VLK Hessen

BRIEF DES STAATSMINISTERS A. D. DIETER POSCH MDL UND HEINRICH HEIDEL MDL AN DEN BUNDESMINISTER MANFRED STOLPE ZUM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2003

15.05.2003

Der hessische Wirtschaftsminister a. D. und Landtagsabgeordnete Dieter Posch und der Landtagsabgeordnete Heinrich Heidel haben das nachfolgende Schreiben an Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe gerichtet:

Wiesbaden, 12.05.2003

Sehr geehrter Herr Minister Stolpe,

der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 ist im März diesen Jahres in die Ressortabstimmung gegangen und gleichzeitig ist das Anhörungsverfahren der Länder und der Verbände eingeleitet worden. Nach bilateralen Gesprächen mit den Bundesländern und den Auswertungen dieser Diskussionen soll ein offizieller Regierungsentwurf vorgelegt werden. Dieser soll im Juni oder Juli diesen Jahres vom Bundeskabinett beschlossen werden.

Aus der Sicht nordhessischer Landtagsabgeordneter erlauben wir uns, zu dem vorgelegten Entwurf, zum Grundsatz und zu konkreten Projekten Stellung zu nehmen.

Der erste Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 ist durch eine neue Systematik gekennzeichnet. Bislang wurde nur zwischen dem sogenannten vordringlichen Bedarf und dem weiteren Bedarf unterschieden. Nunmehr gibt es insgesamt drei unterschiedliche Kategorien der Bewertung von Straßenbauvorhaben. Der vordringliche Bedarf wird aufgeteilt in laufende und

Abgerufen am 12.07.2025 unter https://vlk-hessen.de/?p=125

festdisponierte Vorhaben und in neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.

Der weitere Bedarf unterscheidet sich in neue Vorhaben mit Planungsrecht und neue Vorhaben ohne Planungsrecht und neue Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko.

Die Differenzierung innerhalb des vordringlichen Bedarfs zwischen laufenden und festdisponierten Vorhaben einerseits und neuen Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko halten wir für in der Sache nicht vertretbar. Aus der Begründung auf Seite 20 des vorgelegten Entwurfes ergibt sich, dass die neuen Vorhaben mit festgestelltem hohen ökologischen Risiko ggf. auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben werden können. Bei diesen Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzuarbeiten. Es besteht ein umfassender Planungsauftrag und es ist auch zu untersuchen, inwieweit bei den noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können. Über dieses Ergebnis muss Ihr Haus dem Deutschen Bundestag berichten, damit dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Wörtlich heißt es dann: »Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf in Sinne des Fernstraßenausbaugesetzes festgestellt ist.«

Dies bedeutet, dass bei diesen Maßnahmen, obwohl z. B. die Planfeststellungsverfahren nahezu abgeschlossen sind, der vordringliche Bedarf erst abschließend geklärt wird, wenn auch die Finanzierung im Bundeshaushalt vorgesehen ist. Damit werden diese Maßnahmen insbesondere von der Finanzierung abhängig gemacht und der Bedarf, der verkehrspolitisch gegeben ist, wird in höchstem Maße in Frage gestellt.

Wir fordern, dass diese Differenzierung aufgegeben wird, denn der

verkehrliche Bedarf ist völlig unstreitig. Für dieser Differenzierung besteht auch sachlich kein Bedarf, da es eine Selbstverständlichkeit ist, dass umweltrelevante Themen in dafür gesetzlich vorgesehenen Verfahren, z. B. dem Raumordnungsverfahren bzw. Planfeststellungsverfahren, abschließend geprüft werden müssen. Für einen zusätzlichen »ökologischen Hoffnungslauf« gibt es überhaupt keine Veranlassung. Insbesondere ist es entbehrlich in diesem Stadium, beispielsweise wenn die Planfeststellungsverfahren laufen, noch Alternativplanungen durchführen zu lassen. Der Bedarfsplan ist ein Plan, der den verkehrlichen Bedarf definiert und es ist deshalb keine Notwendigkeit erkennbar im Rahmen des vordringlichen Bedarfs zwischen indisponiblen und disponiblen Maßnahmen zu unterscheiden.

