

Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen

Reinhard Forst
Steinwiesenweg 1
Tel. 06422-1231
35287 Amöneburg

1. Mai 2007

Regierungspräsidium Gießen
Landgraf-Philipp-Platz 1-7
(über die Stadt Amöneburg)
35390 Gießen

Betr. Planfeststellung für den Bau der A 49, VKE 40

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Folgenden finden Sie die Einwendungen gegen die Planung der Autobahn A 49 zwischen Neuental-Bischhausen und Gemünden/Felda, die ich hier für die Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen vortrage.

Der Stellungnahme schicke ich eine allgemeine Bemerkung vorweg:

Die nach meinem Eindruck sehr solide Arbeit des Straßenbauamts Marburg und zumindest der meisten Mitarbeiter im Bereich Flora und Fauna wird für ein Projekt benutzt, das keinerlei tragfähige Grundlage besitzt.

Außerdem scheint es, dass das Straßenbauamt unter Zeitdruck stand und so die gelieferten Unterlagen, speziell im Bereich Verkehr, nicht mehr überprüft werden konnten. Daraus ergeben sich eine Fülle einander widersprechender und unzureichender Daten.

Die Belege können Sie meinen Ausführungen entnehmen.

Angesichts der großen Auswirkungen dieses Projekts und der über 500 Millionen Euro, die aus Steuermitteln aufgebracht werden sollen, besteht in dieser Phase für alle Beteiligten eine große Verantwortung. Ich bitte Sie deshalb darum, sich ohne Vorbehalte mit dem Inhalt dieser Einwendungen auseinanderzusetzen, keine allgemeinen Antworten zu geben und auch nicht die Verantwortung einer höheren Instanz zuzuordnen. Dass Ihnen jetzt die entscheidende Verantwortung zukommt, begründe ich folgendermaßen:

In einem Schreiben vom 5.6.1992 an die EG-Kommission hat die damalige Bundesregierung u.a. festgestellt: *Die Bedarfsplanung stellt als erste Planungsstufe auf eine großräumige Betrachtung ab. ... In dieser Planungsstufe wird lediglich der voraussichtliche Bedarf von Straßen ermittelt und zusammengefasst. Mit der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan als Bestandteil des Fernstraßenbaugesetzes wird jedoch weder das Vorhaben verbindlich festgelegt noch eine bestimmte Trasse festgelegt. Erst in den ... Planungsstufen der Linienbestimmung (§16 Bundesfernstraßengesetz FStrG) und der Planfeststellung (§17 FStrG) können die Untersuchungen zu Einzelfragen vertieft und die einzelnen Belange mit dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt werden, so dass über die Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens abschließend entschieden werden kann.*

Das Regierungspräsidium Gießen hat im Gegensatz zum damaligen Hessischen Wirtschaftsminister Klemm (*Es wird nicht über das Ob der Autobahn, sondern nur über das Wie entschieden*) dies in der Öffentlichkeit zutreffend dargestellt.

Hieraus wird deutlich, dass es als Begründung für den Bau der A 49 nicht ausreicht, darauf zu verweisen, die A 49 sei bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans dem vordringlichen Bedarf zugeordnet worden. Für die Abwägung relevante Fakten müssen auf ihre Richtigkeit überprüft werden, zumindest, wenn in Einwendungen fehlerhafte Grundlagen aufgezeigt werden. Sonst hätte man die EG-Kommission mit dem Schreiben vom 5.6.1992 getäuscht. Die EG-Kommission hatte sich am 4.2.1992 an die Bundesregierung gewandt, weil sie der Meinung war, dass die Richtlinie 85/337/EWG in der Bundesrepublik Deutschland nicht vollständig umgesetzt ist.

Leider ist mir das Schreiben der Bundesregierung nur in Auszügen bekannt, aus denen die Zitate stammen. Ich hatte mich am 2.1.1998 an das Bundeskanzleramt gewandt mit der Bitte, mir eine Kopie dieses Schreibens zur Verfügung zu stellen. Februar 1998 erhielt ich eine vom 5.2.1998 datierte abschlägige Antwort (Az: 323-K001 222/98), in der es heißt: *Es ist unüblich, Schreiben, die die Bundesregierung an die Kommission richtet, weiterzugeben.*

Sollten Zweifel an meinen Aussagen bestehen, haben Sie sicherlich die Möglichkeit, die zitierten Unterlagen einzusehen. Ich kann mir schwer vorstellen, dass man auch Ihnen die Kenntnisnahme verweigert.

