

Die Alternative zur A 49 in Stichpunkten

Grundlage der vom Aktionsbündnis „Keine A 49“ vorgeschlagenen Alternative ist eine Belastungsprognose von SSP Consult von Oktober 2009 im Auftrag der Hessischen Straßenbauverwaltung:

- Ende der vierspurigen Straße bei Treysa; zweispuriger Weiterbau auf der planfestgestellten Trasse bis zur Straße Speckswinkel – Neustadt; Neubau einer 1,5 km langen Spange zur Bundesstraße 454 Stadtallendorf – Neustadt.

Die Vorteile:

- Der ursprünglich untersagte Eingriff in das Flora-Fauna-Habitat Herrenwald bei Stadtallendorf wird respektiert. (Der erforderliche Nachweis der sog. „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“, es dennoch tun zu können, hat nicht stattgefunden; s. Petition beim Hessischen Landtag; sämtliche von der EU-Kommission benannten konkreten Gründe haben sich als eklatant falsch erwiesen; wir kennen niemanden, der auch nur die Richtigkeit eines einzigen Grundes verteidigen würde.)
- Zusätzlich haben sich zwischenzeitlich neue, tatsächlich zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ergeben, die Autobahn nicht weiterzubauen: Die besondere Bedeutung des Waldes in der Klimadebatte und die ausgedehnten Grund- und Trinkwasservorkommen unter dem Herrenwald und dem Dannenröder Forst mit ihrer Bedeutung bis ins Rhein-Main-Gebiet. Baurecht bedeutet nicht Baupflicht.
- Weitere Flächenversiegelung in erheblichem Ausmaß wird gestoppt, ebenso die Zerschneidung von Lebensräumen. Die starke Beeinträchtigung des Erholungsraums (besonders umfangreich bei Stadtallendorf) findet nicht statt.
- Die innerörtliche Verkehrsabnahme ist in den Orten an der B 3 (Marburg – Borken) sehr hoch.

- Für Wiera und Neustadt gibt es keine andere Maßnahme, die mehr Verkehr aus der den Ortdurchfahrten herausnehmen würde.
- Bei einem Durchbau der A 49 gäbe es nach den Angaben im Planfeststellungsverfahren in keinem Ort eine so große innerörtliche Neubelastung wie in der Wieraer Straße in Treysa (ca. 8500 Kfz. pro Tag). Wir haben den Eindruck, dass dies der Bevölkerung in Treysa nicht in ausreichendem Maß vermittelt wird. Die Planung eines großen Gewerbegebiets an der A 49 genießt offenbar Priorität.
- Die erhebliche Neubelastung durch die Autobahnzufahrt entfiere auch in Homberg/Ohm und seinem Nahbereich.
- Von Stadtallendorf bestünde eine ortsdurchgangsfreie Verbindung Richtung Kassel.
- In Stadtallendorf entfiere die Schaffung eines erheblichen Umwegs von der Niederrheinischen Straße über das Gewerbegebiet Richtung Neustadt und eine Belastung der Wohnbevölkerung durch die Autobahn.
- Durch den Bau der A 49 würden sich zwar zwischen Kassel und Niedergemünden große Verkehrsanteile auf die A 49 verlagern (bei unserem Modell nur 10% davon), aber von Niedergemünden Richtung Frankfurt würde eine, wenn auch nur mäßige, Verschlechterung eintreten.
- Die finanzielle Einsparung dürfte im Bereich von etwa einer Milliarde Euro liegen.

Aktionsbündnis „Keine A 49“

Verantwortlich: Reinhard Forst, Amöneburg, 06422-1231, r-forst@web.de, 10.8.2020