

A 49 und Alternativen

Die A 49 geht größtenteils auf die Idee zurück, die B 3 Gießen – Marburg – Kassel vierspurig auszubauen. Die Bezeichnung „Kassel – Gießen“ für die A 49 ist bis jetzt geblieben, obwohl sie nach den aktuellen Planungen 30 km vor Gießen bei Gemünden/Felda auf die A 5 treffen würde.

In der Zeit der 60er Jahre brauchte man keine Begründung für einen solchen Bau, und es lag auch keine schriftliche Begründung vor. Später folgten Aussagen wie die „Verbindung von Mittelzentren“, „Aneinanderreihung von Ortsumgehungen“, oder „Ertüchtigung der Nord-Süd-Verbindung“ (es gab ja noch die Grenze zur DDR).

Aktuelle Aussagen sprechen von „Entlastung von A 7 und A 5“, „großräumiger Entlastung“ und „Anbindung der Region“.

Im Projektdossier zur A 49, das dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde lag, wurden zwei Ziele mit dem Bau der A 49 verbunden: Entlastung der B 254 (Alsfeld – Ziegenhain- Homberg/Efze) und Verlagerung von ca. 24 000 Fahrzeugen vom Streckenzug A 7 / A 5 auf die A 49.

Die Entlastung der B 254 findet nach den Planfeststellungsunterlagen nicht statt. Zu der großräumigen Verlagerung von Verkehr vom Straßenzug A 7 / A 5 auf die A 49 würde es aber kommen.

Ist es nicht ein Gewinn, die Autobahnverbindung Frankfurt – Kassel um 11,5km zu verkürzen, noch dazu mit einer flacheren Gradienten? Ist das nicht auch ein Gewinn für die Umwelt?

Dieses Argument muss man ernsthaft prüfen.

1980 hatten die Deutsche Straßenliga und das Hessische Landesamt für Straßenbau (für die Bewertung kritischer Ergebnisse im Bereich der Ökologie unverdächtige Auftraggeber) einem Team um den bekannten Botaniker und Ökologen Heinz Ellenberg den Auftrag gegeben, Auswirkungen von Autobahnen und Straßen auf Ökosysteme deutscher Landschaften zu untersuchen. Dieser Aufsatz erschien 1981 in der Broschürenreihe der Deutschen Straßenliga, Ausgabe 3, unter dem Titel „Straßen-Ökologie“. Die Auftraggeber haben die Ergebnisse der Untersuchungen weder öffentlich vorgestellt noch kommentiert, angesichts der brisanten Aussagen bei der Interessenlage der Auftraggeber nachvollziehbar.

Hier zwei Zitate: *Schon das Lärmnetz, das sich mit den Verkehrslinien über unser Land spannt, sollte jeden vor weiterer Verdichtung zögern lassen* (S. 108). Soviele zur „Entlastung der Region“. Den meisten ist nicht bewusst, dass sich Lärmzunahme und Lärmabnahme nicht proportional zur Anzahl der Fahrzeuge entwickeln. Um für Anwohner im Bereich der bestehenden Autobahnen A 7 und A 5 die Lärmbelastung zu halbieren, müsste der Verkehr auf 10% des jetzigen Umfangs zurückgehen. Das zeigt: Jede neue Straße und speziell jede Autobahn erhöht die Gesamtlärmbilanz erheblich. Schon jetzt gibt es an der A 49 in Edermünde eine Initiative, die sich gegen die starken Belastungen durch die A 49 wehrt.

Und was besonders zu denken gibt: Man weiß gar nicht, wie viele Personen im untergeordneten Straßennetz durch den Bau der Autobahn entlastet oder neu belastet würden. Das wurde nämlich nicht untersucht. Dieser Punkt wird zurzeit zum dritten Mal in einer Kleinen Anfrage im Bundestag thematisiert. Alle jahrzehntelang immer wieder vorgetragenen Argumente von der überwiegenden Entlastungswirkung der A 49 im untergeordneten Straßennetz haben keinerlei Basis.