Wenn das Schreiben der Bundesregierung vom 5.6.1992 Sinn macht, bedeutet dies, dass die entscheidende Verantwortung zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei Ihnen liegt und dass entweder die Einwendungen zu den Grundlagen mit konkreten Daten widerlegt werden oder aber an den Vorhabensträger weitergeleitet werden müssen mit dem Hinweis, dass auf der aktuellen Grundlage ein Planfeststellungsbeschluss nicht verantwortbar ist.

Schon das negative Votum der Gutachter der UVS 1 hätte ausgereicht, das Vorhaben aufzugeben. Offenbar hat man aber die entgegenstehenden Belange verkehrlicher und wirtschaftlicher Natur als so gewichtig angesehen, dass man sich über dieses Votum hinweggesetzt hat. Aus den im Folgenden dargelegten Fakten wird aber deutlich, dass ein Abwägungsfehler vorlag und tatsächlich nicht eine sorgfältige *Abwägung aller betroffenen Belange* (Schreiben der Bundesregierung vom 5.6.1992) vorgenommen worden ist.

Die im Folgenden vorgetragenen Punkte stellen das Minimum der fehlerhaften Grundlagen dar, da wegen der kurzfristigen Bekanntgabe des Auslegungstermins und der Lage in den Osterferien (für die ein größerer Personenkreis nicht änderbare Planungen hatte) eine sorgfältige Sichtung der gesamten Unterlagen nicht möglich war.

1. Nutzen-Kosten-Verhältnis

Obwohl von vielen (den meisten?) Verkehrswissenschaftlern die Tragfähigkeit der aktuellen Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses infrage gestellt wird, spielt es eine entscheidende Rolle bei der Einordnung eines Fernstraßenprojekts in den „vordringlichen Bedarf“. Dies wird auch aus den Planfeststellungsunterlagen zur A 49 (hier: VKE 40) deutlich: *Alle untersuchten Varianten lagen im Kosten-Nutzen-Verhältnis weit über den vom BMVBW angestrebten Wert und weisen damit ein sehr hohes Maß an verkehrswirtschaftlicher Rentabilität auf* (Ordner 1, Seite 7).

Durch Kostensteigerungen ist inzwischen nicht mehr ein Nutzen-Kosten-Verhältnis > 3 gegeben. In Stellungnahmen wurde auf diesen Umstand aufmerksam gemacht, u.a. vom BUND bei der Anhörung zur VKE 20 am 29.3.2006 in Treysa. In der Verhandlungsniederschrift dieses Tages wird dann folgende Antwort festgehalten (S.5): *Die Kosten seien nicht das allein entscheidende Kriterium für die Aufnahme eines Projekts in den vordringlichen Bedarf.*

Wir stellen zu diesem Punkt drei Anträge:

- 1.1 Dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und dem Petitionsausschuss (dem eine Petition zur A 49 vorliegt) ist zurückzumelden, dass für die A 49 inzwischen nicht mehr ein Nutzen-Kosten-Verhältnis > 3 vorliegt.
- 1.2 In den Planfeststellungsunterlagen zur A 49 ist die Information aufzunehmen, dass *ein sehr hohes Maß an verkehrswirtschaftlicher Rentabilität* **nicht** mehr vorliegt.
- 1.3 Wir bitten um Auskunft zu folgenden Fragen: Wie viele Bundesfernstraßenprojekte befinden sich z.Zt. im vordringlichen Bedarf? Bei wie vielen von ihnen wird ein Nutzen-Kosten-Verhältnis > 3 nicht erreicht?

Als Begründung für den Bau der A 49 werden Planungsziele des Bundes und des Landes Hessen angegeben. Sie werden im Folgenden vorgestellt und es wird überprüft, ob sie mit dem Vorhaben erfüllt werden oder ob sie durch eine inzwischen eingetretene Entwicklung überholt sind.

2. Planungsziele des Bundes

2.1 Abbau von Kapazitätsengpässen und Minderung der Unfallgefahr auf der A 7 und der A 5

Dieses Planungsziel ist durch die inzwischen eingetretene Entwicklung weitgehend überholt.