Welche Auswirkungen diese Differenzierung auf Hessen hat, ergibt sich aus dem Tabellenanhang auf Seite 28. Sämtliche neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den vordringlichen Bedarf befinden sich im nord- bzw. ost- und mittelhessischen Raum. Gerade dieser nord- und mittel- bzw. osthessische Raum ist es jedoch, der dringend verkehrlich erschlossen werden muss. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die sowohl aus verkehrlicher aber auch aus strukturpolitischen Gründen zwingend notwendig sind. Solche Bundesautobahnen wie die A 49, die Verbindung zwischen Fulda und Meiningen, oder die B 252, Ortsumgehung Burgwald, um nur einige zu nennen, sind aus strukturpolitischen Gründen, d. h. um Arbeitsplätze in diesen strukturschwächeren Räumen zu schaffen, dringend erforderlich.

Bei einem Gesamtfinanzierungsvolumen des vordringlichen Bedarfs von 3.498,1 Mio. Euro und einem Gesamtvolumen in Hessen der Vorhaben die als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Prüfungsauftrag bezeichnet werden von 503,5 Mio.

Abgerufen am 12.07.2025 unter https://vlk-hessen.de/?p=125

Euro bedeutet dies, dass 1/7 aller Maßnahmen hinsichtlich der Finanzierung durch diesen Vorbehalt in absehbarer Zeit nicht zur Finanzierung anfallen werden. Hier drängt sich der Verdacht auf, dass diese Qualifizierung bzw. Eingruppierung geschaffen worden ist, um die Finanzierung zu strecken.

Noch eklatanter wird die Benachteiligung Nordhessens, wenn man die geplanten Ausbaukilometer einer näheren Betrachtung unterzieht.

Insgesamt befinden sich in Hessen im vordringlichen Bedarf 444,2 km in Planung. Davon sind 92,3 km fest disponiert und stehen damit unumstößlich fest.

260,3 km befinden sich im vordringlichen Bedarf, bei denen noch nicht festgestellt worden ist bzw. werden soll, dass es sich hier um fest disponierte Vorhaben handelt.

Insgesamt 91,6 km, ausschließlich im mittel-, ost- und nordhessischen Raum, sind mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag versehen. Allerdings gehören diese rechtlich gesehen, wie bereits ausgeführt, nicht zum vordringlichen Bedarf. Dies bedeutet, in Nordhessen stehen fast ebensoviel Maßnahmen ökologisch bedingt zur Disposition als in Gesamthessen fest disponiert sind.

Bei festdisponierten Maßnahmen von 92,3 km und einem Gesamtbedarf von 444 km, wird bei dieser Gegenüberstellung im Übrigen klar, dass lediglich ca. 1/5 der hessischen Maßnahmen nicht mehr zur Disposition stehen. Mit anderen Worten, durch die unsachgemäße Differenzierung zwischen laufenden und festdisponierten Vorhaben, neuen Vorhaben und neuen Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag wird der Eindruck erweckt, als würden in erheblichem Umfang Maßnahmen in Hessen vorangetrieben. Die Wahrheit wird anders aussehen, denn nach dem jetzigen Stand handelt es sich geradezu um 1/5 der Maßnahmen die eine echte Chance auf Realisierung haben.

Wir bitten Sie nachdrücklich im Interesse Nordhessens, aber auch insbesondere im Interesse der gesamten hessischen Region, dies zu

überdenken und zu besseren Lösungen zu kommen.

Sehr geehrter Herr Minister Stolpe, wir haben bereits auf die strukturpolitische Notwendigkeit des Straßenbaus in Nord-, Ost- und Mittelhessen hingewiesen. Deshalb möchten wir in besonderer Weise auf 3 Maßnahmen hinweisen, deren Einstufung unseres Erachtens so auf keinen Fall bleiben kann.

Zum Ersten handelt es sich um die BAB A 49, zwischen Bischhausen und Stadtallendorf bzw. zwischen Stadtallendorf (B 454) und dem Anschluss an die A 5. Sie ist neben der A 44 zwischen Kassel und Eisenach die wichtigste Fernverbindung, deren Ausbau dringend erforderlich ist. Leider ist während der rot-grünen Regierungszeit in Hessen der Weiterbau der A 49 immer wieder verzögert worden, weil damals stattdessen ein qualifizierter Abschluss ernsthaft erwogen worden ist. Dieser qualifizierte Abschluss, mit anderen Worten nichts anderes als die Nutzung des vorhandenen Bundesfernstraßennetzes, findet sich jetzt wieder in der Definition der neuen Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag. Derartige Alternativdiskussionen sind hinsichtlich der BAB 49 völlig überflüssig. Für den Anschluss der Autobahn südlich Bischhausen sind die Planfeststellungsunterlagen so gut wie fertig. Lediglich die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum Weiterbau der A 44 hat dazu geführt, dass die notwendigen Untersuchungen im Hinblick auf die FFH Problematik nachgeholt werden. Diese Untersuchungen sind in absehbarer Zeit abgeschlossen, so dass dann mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen werden kann. Dies bedeutet, dass die in Frage stehenden Probleme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gelöst werden können und es ist sachlich gerechtfertigt, dass die A 49 in den vordringlichen Bedarf »laufende und festdisponierte Vorhaben« aufgenommen werden kann. Aus unserer Sicht ist es nicht hinnehmbar, dass hier noch einmal eine Diskussion im Hinblick auf evtl. Alternativtrassen aufgeworfen wird.

