



Aktenzeichen: Pet 1-19-12-9111-036237

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 09.12.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die A 44 ab dem A 7-Dreieck Kassel-Süd fortzuführen (sogenannte „Söhretrasse“) und nicht 6 km weiter nördlich am Dreieck Kassel-Ost (Lossetal).

Zur Begründung seines Anliegens trägt der Petent im Wesentlichen vor, dass zur Verwirklichung des § 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) die Planung für die teure Verkehrskosteneinheit 11 zwischen Kassel-Ost und Helsa umgehend zu beenden und stattdessen die direkte Linie vom A 7-Dreieck Kassel-Süd zur A 4-Anschlussstelle (AS) Wommen zu wählen sei. Denn § 1 FStrG bestimme, dass Bundesfernstraßen einem weiträumigen Verkehr dienen und nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt seien. Bereits in den 1920er Jahren sei die direkte Verbindung zwischen dem Autobahndreieck Kassel-Süd und der AS Wommen Teil eines Plans für ein deutschlandweites Autobahnnetz gewesen. Die sogenannte „Strecke 78“ sollte damals durch den Söhrewald von Kassel nach Eisenach führen, statt durch das nördlich gelegene Lossetal. Im Söhrewald stehe sogar noch ein massives Brückenfundament, das nach Auffassung des Petenten vermutlich dem heutigen Verkehr noch Stand halten könne. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde von 27 Mitzeichnern unterstützt. Außerdem gingen vier Diskussionsbeiträge ein.



Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter anderem unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss hält zunächst einführend fest, dass der 4-streifige Neubau der A 44 zwischen Kassel und Herleshausen (Eisenach) Teil des Verkehrsprojektes (VDE) 15 ist. Auf dieser Neubaustrecke, die durch einen ökologisch und geografisch besonders schwierigen Planungsraum verläuft, sind

- fünf Abschnitte für den Verkehr freigegeben (rund 18 km),
- sechs Abschnitte in Bau (rund 41 km) und
- ein Abschnitt, die Verkehrskosteneinheit (VKE) 11, Autobahndreieck (AD) Lossetal – Anschlussstelle Helsa (Ost), befindet sich seit 2006 im Planfeststellungsverfahren (rund 11 km). Derzeit sind die Planungen hinsichtlich der Verkehrsprognose, des Lärmschutzes und der Entwässerung fortgeschrieben worden. Die hessische Straßenbauverwaltung hat jüngst den Vorentwurf für die VKE 11 zur Erteilung des Gesehen-Vermerkes dem BMVI vorgelegt. Die Neueinleitung des Planänderungsverfahrens ist noch in diesem Jahr vorgesehen.

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der dem Fernstraßenausbaugesetz als Anlage beigefügt ist, ausgebaut. Im aktuellen Bedarfsplan 2016 ist das Projekt A 44, Autobahndreieck Kasseler Dreieck (A 7) – Autobahndreieck Wommen (A 4) als laufendes und fest disponiertes Vorhaben eingestuft. Diese Einstufung erfolgte aufgrund des zum Zeitpunkt der Aufstellung der Bundesverkehrswegeplanung bzw. Bedarfsplans weit fortgeschrittenen Realisierungsstands. Das Projekt umfasst den 8-streifigen Ausbau der A 7 zwischen dem Kasseler Dreieck (A 7/A 44) und dem AD Lossetal (A 7/A 44) sowie den 4-streifigen Neubau der A 44 zwischen dem AD Lossetal und dem AD Wommen (A 4/A 7).

Die der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde gelegten Varianten stellen jeweils eine, keineswegs aber die einzig mögliche Variante dar. Damit sind ausdrücklich keine Präjudizierungen von Vorzugsvarianten verbunden. Die konkrete Ausgestaltung von Vorhaben ist Gegenstand anschließender Planungsphasen.



Für die A 44 sind die nach der Bundesverkehrswegeplanung folgenden Planungsstufen wie Raumordnungsverfahren und Linienbestimmungsverfahren durchgeführt worden. Im Zuge dieser Planungsstufen ist die oben dargestellte Trassenführung herausgearbeitet worden. Dabei sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden. Auch die vom Petenten geforderte Trassenführung ist dabei untersucht worden. Im Ergebnis wurde aber die Führung mit einem Versatz über die A 7 als Vorzugsvariante weiterverfolgt.

Der vom Petenten zitierte § 1 FStrG bestimmt, dass die Bundesfernstraßen einem "... weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind." Damit wird festgelegt, dass die Bundesfernstraßen in einem erheblichen und regelmäßigen Umfang für überregionale Verkehrsbeziehungen genutzt werden, ohne dabei eine feste Quote für den Fernverkehr festzulegen. Ebenso macht das FStrG damit auch keine Aussage zu einer (direkten) Linienführung.

Im Rahmen der Planung sind zur umfassenden Problembewältigung alle durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen. Dies ist bei der Planung der Trassenführung der A 44 erfolgt. Private können zudem im Planfeststellungsverfahren ihre Belange mittels Einwendungen gegen die Planunterlagen geltend machen. Die Planfeststellungsbehörde wird sie dann unter Berücksichtigung aller Belange prüfen und mit dem Planfeststellungsbeschluss darüber entscheiden. In diesem Verfahren hat der Petent die Möglichkeit, seine Einwendungen vorzubringen.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.