Begründung:

- 2.1.1 Die A 7 ist inzwischen sechsstreifig ausgebaut, so dass von Kapazitätsengpässen oder besonderen Unfallgefahren keine Rede sein kann. Es finden sich in den Planfeststellungsunterlagen, soweit ich sie überprüfen konnte, auch keine Daten, die eine entsprechende Aussage belegen würden.
- 2.1.2 Der Abschnitt der A 5 zwischen dem Hattenbacher Dreieck und Gemünden/Felda hat RQ 29 und wäre somit breiter als die geplante A 49 (SQ 27), obwohl im sog. Planfall auf ihm nicht mehr Verkehr abgewickelt würde als auf der A 49.
- 2.1.3 Der Bau der A 66 (Frankfurt-Fulda) steht kurz vor der Fertigstellung. Die A 66 bedient wie die A 5 die Relation Frankfurt – Hannover. In den Planfeststellungsunterlagen fehlt eine Berechnung, wie sich die Fertigstellung der A 66 auf den Verkehrsumfang auf der A 5 auswirken würde. Dies ist unbedingt nachzuholen.
- 2.1.4 Im Ordner 18 (Seite 27) wird ausgeführt, dass man nach der Einwohner- und Beschäftigtenprognose der Regierungspräsidien Kassel und Gießen und den Daten des Hessenreports 2003 von einem Rückgang der Einwohnerzahl um 5% bis zum Jahr 2020 ausgeht.

Diese Zahlen werden aber nicht der Verkehrsberechnung zugrundegelegt. Hier geht man vom Analysejahr 1997 des Bundesverkehrswegeplans aus und rechnet bis 2015 mit einem Bevölkerungszuwachs von 2% und bis 2020 nach einem *vom Auftraggeber definierten Entwicklungsansatz* mit einer weiteren Verkehrssteigerung bis zum Jahr 2020. (Seit wann definieren Auftraggeber Entwicklungsansätze für unabhängige Untersuchungen?)

Daten, die einander in so eklatanter Weise widersprechen, können keine tragfähige Grundlage eines Planfeststellungsverfahrens bilden, wenn man Logik nicht ad absurdum führen will.

Es ist kein Wunder, wenn unter diesen Voraussetzungen die GEO-Studie zur Zukunft Deutschlands beklagt, dass die Verantwortlichen für den Bundesverkehrswegeplan bislang keine Konsequenzen aus der absehbaren demographischen Entwicklung gezogen haben.

2.1.5 Bei allen Unwägbarkeiten einer Verkehrsprognose spricht vieles dafür, dass neben der (wahrscheinlichen) Bevölkerungsabnahme noch andere Aspekte längerfristig gegen eine weitere Verkehrssteigerung sprechen:

2.1.5.1 Der Prozentsatz der (sehr) alten Menschen in der Bevölkerung nimmt zu.

2.1.5.2 Die Benzinkosten dürften eher steigen als fallen.

2.1.5.3 Die Autobahnmaut für LKW wird in Richtung einer besseren Ausnutzung der Kapazitäten wirken.

2.1.5.4 Die verschärften gesetzlichen Bestimmungen zu den Ruhezeiten für LKW-Fahrer dürften ebenfalls zu einer besseren Ausnutzung der Kapazitäten führen und/oder die Bahn konkurrenzfähiger machen.

2.1.5.5 Die Kürzung der Pendlerpauschale dürfte auch nicht ohne Rückwirkungen bleiben.

2.1.5.6 Arbeitsplätze am Heimcomputer oder in kleinen Zentren können Fahrten zum Arbeitsplatz überflüssig machen.

2.1.5.7 Es spricht alles dafür, dass in Zukunft auch eine PKW-Maut auf Autobahnen eingeführt wird. Auch das wird nicht verkehrsfördernd wirken.

2.2 Entlastung, vornehmlich vom Schwerverkehr, der B254 und Abbau von Kapazitätsengpässen, Minderung der Unfallgefahr und Minderung der Umweltbelastung auf der B 254

Nach Ausweis der Unterlagen wird deutlich, dass **dieses Ziel nicht erreicht wird**. Im Südteil zwischen Schwalmstadt und Alsfeld beträgt die berechnete Verkehrsabnahme nach einem Bau der A 49 maximal 900 Fahrzeuge, im Nordteil zwischen Schwalmstadt und Homberg/Efze wird eine Verkehrszunahme von maximal 900 Fahrzeugen prognostiziert.

Aus dem Dargelegten ergibt sich, dass es keinen logischen Zusammenhang zwischen dem Bau der A 49 und der Zielformulierung des Bundes mehr gibt.

