

A 49

Fakten und Anmerkungen (10. aktualisierte Fassung), 13.9.2020
(Erstfassung: 7.7. 2008)

1. Zentrale Grundlage für die Aufnahme eines Projekts in den „vordringlichen Bedarf“ ist ein Wert >3 in der **Nutzen-Kosten-Analyse** des Bundes.

1.1 In einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums für die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags („Volkswirtschaftlicher Nutzen des Straßenbaus“, Berlin, Februar 2008) wird auf Seite 5 mitgeteilt, dass das durchschnittliche Nutzen-Kosten-Verhältnis bei Projekten des Vordringlichen Bedarfs bei 5,2 lag. Für die A 49 („vordringlicher Bedarf“) wurde 2003 ein Wert von 3,9 berechnet. Der aktuell angegebene Wert für die A 49 liegt bei 2,6, wobei Kosten zugrunde gelegt werden, die für die Gesamtstrecke von Bischhausen bis Gemünden/Felda niedriger (!) sind als die aktuellsten (etwa drei Jahre zurückliegenden Zahlen) für den Abschnitt Stadtallendorf – Gemünden/Felda..

1.2 Schon drei Jahre nach Berechnung des Werts von 3,9 waren die geschätzten Kosten für die A 49 um über 50% gestiegen

1.3 Der Berechnungsmodus der Nutzen-Kosten-Analyse muss dringend überprüft werden. (s. dazu Anmerkungen vom 6.11.2009). Siehe. unsere Homepage; Link:

<https://a-49.de>

<https://keine.a-49.de>

1.4 Die meisten Aspekte eines Autobahnbaus, die die Umwelt betreffen, können monetär nicht oder nicht zuverlässig berechnet werden. Deshalb erscheinen sie auch nicht in der Nutzen-Kosten-Analyse. Sie tauchen, zumindest teilweise in einer ökologischen Risikoanalyse und der Umweltverträglichkeitsstudie auf, bleiben aber in der Regel wirkungslos.

Manches fällt ganz heraus. So werden z.B. für die Flächen, die für einen Autobahnbau benötigt werden, nur die Ankaufkosten berechnet. Die dort mögliche Wertschöpfung, z.B. durch Land- oder Forstwirtschaft, bleibt unberücksichtigt, weil es dafür keine Berechnungsmaßstäbe gibt.

2. Die Auswirkung der A 49 auf die Wohnbevölkerung

2.1 Im Projektdossier HE 5012 zur A 49 hieß es, dass die **Belastungswirkung** der A 49 **größer** ist als die **Entlastungswirkung** entlang bestehender Straßen.

2.2 Be- und Entlastungen entlang bestehender Straßen werden in den Planfeststellungsunterlagen angegeben.

2.2.1 Die angegebenen Belastungszahlen in den Planfeststellungsunterlagen für die einzelnen Abschnitte der A 49 (VKE 20, VKE 30, VKE 40) widersprechen

sich aber an vielen Stellen. In Antworten auf Kleine Anfragen differieren diese Angaben bis zum Vierfachen(!).

2.2.2 Das Hauptergebnis ist jedoch einsichtig: Parallel zur A 49 verlaufende Strecken (wie die B 3) würden in der Regel entlastet, Zubringer (z.B. durch Treysa, Stadtallendorf, Homberg/Ohm, Speckswinkel) belastet. In Treysa erwartet man bei einem Bau der A 49 auf der durch die Stadt führenden Bundesstraße B 454 einen zusätzlichen Verkehr von ca. 8 500 Fahrzeugen pro Tag.

2.2.3 Parallele Strecken sind aber gleichzeitig potentielle Ausweichstrecken bei einem Stau auf einer Autobahn.

2.2.4 Be- und Entlastungen sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht in Bezug zur Anzahl der an den betroffenen Straßen wohnenden Menschen gesetzt und damit für eine Bewertung nicht geeignet.

2.2.5 Es würde auch keine Entlastung der Bundesstraße 254 (Wabern – Homberg/Efze - Schwalmstadt – Alsfeld) erfolgen. Dies war aber eines der beiden Ziele, mit denen der Bund den Bau der A 49 begründet hat.

Siehe dazu: Planfeststellungsbeschluss zur VKE 30, Seite 234:

Anzumerken ist ferner, dass die sich aus dem BVWP 92 ergebende, im Erläuterungsbericht erwähnte „Entlastung, vornehmlich vom Schwerverkehr, der B 254“ durch die A 49, insbesondere wegen der gewählten Trassenführung, wie die Verkehrsuntersuchungen bezogen auf den Bezugs- und Planfall belegen, nicht eintritt.