Dazu kommt, dass die direkten Auswirkungen der Autobahn nur belasten. Davon sprach man aber nicht.

Und das zweite Zitat: *Wir wissen heute genug, um aus ökologischen Gründen vor einer weiteren Zerschneidung bisher verschont gebliebener Bereiche dringend warnen zu müssen* (S. 105, die Hervorhebung findet sich auch im Originaltext). Auf einzelne Aspekte der auch ökologisch sehr problematischen „Verinselung“ der Landschaft kann hier nicht eingegangen werden.

Nun zum Argument Treibstoffeinsparung: Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass pro Tag ca. 1500 Fahrzeuge bei einem Bau der A 49 als induktiver Verkehr, also durch den Autobahnbau neu entstehender Straßenverkehr, erwartet werden. Die Verlagerung von der Bahn (Main-Weser-Bahn) auf die Straße (A 49) dürfte dabei eine wichtige Rolle spielen.

Die großangelegte Verkehrsuntersuchung der kanadischen Verkehrsökonominnen und Professoren für Wirtschaftswissenschaften Durantou und Turner in den USA hat gezeigt, dass Straßenbau in keinem Fall und keiner Region Staus reduzieren konnte (s. Handelsblatt, 17.10.2009). Der Grund liegt darin, dass mit

dem Neubau einer Straße / Autobahn die meisten Autofahrer auch ihr Fahrverhalten und ihre Fahrweiten ändern. Dieser Aspekt wird von den Planern inzwischen auch im Grundsatz anerkannt. Es fehlen aber nach dem Neubau von Straßen Untersuchungen, wie der errechnete Reisezeitvorteil im Laufe der Jahre rapide zurückgeht.

Und schließlich noch ein weiterer Aspekt in Sachen Treibstoffeinsparung. Von Planungsseite wurden für die Treibstoffeinsparung durch den Bau der A 49 zwei Zahlen genannt: 2 Promille und 0,7 Promille. Man kann nun als Vergleich folgendes, an der Realität orientiertes, Rechenexperiment vornehmen: Es gelingt über einen Zeitraum von zehn Jahren den Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge bezogen auf den Ausgangswert jährlich um 2% zu senken. Dieser verminderte Stand von 80% gegenüber dem Ausgangswert wird zehn weitere Jahre gehalten. Um die durch den Bau der A 49 errechnete Einsparung in gleichem Umfang zu erzielen, müsste die A 49 (ohne Reparatur) 3163 Jahre in Betrieb sein.

Die Vorstellung, durch einen Autobahnbau etwas Gutes für die Umwelt tun zu können, ist einfach abwegig. Bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die A 49 war gleichwohl Juli 2011 unter „Entlastung der Umwelt“ ein jährlicher Nutzen von 7,46 Millionen Euro berechnet worden! (Acht Jahre vorher war es übrigens ein jährlicher Schaden von 83 000 Euro.)

Manches, was in wissenschaftlicher Aufmachung daherkommt, ist tatsächlich nur Verkleidung.

Zur Erschließung nur folgende Anmerkung: Die Region ist durch vier Bundesstraßen (B 3, B 62, B 454, B 254) erschlossen.

Alternative

„Die Autobahn darf doch nicht in der hessischen Prarie / im Nirwana enden.“ Solche und ähnliche Aussagen politisch Verantwortlicher kommen bei manchen gut an. Sokrates würde an einem solchen Beispiel deutlich machen, dass eine große Gefahr darin liegt, wenn ein Sophist, der gut reden kann, als Nichtwissender unter Nichtwissenden, mehr Erfolg hat als jemand, der die Fakten kennt.

Was wollen die Kritiker im Aktionsbündnis „Keine A 49“ denn eigentlich?