In einem zweiten Schritt werden nun die (nachrangigen) Ziele, die das Land Hessen mit dem Bau der A 49 verknüpft, untersucht. Es sind dies:

Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes vom überregionalen Verkehr

Verbesserung der Erschließung der Region

Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur

Sicherstellung angemessener Standortqualitäten

Verbindung der Wirtschaftsräume Kassel und Gießen und der dazwischenliegenden Wirtschaftsräume

Erhöhung der Effizienz in der Verkehrsabwicklung durch Vermeidung von Zeitverlusten durch Umwegfahrten

Entlastung der Ortsdurchfahrten

Bei genauerer Betrachtung erweisen sich diese Punkte als ein Musterbeispiel sprachlicher Redundanz: Zwei (bei großzügiger Betrachtung drei) Aspekte werden durch unterschiedliche Formulierungen zu sieben Punkten aufgebläht. Es geht um die

Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur,

die Entlastung des regionalen Straßennetzes vom (überregionalen) Verkehr und

(wenn nicht unter dem ersten Punkt einbezogen)

die Beschleunigung des Verkehrs

3. Planungsziele des Landes Hessen

3.1 Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur

3.1.1 Raumwirksamkeit

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass in den gesamten Unterlagen kein einziger Beleg, nicht einmal indirekt durch Verweis auf eine vergleichbare Untersuchung, für eine regionale Strukturverbesserung zu finden ist. Ich beantrage deshalb für die Botanische Vereinigung die Ergänzung der Planfeststellungsunterlagen mit den entsprechenden Belegen.

Die mir bekannten Untersuchungen weisen in die entgegengesetzte Richtung: Wenn zwischen zwei Ballungsräumen (in diesem Fall Kassel und Gießen bzw. Großraum Frankfurt) eine neue Autobahn gebaut wird, scheinen eher die Randbereiche der Verdichtungsräume gestärkt und die dazwischen liegenden Bereiche geschwächt zu werden, d.h. es werden gerade raumordnerisch unerwünschte Effekte erzielt. Eine regional abgestimmte Maßnahme kann sich dagegen als raumordnerisch sinnvoll erweisen. Dies betrifft den Bereich „Alternativen zur Autobahn“ (s.3.2.7).

Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Untersuchungen von Horst Lutter von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3/4, 1981, „Autobahnbau ohne regionalwirtschaftliche Perspektive?“), die jüngeren Untersuchungen von Prof. Matthias Gather (vom Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen der Fachhochschule Erfurt) in Thüringen und die Dissertation von Dirk Fittkau zu den Auswirkungen, die sich bei einem Bau der A 49 auf den Einzelhandel ergeben würden. Hier werden z.B. Kaufkraftverluste für Treysa, Neustadt, Stadtallendorf und Kirchhain prognostiziert.

Diese Untersuchungen sind in die Planfeststellungsunterlagen einzubeziehen.

3.1.2 Tourismus

Durch einen Bau der A 49 würde das Schwalmthal, die Naherholungsbereiche östlich und südöstlich von Stadtallendorf, der Dannenröder Forst und der Bereich um Maulbach für sanften Tourismus unbrauchbar gemacht. Das vom „Arbeitskreis A 49“ beim „Regionalmanagementverein MitteHessen“ in einem Faltblatt vorgebrachte Argument, dass die A 49 *die Wege zur Erholung verkürzt*, ist abwegig.

3.1.3 Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen

Bei den Planungszielen des Landes Hessen ist dieser Punkt zwar nicht explizit enthalten, aber aufgrund von öffentlichen Verlautbarungen aus dem Bereich von Politik und Wirtschaft ist anzunehmen, dass man durch einen Bau der A 49 mit positiven Auswirkungen auf den Bereich Arbeitsplätze rechnet.

Auch hier ist festzuhalten, dass in den Planfeststellungsunterlagen keinerlei Angaben mit Belegen oder Wahrscheinlichkeiten für diese Annahme enthalten sind.

Prof. Gather stellte bei seinem Vergleich der Erwartungen vor dem Autobahnbau und der Datenaufnahme danach eine (geringfügig) negative Tendenz bezüglich der Arbeitsplätze fest.

Marburg-Biedenkopf, der einzige Kreis Hessens ohne Autobahn, liegt stabil deutlich unter dem Durchschnitt der Arbeitslosenzahlen in Hessen.