3. Einsparung von Kraftstoff?

„Da die A 49 11,5km kürzer ist als die Strecke über A5/A7 und flacher, wird in erheblichem Umfang Treibstoff eingespart“ ist ein Argument, das auch in den offiziellen Unterlagen immer wieder auftaucht.

Dazu ist Folgendes zu sagen: Durch eine Vielzahl von Untersuchungen ist nachgewiesen, dass neuer Straßenbau nie längerfristig Staus reduzieren und dadurch zu einer Kraftstoffeinsparung führen kann. Er verlagert Staus und bei einer verkürzten Streckenführung erzeugt er neuen Verkehr (sog. induzierter Verkehr, s. dazu die Untersuchung von Durantou und Turner in den USA, s. Handelsblatt, 17.10.2009). Bei der A 49 gehen die Planer davon aus, dass pro Tag ca. 1 500 Fahrzeuge neu entstehender Verkehr auf der A 49 erzeugt würde (häufig Umsteiger von der Main-Weser-Bahn).

Die wichtige Frage, ob die über weite Strecken parallel zur A 49 verlaufende Main-Weser-Bahn durch Ausbau / Modernisierung / Einsatz von Flächentrailern (bei Betrieben in Stadtallendorf und Treysa) nicht das Potential hätte, einen tatsächlichen Beitrag zur Energieeinsparung zu leisten, ist nicht geprüft worden.

Eine wirklich wirksame Einsparung von Kraftstoff ist nur an den Verkehrsmitteln, hier den Kraftfahrzeugen, oder durch eine generelle Neukonzeption der Verkehrsabläufe möglich.

Dem kostenlosen Beitrag eines Tempolimits zur Kraftstoffeinsparung verweigert sich Deutschland bis jetzt (2020) immer noch.

4. Sicherung / Schaffung von Arbeitsplätzen?

4.1 In den Planfeststellungsunterlagen werden aus gutem Grund zu Auswirkungen auf Arbeitsplätze keine Aussagen gemacht.

4.2 Schon 1979 wies Horst Lutter von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung in einer Untersuchung „Räumliche Wirkungen des Fernstraßenbaus“ darauf hin, dass sich nach Vergleichsuntersuchungen von gezeigt habe, dass neue Autobahnen raumordnerisch häufig kontraproduktiv seien.

4.3 Im erwähnten (1.1) Exposé des damaligen Bundesverkehrsministeriums „Volkswirtschaftlicher Nutzen des Straßenbaus“ (siehe 1.1) wird in allgemeiner Form davon gesprochen, dass „eine Vielzahl von empirischen Untersuchungen“ „vielfach positive Effekte“ „speziell für den Bereich Straßeninfrastruktur“ „nachgewiesen“ habe. **Der Begriff „Sicherung“ oder „Schaffung von Arbeitsplätzen“ taucht allerdings an keiner Stelle auf.** Es gibt offenbar auch niemanden, der per Saldo von einer Zunahme von Arbeitsplätzen durch Autobahnbau ausgeht. Allerdings erwarten in der Regel politisch Verantwortliche von Kommunen, dass gerade ihre Kommune einen Vorteil aus einem Autobahnbau ziehen könne.

Wir haben wegen der Aussagen des Exposés in einem Schreiben an das Bundesverkehrsministerium (1.5.2008) gebeten, uns drei Autobahnprojekte in den alten Bundesländern zu nennen, bei denen man Prognosen und darauf bezogene Ex-Post-Untersuchungen zu den „positiven Effekten“ einsehen kann. Aus der Antwort vom 6.10.2008 ergibt sich, dass keine einzige derartige Untersuchung vorliegt. Ex-Post-Analysen wurden bis zu diesem Zeitpunkt nur für drei Schienenprojekte durchgeführt.

4.4 Die Agentur für Arbeit Marburg-Treysa, in deren Bereich keine Autobahn liegt, hatte, solange wir die veröffentlichten Zahlen überprüfen konnten, fast immer niedrigere Arbeitslosenzahlen als die mit Autobahnen ausgestatteten Bereiche der Arbeitsagenturen Offenbach, Gießen und Kassel. Der Bereich Gießen mit einem Autobahnring und Autobahnen in alle vier Himmelsrichtungen hatte immer deutlich höhere Arbeitslosenzahlen als der Bereich Marburg mit einer einzigen vierspurigen Straße von Marburg nach Süden.

4.5 In einem Interview mit der Marburger Neuen Zeitung (23.6.04) erklärte der Verkehrswissenschaftler Prof. Gather von der Fachhochschule Erfurt, dass nach seinen Untersuchungen keine positiven Auswirkungen auf Arbeitsplätze durch Autobahnbau zu erkennen waren.