Im Übrigen dürfen wir darauf hinweisen, dass Ihr Amtsvorgänger, Herr Bodewig, sich im Schwalm-Eder-Kreis aufgehalten hat und sich seinerzeit für den Weiterbau der A 49 ohne jegliche Einschränkungen ausgesprochen hat.

Abgerufen am 12.07.2025 unter https://vlk-hessen.de/?p=125

Richtig ist, dass er darauf hingewiesen hat, dass diese Planungen gerichtsfest sein müssen. Dieser Forderung wird dadurch Rechnung getragen, dass die FFH Problematik im Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wird. Wir sehen in der jetzigen Einstufung eine Nichteinhaltung von Zusagen der Bundesregierung und bitten Sie dringend, dies zu korrigieren. Zur Ihrer vollständigen Information möchten wir darauf hinweisen, dass diese Maßnahme zwischen den Parteien SPD, CDU und FDP völlig unstreitig ist. Gemeinsam kämpfen wir in den kommunalen Gremien und dem Hessischen Landtag dafür, dass diese Baumaßnahmen nun wirklich in absehbarer Zeit realisiert werden. Über Alternativen, z. B. Ausbau des vorhandenen Straßennetzes der B 3 oder der B 254, ist in der Vergangenheit hinreichend und abschließend diskutiert worden. Dies hat zu den bereits genannten unnötigen Zeitverlusten geführt. Jetzt geht es darum, diese Diskussion nicht erneut führen zu müssen, sondern die eingeleiteten Verfahren schnellstmöglichst zu beenden.

In der Vergangenheit haben wir immer wieder auf die Notwendigkeit einer dringend gebotenen Straßenverbindung zwischen Fulda und Meiningen hingewiesen. Die vorherige Landesregierung hat gemeinsam mit der Industrie- und Handelskammer in Fulda, der Handwerkskammer, den kommunalen Gremien in Osthessen und in Thüringen auf diese Notwendigkeit hingewiesen. Es existiert eine untersuchte Trasse, die vor Ort gemeinsam erarbeitet worden ist. Nunmehr befindet sich diese B 87n Fulda – Meiningen im vordringlichen Bedarf, allerdings eben auch mit der Einschränkung, dass es sich um ein Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag handelt. Hier sind wir der Auffassung, dass dies eine Maßnahme ist, die nicht mehr zur Disposition gestellt werden darf. Die Verflechtungen zwischen Thüringen und dem osthessischen Raum können maßgeblich durch eine solche Verkehrsverbindung besser entwickelt und gefördert werden. Bei den festdisponierten Vorhaben geht es darum, dass die Bundesregierung ein eindeutiges politisches Bekenntnis dafür abgibt, ob eine solche Maßnahme verkehrspolitisch gewollt ist oder nicht. Diese Frage kann unseres Erachtens nur positiv bewertet werden und deswegen bitten wir Sie darum, diese

Maßnahme zu den festdisponierten Vorhaben zu machen.

Schließlich möchten wir auf ein Vorhaben im sogenannten weiteren Bedarf hinweisen. Leider haben wir feststellen müssen, dass im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 die B 7 mit der Ortsumgehung Calden nur im weiteren Bedarf eingestuft ist. Eine solche Einstufung ist aus hessischer bzw. insbesondere nordhessischer Sicht in keiner Weise akzeptabel. Ihnen ist sicherlich bekannt, dass die Flughafen Kassel GmbH plant, den Flughafen Kassel-Calden zu einem Regionalflughafen auszubauen. Derzeit läuft das Raumordnungsverfahren und nach dem Stand der Planungen ist davon auszugehen, dass das Raumordnungsverfahren im Frühherbst diesen Jahres positiv abgeschlossen sein wird. Danach wird sich das luftverkehrsrechtliche

Planfeststellungsverfahren anschließen und wir gehen davon aus, dass auch dieses Genehmigungsverfahren zügig abgeschlossen werden kann.