Ein weiteres Beispiel aus dem Nahbereich der A 49: Alsfeld (17464 Einwohner am 31.12.2006) liegt direkt an der Autobahn A 5. Es hatte Februar 2007 1052 Arbeitslose. Lauterbach (14136 Einwohner am 31.12.2006) hatte Februar 2007 673 Arbeitslose. Da keine weiter aufbereiteten Unterlagen vorliegen, werden die Arbeitslosenzahlen mit den Einwohnerzahlen in Beziehung gesetzt. Die Grundtendenz des Ergebnisses wird

davon nicht infrage gestellt. Im Vergleich zur Einwohnerzahl hatte Alsfeld eine Arbeitslosenquote von 6,02%, das abseits der Autobahn gelegene Lauterbach von 4,76%.

3.1.4 Auswirkungen auf (größere) bestehende Betriebe

Hier scheint der einzige Bereich vorzuliegen, wo eine Autobahn für einen bestimmten Kreis wirtschaftliche Vorteile mit sich bringt. Sie werden allerdings in ihrer Bedeutung meist weit überschätzt. Prof. Matthias Gather merkt im Interview mit der Marburger Neuen Zeitung vom 23.6.2004 dazu an: *Autobahnen sind in der Regel keine notwendige und schon gar keine hinreichende Bedingung für die Wirtschaft. ... Autobahnen sind nur ein marginaler Standortfaktor.*

Wenn man sich Betriebsverlagerungen ansieht, stellt man fest, dass sie in der Regel gerade nicht in Länder mit einem gut ausgebauten Autobahnnetz getätigt werden. Die Lohnkosten sind offenbar der ausschlaggebende Faktor.

Das Gewicht dieser Betriebe / Firmen ist aber groß (finanzielle Abhängigkeit mancher Kommunen von wenigen Betrieben –mit allen positiven und negativen Folgen-; Parteispenden; Mittel für Broschüren u.ä. –s. das aktuelle Faltblatt „Ausbau der A 49“ von MitteHessen e.V. c/o IHK Gießen-Friedberg).

Zwei Dinge werden aber in diesem Zusammenhang meist übersehen:

1. Etwas betriebswirtschaftlich Sinnvolles kann in einer Gesamtabwägung mehr Schaden als Nutzen bringen.
2. Maßnahmen unterhalb eines Autobahnbaus können vergleichbare oder sogar bessere Auswirkungen für die Betriebe und Anwohner von Durchgangsstraßen haben.

Der zweite Punkt soll an zwei Beispielen erläutert werden: Eine gemeinsame Ortsumgehung von Neustadt und Wiera würde Schwierigkeiten für Transportunternehmen und Belastungen für Anwohner in diesem Teil des Kreises Marburg-Biedenkopf entscheidend vermindern. Eine Verbesserung auf der Main-Weser-Bahn (und dem Bahnnetz generell) böte neue Möglichkeiten für Betriebe mit Gleisanschluss in Stadtallendorf.

3.1.5 weiche Standortfaktoren

Nach einhelliger Aussage der Fachleute nimmt die Bedeutung weicher Standortfaktoren zu. Zu wissen, dass es z.B. ein gutes Schulangebot gibt, dass das Lebensumfeld ansprechend ist (landschaftliche Schönheit, Erholungsräume), ist speziell für qualifizierte Mitarbeiter zunehmend wichtig.

3.2 Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes vom überregionalen Verkehr

3.2.1 fehlende Daten

Auch hier fehlen grundlegende Daten. Wenn es um die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes vom überregionalen Verkehr geht, muss auch angegeben sein, welcher Prozentsatz des Verkehrs auf dem nachgeordneten Straßennetz überregional ist.

3.2.2 widersprüchliche Datengrundlage

Die Zahlen der Planfeststellungsunterlagen für VKE 20, VKE 30 und VKE 40 widersprechen einander. **Ich halte es für ausgeschlossen, dass Planfeststellungsbeschlüsse auf einer solchen Grundlage erlassen werden können.** Auch durch einen Verweis auf die teilweise unterschiedlichen Prognosehorizonte (2015 und 2020)

können diese Widersprüche nicht aufgelöst werden. Exemplarisch seien folgende Zahlen genannt:

B 3 bei Gilserberg

<i>Quelle</i>	<i>Bezugsfall</i>	<i>Planfall</i>
VKE 30	6 200	2 600
VKE 40	7 900	1 100

B 454 Treysa

VKE 20	6 720	16 490
VKE 30	5 800	15 800
VKE 40	nicht enthalten	nicht enthalten

B 454 Stadtallendorf

<i>Quelle</i>	<i>Bezugsfall</i>	<i>Planfall.</i>
VKE 30	keine Angabe	23 700
VKE 40	17 100	21 900