Dazu ein kurzer Vorspann: Ursprünglich sollte im Bereich der VKE 20 (Verkehrskosteneinheit 20, Strecke Neuental-Bischhausen – Schwalmstadt-Treysa) erst gebaut werden, wenn Rechtssicherheit für das Gesamtprojekt besteht. Dem damaligen Hessischen Verkehrsminister gelang es aber, durch erste Arbeiten 2011 und anschließend mit Unterstützung des Bundesverkehrsministers durch den Bau des Tunnels bei Treysa-Frankenhain vorzeitig Fakten zu schaffen. Das heißt: ein vierspuriger Bau bis Treysa wird abgeschlossen werden.

Für unterschiedliche Verkehrsmodelle hat die Hessische Straßenbauverwaltung 2009 durch die Firma SSP Consult Belastungsprognosen erstellen lassen. Eines dieser Modelle ist Grundlage für den Vorschlag der Autobahnkritiker. Es beinhaltet ab Treysa einen zweispurigen Weiterbau bis zur Straße Speckswinkel – Neustadt und von dort den Bau einer 1,5 km langen Spange zur B 454 Stadtallendorf – Neustadt. Ursprünglich hatten die Autobahnkritiker nur für eine gemeinsame Ortsumgehung von Wiera und Neustadt plädiert, die weniger Land verbraucht hätte. Um dem Einwand zu begegnen, es handele sich dabei nur um eine Verzögerungstaktik, da hierfür ein erneutes Planungsverfahren erforderlich sei, wurde der Vorschlag des zweispurigen Baus auf der planfestgestellten Autobahntrasse aufgenommen.

Die Vorteile der Alternative

Bei einem Durchbau der A 49 würde der Zubringerverkehr durch **Treysa** nach den Planfeststellungsunterlagen um ca. 8500 Fahrzeuge pro Tag ansteigen. Dies träfe nicht ein bei dem Modell, das von den Kritikern der Planung vorgeschlagen wird.

Die **B 3** würde entscheidend entlastet, da der Verkehr Kassel – Marburg ab Borken-Kerstenhausen nicht mehr von der A 49 auf die B 3 übergehen würde, sondern bis Treysa auf der vierspurigen Strecke verbliebe, dann die zweispurige Strecke bis Amöneburg und die dreispurige bis Cölbe benutzen würde. Gleichzeitig wäre die Gefahr eines Staus auf der vierspurigen Strecke Borken-Treysa deutlich geringer, da nicht ca. 36000 Fahrzeuge (wie bei einem Durchbau der A 49), sondern nur ein Drittel dieser Zahl auf dieser Strecke

verkehren würden. Damit sänke auch die Wahrscheinlichkeit einer Verlagerung des Verkehrs (bei einem Stau auf der A 49) auf eine parallel verlaufende Bundesstraße (B 3 oder B 254).

Der geringere Verkehr auf dem Abschnitt Borken – Treysa hängt damit zusammen, dass sich vom Streckenzug A7 / A 5 nur etwa 10% des Verkehrs (im Vergleich zu einem Durchbau der A 49) auf die neugebaute Strecke verlagern würde.

Für **Neustadt und Wiera** wäre die Alternative die optimale Lösung. Der gesamte Verkehr aus Nordosten bzw. Südwesten, der nicht Ziel- und Quellverkehr ist, würde an beiden Orten vorbeigeführt. Andererseits wäre der Zubringerverkehr durch Neustadt und Speckswinkel deutlich geringer als bei einem Durchbau der A 49. Momberg wäre von den Lärmauswirkungen weniger betroffen. Der Flächenverbrauch wäre deutlich geringer.