In der Bedarfsprognose, die für das Raumordnungsverfahren erstellt wurde, wird im Jahre 2015 von 780.000 Passagieren für den Regionalflughafen Kassel-Calden ausgegangen. Auch wenn diese Prognose im Hinblick auf die Entwicklung des Luftverkehrs relativiert werden sollte, ist dies unseres Erachtens kein Anlass die Planungen für den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden in Frage zu stellen bzw. hinauszuschieben. Im Hinblick auf die langen Genehmigungsverfahren würde dies überhaupt keinen Sinn machen und deshalb geht es darum, das Raumordnungsverfahren und das Planfeststellungsverfahren so schnell wie möglich abzuschließen. Dazu gehört es jedoch auch, dass die Erschließung des Flughafens Kassel-Calden verbessert wird. Die Gäste, die den Flughafen Kassel-Calden nutzen wollen, müssen fast ausschließlich über die B 7 an den jetzigen bzw. den künftigen Regionalflughafen kommen. Diese zusätzlichen Verkehre, zu der ohnehin zu erwartenden deutlichen Steigerung des Verkehrs, würden zu einer erheblichen Belastung der Gemeinde Calden und des gesamten Raums führen. Geht man davon aus, dass ggf. 2007 oder 2008 die Inbetriebnahme des Regionalflughafens erfolgen kann, so wird daraus deutlich, dass eine Einstufung in den sogenannten weiteren Bedarf ohne Planungsrecht, sachlich

überhaupt nicht gerechtfertigt ist. Auch hier dürfen wir Sie darauf hinweisen, dass der Ausbau des Flughafens Kassel-Calden in der Regionalversammlung beim Regierungspräsidium in Kassel zwischen SPD, CDU und FDP völlig unstreitig ist. Und dieses Ausbauvorhaben daher von der großen Mehrheit der politischen Gremien getragen wird. Das Gleiche gilt für die Situation im Hessischen Landtag. Auch hier haben sich CDU, SPD und FDP seit langem für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Regionalflughafen ausgesprochen. Sowohl die sozialdemokratische Landtagsfraktion als auch die hessische Landesregierung hat in der Vergangenheit bzw. führt Gespräche mit Fraport, um Fraport als Betreiberin des Flughafens zu gewinnen.

In diesem Zusammenhang dürfen wir auch auf die Ausführungen zur »Stärkung des Flughafenstandortes Deutschland« in Ihrem Entwurf des Bundesverkehrswegeplans hinweisen. Darin wird ausgeführt, dass der Bund darauf drängen will, dass Flughafenkapazitäten nachfragegerecht ausgebaut und an das Schienen- und Straßennetz angebunden werden soll. Mit Inbetriebnahme des ICE-Bahnhofs in Kassel-Wilhelmshöhe, Anfang der 90er Jahre, hat sich die Situation im Hinblick auf die Schienenanbindung in Kassel erheblich verbessert. Im vergangenen Jahr ist es darüber hinaus gelungen, durch den Einsatz von zusätzlichen Mitteln auch die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Dortmund, Kassel und Erfurt effizienter zu gestalten. Damit ist Kassel ein vorzüglicher Verkehrsknotenpunkt auf der Schiene, sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West Richtung. Diese Anbindung an das Schienennetz gilt es sicherzustellen, weil nur so die Verkehrsprobleme im nordhessischen Raum gelöst werden können. Aus den Ausführungen mögen Sie erkennen, dass das Land Hessen insoweit seine Hausaufgaben gemacht hat, um sowohl den schienengebundenen als auch den straßengebundenen Verkehr zu fördern. Nunmehr geht es darum, im Rahmen dieser integrierten Verkehrspolitik den Regionalflughafen Kassel-Calden in das System einzubinden.

Im Hinblick auf die Ausbaulänge, es handelt sich um insgesamt 3,6 km, mit Gesamtkosten von 7,3 Mio. Euro, scheint es uns mehr als angebracht, hier

eine Korrektur Ihrer Planungen zu erreichen.

Wir haben mehrfach darauf hingewiesen, dass es sich bei den von uns dargestellten Maßnahmen um Verkehrsprojekte handelt, hinter der die breite politische Mehrheit und die Bevölkerung der betroffenen Regionen steht. Wir haben uns deshalb erlaubt, unser Schreiben an die zuständigen Bundestagsabgeordneten und die FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag zu senden. Gerne stehen wir auch zu persönlichen Gesprächen bereit und wir wären Ihnen darüber hinaus dankbar, wenn Sie sich einmal persönlich vor Ort ein Bild machen würden. Wir sind sicher, dass Sie dann unsere Überzeugung teilen würden.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Posch Heinrich Heidel