4.6 Die Dissertation von Dirk Fittkau, die sich mit möglichen Auswirkungen der geplanten A 49 auf den Einzelhandel befasst, erwartet u.a. eine Schwächung des Einzelhandels in Schwalmstadt und Stadtallendorf.

4.7 Eine Studie des Beratungsunternehmens Prognos, deren Ergebnisse Anfang November 2008 in der Presse mitgeteilt wurden, bescheinigt Marburg und seinem Umland optimale Bedingungen im Wettbewerb um Fach- und Führungskräfte. Hier spielen auch die sog. weichen Standortfaktoren wie Schullandschaft, Kulturangebot und lebenswerte Umwelt eine zentrale Rolle.

4.8. Die von der Europäischen Kommission Dezember 2010 anerkannten „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ haben sich inzwischen als eine z.T. groteske Ansammlung von Fehlern herausgestellt.

7. Alternativen

Es ist unbestritten, dass Anwohner in bestimmten Ortsdurchfahrten (z.B. Josbach, Jesberg, Kerstenhausen) erheblich unter dem bestehenden Verkehr leiden. Unter Punkt 2 ist gezeigt worden, dass die A 49 Probleme aber nur verschieben (z.B. nach Treysa, Stadtallendorf und Homberg/Ohm) und die Belastung insgesamt erhöhen würde.

Die zentrale Alternative der Kritiker der A 49-Planung (zweispuriger Bau auf der planfestgestellten Trasse von Treysa bis zur Straße Speckswinkel-Neustadt und Bau einer 1,5km langen Spange zur B 454 zwischen Neustadt und Stadtallendorf), entlastet z.B. die Anwohner an der B 3 , in Neustadt und Wiera ohne große neue Probleme an anderer Stelle (z.B. Ortsdurchfahren Treysa und Homberg/Ohm) zu schaffen.

8. Ökologische Fragen, Landwirtschaft, Forstwirtschaft

Wegen der Schwere der Auswirkungen wurde von den Gutachtern, die mit der Umweltverträglichkeitsstudie zur A 49 vom Land Hessen beauftragt worden waren, empfohlen, **die Autobahnpläne aufzugeben**. Dieses Fazit hat der damalige Hessische Wirtschaftsminister Klemm der Öffentlichkeit vorenthalten. Er verlangte vertiefende Untersuchungen zur Erstellung eines Korridors für die A 49.

Auf eine detaillierte Darstellung der ökologischen Folgen (z.B. Zerschneidungswirkung, Bodenversiegelung, Verlust landwirtschaftlicher Produktionsflächen in einem unter globalen Gesichtspunkten bevorzugten Gebiet, Trink- und Grundwassergefährdung, Lärmzunahme, Verlust von Erholungsräumen - bei Stadtallendorf beträfe dies die Hälfte des Naherholungsraums -, Gefährdung von Pflanzen und Tieren usf.) verzichten wir, da sie allgemein bekannt sein dürften. Dass ein Umsteuern in diesem Bereich (Klima, Wasser, Wald, Biodiversität, Biomasse) eine Notwendigkeit darstellt, ist wohl weitgehend Konsens. Spätestens seit 1983 weiß die Bundesregierung, dass die damals zu Rate gezogenen Fachleute dringend empfohlen haben, neue Fernstraßenrassen zu vermeiden.

9. Finanzielle Aspekte

9.1 Eine Gesellschaft muss sich darüber klar werden, welche Prioritäten sie setzen will. Angekündigte Maßnahmen wie Stützung des Bildungsbereichs und Investitionen zur Energieeinsparung, weisen in die richtige Richtung. Dass im Bereich Straßenbau, soweit es grundlegende Fragen angeht, von äußerst fragwürdigen Prämissen ausgegangen wird, ist den bisherigen Anmerkungen zu entnehmen. Neben einigen

sachlich berechtigten und nachvollziehbaren Projekten im Verkehrsbereich darf der negative Einfluss von Lobbygruppen nicht unterschätzt werden.

9.2 Im Straßenbau wurden schon vor über zehn Jahren 56% der Mittel (Tendenz steigend) dafür benötigt, die Funktionsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes zu erhalten. Das heißt: Jeder Neubau einer Fernstraße bringt eine zusätzliche finanzielle Belastung für die Zukunft.

10. Demographische Aspekte

Bei uns wird zumindest mittelfristig ein Bevölkerungsrückgang erwartet. Dies dürfte sich auch auf die Verkehrsmenge und die Möglichkeit, finanzielle Mittel bereitzustellen auswirken.

11. Betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Aspekte

10.1 Für bestimmte etablierte Betriebe dürfte eine nahe verlaufende Autobahn Vorteile beinhalten. Prof. Gather (s.o.) bezeichnet solche Vorteile allerdings als marginal. Es ist nicht zu erkennen, dass Betriebe in Marburg, Treysa, Neustadt, Stadtallendorf, Kirchhain und Homberg/Ohm wegen des Fehlens einer Autobahn in unmittelbarer Nähe bisher eine negative Entwicklung genommen hätten.

11.2 Weiche Standortfaktoren (wie Bildungseinrichtungen und ein lebenswertes Wohnumfeld) gewinnen zunehmend an Bedeutung.

11.3 Betriebswirtschaftliche Vorteile sind nicht automatisch mit volkswirtschaftlichen Vorteilen (wie das zitierte Exposé, s. 1.1, fälschlich behauptet) verbunden. Wie gezeigt, dürften die volkswirtschaftlichen und globalen negativen Folgen immer neuer Fernstraßenrassen deutlich höher sein als positive Wirkungen. Das Bundesumweltamt hat vor der Deutschen Einheit die sich aus dem Straßenverkehr ergebenden Kosten (z.B. Schäden durch Abgase) auf 100 Milliarden DM jährlich geschätzt. Die Bundesrepublik Deutschland hat eines der dichtesten Autobahnnetze der Welt.

11.4 Eine Reihe von Lobbyorganisationen führt in der Regel Gründe des Allgemeinwohls für ihre Tätigkeit an. Tatsächlich dürften branchen- und betriebspezifische Interessen im Vordergrund stehen. Zu diesen Zusammenschlüssen gehören z.B. der VDIK (Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller), der in seiner Darstellung „Wirtschaft und Verkehr“ aus dem Jahr 2005 auf die „ständig stattfindenden Gespräche mit den für den VDIK wichtigsten Ministerien auf Abteilungs- und Referatsleiterebene“ hinweist (S.51) und auf die „traditionell sehr gute Zusammenarbeit zwischen VDIK und Wirtschaftsministerium sowie Verkehrsministerium“ (S.52). In „Pro Mobilität“ haben sich unter anderem Verbände der Deutschen Zementindustrie, Mercedes,

Volkswagen und ADAC zusammengefunden. Mit der GSV („Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung“), die trotz ihres Namens eine Lobbyorganisation ist, haben sich schon Panorama und der Spiegel befasst. Auch der „Arbeitskreis A 49 MitteHessen“ betreibt nach eigenem Bekunden Lobbyarbeit.

12. Juristische Aspekte

In einem Schreiben vom 5.6.1992 an die EG-Kommission (aufgrund eines Abmahnschreibens vom 4.2.1992 in Sachen Umsetzung der Umweltverträglichkeitsrichtlinie) hat die Bundesregierung u.a. dargelegt, wie Straßenbauplanung in der Bundesrepublik gehandhabt wird. Darin heißt es unter anderem: „Mit der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan als Bestandteil des Fernstraßenausbaugesetzes wird **weder das Vorhaben verbindlich festgestellt** noch eine bestimmte Trasse festgelegt“. Die Bedarfsplanung ...kann **insbesondere nicht** Entscheidungen in den weiterführenden Planungsebenen vorwegnehmen (beide Zitate Seite 12; Hervorhebungen von mir). Auf Seite 13 heißt es weiter, dass die **Prüfung der Realisierbarkeit des Vorhabens** im Rahmen der Linienbestimmung und der Planfeststellung erfolgen und dass in diesem Rahmen die Umweltverträglichkeitsprüfung stattfindet. (Zum Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie zur A 49 siehe 8.!)

Da der Verkehrsbedarf gesetzlich festgestellt wird, ist die Richtigkeit bzw. Tragfähigkeit einer Planung einer juristisch relevanten Überprüfung praktisch entzogen. Im Vordergrund juristischer Bewertung stehen Eingriffe in das grundgesetzlich gesicherte Eigentumsrecht und naturschutzrechtliche Belange. In diesem letzten Punkt wird aber nach unserem Eindruck der Erläuterung der Bundesregierung in dem zitierten Schreiben nicht in der erforderlichen Weise Rechnung getragen.

Dass der Nachweis der so genannten „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“, der für einen Bau durch das europäische Schutzgebiet Herrenwald bei Stadtallendorf erforderlich ist, nicht erfolgt ist, ist in der am 1. März 2020 beim Hessischen Landtag eingereichten Petition nachzulesen.

Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals e.V.

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, Tel. 06422-1231, E-Mail: r-forst@web.de