Für **Stadtallendorf** ergäben sich folgende Vorteile: Die Niederrheinische Straße müsste für den Verkehr von und nach Neustadt nicht gekappt und der Verkehr nicht über das neue Gewerbegebiet geführt werden. Der Bevölkerung bliebe der gesamte Erholungsbereich vom Nordosten des „alten Dorfs“ über die Joßklein bis zum Geiersberg zwischen Stadtallendorf und Niederklein erhalten. Stadtallendorf bliebe weiterhin eine „junge Stadt im Grünen“. Die Bewohner im Osten der Stadt (Eichenhain) wären nicht vom Autobahnlärm betroffen. Die Stadtallendorfer Industrie hätte eine ortsdurchgangsfreie Verbindung Richtung Kassel. Die (vorgeklärten) Autobahnabwasser würden nicht innerhalb der Wasserschutzzone 2 in die Klein eingeleitet.

B 62 Richtung Marburg und Marburg: Wie bei einem Durchbau der Autobahn nähme der Verkehr auf der B 62 Richtung Cölbe zu. Es ist größtenteils der Verkehr, der bisher über die B 3 Marburg als Ziel oder Ursprung hatte. Auch der Verkehr auf der Strecke über die Lahnberge würde etwas zunehmen. Der Verkehr, der etwa ab Roth (und südlich davon) bisher die B 3 über Marburg benutzt hat, würde dann durch den Ebsdorfer Grund Richtung Stadtallendorf fahren. Aus allem ergibt sich eine (mäßige) Verkehrsabnahme für Marburg auf der B 3.

Auf der Landesstraße L3048 durch den **Ebsdorfer Grund** ist deshalb (nach dem Alternativkonzept) zwar mit einer Mehrbelastung zu rechnen. Sie liegt aber, wie es die Belastungsprognose aus dem Jahr 2009 formuliert, deutlich unter dem Niveau, das sich bei einem Autobahnbau bis Stadtallendorf ergäbe.

Es gibt allerdings noch einen Aspekt, den unseres Erachtens ein Planungsbüro untersuchen sollte, das nicht in die Planung für die A 49 eingebunden ist: Bei einem Durchbau der A 49 wäre die Abfahrt Stadtallendorf – Nord ein kritischer Punkt. Von dort wäre die Strecke über die Autobahn nach Gießen und die Strecke über Marburg gleich weit. Die Marburger Strecke ist bis Amöneburg zweispurig, bis Cölbe dreispurig und nur anschließend vierspurig. Sie ist aber weitgehend eine Talstrecke. Die Strecke durch den Ebsdorfer Grund (Amöneburg – Bellnhausen) ist ebenfalls eine Talstrecke, zwar nur zweispurig, aber kürzer als die Autobahnstrecke. Man sollte sich unbedingt rechtzeitig vergewissern, ob dieser Umstand nicht ein Anreiz für Teile des Schwerverkehrs wäre, eine Autobahn bei Stadtallendorf-Nord zu verlassen bzw. erst dort auf die Autobahn aufzufahren.

Homberg / Ohm: Wie in Treysa würde ein Durchbau der A 49 zu einem deutlichen Anwachsen des Zubringerverkehrs durch Homberg führen. Diesen Effekt gäbe es auch in vorgelagerten Orten, allerdings abgeschwächt.

Das Anwachsen des Verkehrs entfielen bei dem Alternativkonzept. Es entfielen auch der Bau der gewaltigen Talbrücke über die Klein, die Durchschneidung des Dannenröder Forsts und das Eingreifen in den Maulbacher Forst. Landwirtschaftliche Flächen in erheblichem Umfang blieben erhalten. Die erheblichen negativen Auswirkungen auf Appenrod würden nicht erfolgen.

Überregionale und grundsätzliche Aspekte

In den beiden Aspekten „CO₂ - Minimierung im Verkehrsbereich“ und „Reduzierung des Flächenverbrauchs“ hängt Deutschland deutlich hinter den eigenen Zielen zurück. Dies führt insbesondere in großen Teilen der (umwelt)politisch interessierten Jugend zu großer Verbitterung. Es betrifft ja in besonderer Weise ihre Zukunft. Hier würde unser Vorschlag helfen, nicht nur Konflikte zu vermeiden, sondern Hoffnung auf eine Neuausrichtung der Politik geben.

Der Schutz von Wald und Wasser gewinnt in Programmen von der Europäischen Union bis zum Land Hessen weiter an Gewicht. Und gerade in diesen beiden Bereichen wären die Auswirkungen eines Durchbaus der A 49 verheerend. Mit dem Wegfall der Eingriffe in den großen Grund- und Trinkwasserstock vom Herrenwald bis zum Dannenröder Forst entfielen auch das Erfordernis einer neuen Untersuchung samt Gutachten. Man muss sich auch im Klaren darüber sein, dass eine solche Untersuchung mit offenem

Ausgang und gleichzeitige Fäll- und Baumaßnahmen sich nicht miteinander in Deckung bringen lassen.

Und von besonderem Gewicht ist der folgende rechtliche Aspekt: Der Eingriff in das europarechtlich geschützte Gebiet Herrenwald (Flora-Fauna-Habitat) durch einen Autobahnbau war im Prinzip ausgeschlossen. Nur der Nachweis von sog. zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erlaubt eine Ausnahme. Dieser Nachweis ist bis zum heutigen Tag nicht geführt worden. Im Planfeststellungsverfahren wurde eine Erörterung dazu untersagt. Und die erbetene Stellungnahme der EU-Kommission war in allen konkreten Punkten teilweise grotesk falsch. Es gibt niemanden mehr, weder bei der EU-Kommission noch anderswo, der auch nur eine der gemachten Aussagen als zutreffend verteidigen würde. Einer schriftlichen Mitteilung aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium von Januar 2020 ist zu entnehmen, dass die Zustimmung der EU-Kommission nur ein formaler Akt gewesen sei. Auch damit wird indirekt bestätigt, dass eine Richtigkeit nicht erforderlich ist. Allerdings wird so das System des Stellungnahmeersuchens und der Stellungnahme der Europäischen Kommission ad absurdum geführt. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil zum Planfeststellungsbeschluss (2014) darauf verwiesen, dass die EU-Kommission ihre zustimmende Stellungnahme aufrechterhalten habe. Die EU-Kommission ihrerseits betont die Zuständigkeit der deutschen Gerichte.

Um diesen Widerspruch aufzulösen, wurde von mir am 1. März 2020 eine Petition beim Hessischen Landtag eingereicht. Der bisherige formale Umgang mit der Petition war untadelig. Wenn dies auch beim Umgang mit den inhaltlichen Aussagen so bleibt, wird sichtbar werden, dass ein Bau der A 49 durch den Herrenwald nicht rechtskonform ist.

Zu allem Überflus würde die Umsetzung des Alternativvorschlags ca. eine Milliarde Euro einsparen.

Durch die Corona-Krise ist noch einmal verstärkt deutlich geworden, dass in einer endlichen Welt eine Wirtschaft des stetigen Wachstums nicht möglich ist und dass die Bewertung eines erfüllten Lebens, zumindest bei denjenigen, deren Lebensvollzug ausreichend gesichert ist, nicht vom Maßstab Geld abhängig gemacht werden darf.

Es liegt bei der A 49 der seltene Fall vor, dass (noch) eine Lösungsmöglichkeit gegeben ist, die grundsätzlichen Erfordernissen eines Umdenkens entspricht, die gesellschaftliche Konflikte vermeidet, Geld einspart und gleichzeitig allen Beteiligten ermöglicht, ohne Rechtsbeugung und Gesichtsverlust einen Schlusstrich unter das mehr als ein halbes Jahrhundert dauernde Hin und Her zu ziehen.

Jeder kann, unabhängig von direkten Einwirkungsmöglichkeiten, im gesellschaftlichen Meinungs Austausch sein Gewicht in die Waagschale werfen. Formales Baurecht ist keine Baupflicht.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, 06422-1231, r-forst@web.de, 1.7.2020