A 49 Neustadt – Stadtallendorf

VKE 20	47 550
VKE 30	48 200
VKE 40	38 000

Die Aufteilung des Planungsverfahrens gibt nur wenigen Personen die Möglichkeit eine solche fehlerhafte Datengrundlage zu erkennen. Dazu kommt, dass Daten nicht kompatibel sind (Belastungsangaben für unterschiedliche Zählstellen) und die Begriffsbezeichnung zum Teil uneinheitlich ist. Während eine Bezeichnung OD Treysa (B 454) ziemlich klar ist, taucht die Frage auf, was ist mit *Schwalmstadt Mitte* (in VKE 40) gemeint? Schwalmstadt ist ja ein künstlich geschaffener Begriff. Ist es die Mitte zwischen Treysa und Ziegenhain oder die Mitte von Ziegenhain oder die von Treysa oder etwas anderes? (Nachtrag vom 2.5.2007: Durch ein Telefonat mit dem Straßenbauamt Marburg konnte ich für mich abklären, dass eine Zählstelle an der B 454 nördlich von Ziegenhain, kurz vor dem Auftreffen der B 454 auf die B 254, gemeint ist. Andere Personen können z.B. diese Angabe fehlinterpretiert haben, wie es mir fast ergangen wäre.)

3.2.3 Umfang von Be- und Entlastungen

Selbst wenn man unterstellt, dass die Bezugs- und Planfallzahlen der VKE 40 richtig erfasst sind, ist damit noch keinerlei Aussage über ihre Wirkung gegeben. Mit „Belastung“ sind inhaltlich wohl Lärm, gasförmige Emissionen und Feinstaub gemeint. Veränderungszahlen in diesem Bereich sind äußerst fragwürdig, wenn sie nicht zu Menschen in Beziehung gesetzt werden. Denn nur so kann man Ent- und Belastungen halbwegs gegeneinander abwägen. Dabei korrelieren Feinstaub und gasförmige Emissionen mit der Anzahl der Fahrzeuge, während Lärm anderen Gesetzen gehorcht. Für gasförmige Emissionen und Feinstaub müsste beispielsweise deutlich werden: Wie viele Personen wohnen in Gilserberg, Jesberg, Kerstenhausen

(direkt) an der B 3. Wie viele Fahrzeuge fahren im Planfall weniger? Das Produkt dieser Zahlen ergäbe dann einen bestimmten Entlastungswert. Umgekehrt: Wie viele Personen wohnen in Stadtallendorf und Treysa (direkt) an der B 454? Wie viele Fahrzeuge fahren im Planfall mehr durch diese Straße? Das Produkt mit der Anzahl der Anwohner ergäbe dann den Belastungswert. Dabei müssten PKW und LKW unterschiedlich behandelt werden. Nur so wäre eine halbwegs zutreffende Einschätzung der Wirkungen möglich.

Aus den beigefügten Entlastungs- und Belastungszahlen wird deutlich, was man im Prinzip voraussagen konnte. Parallel zur geplanten Autobahn verlaufende Straßen würden im Normalbetrieb auf der Autobahn entlastet (Ausnahme: B 254 Nord), Zubringer belastet. Selbst ohne Kenntnis der Zahlen von Anwohnern wird aber deutlich, dass die Entlastungs- und Belastungswirkung auf dem nachgeordneten Straßennetz höchst ambivalent ist und bei weitem nicht die flächendeckende Entlastung erreicht wird, von der im Anfangsstadium der Planung die Rede war. Dabei geht es nicht nur um die Verkehrszunahme bei den direkten Zubringern in Treysa, Stadtallendorf (zwei Straßen) und Homberg/Ohm. Auch andere Straßen wie die B 62 (Cölbe – Kirchhain) und die L 3088 (Lahnberge – Amöneburger Dreieck) würden stärker belastet.

Da es aber nicht in erster Linie um das nachgeordnete Straßennetz geht, sondern um die Menschen (die es benutzen bzw. an ihm leben), muss natürlich die Belastungswirkung der Autobahn selbst miteinbezogen werden. Und spätestens hier wird deutlich, dass es absurd ist anzunehmen, ein Raum könne entlastet werden, wenn er von täglich 24 500 Fahrzeugen zusätzlich durchfahren wird.

Das Projektdossier zur A 49 (HE 5012) spricht davon, dass die Belastungswirkung der A 49 die Entlastungswirkung entlang bestehender Straßen überwiegt. Eine entsprechende Information oder Auseinandersetzung mit dieser Angabe fehlt in den Planfeststellungsunterlagen. Dies ist nachzuholen.

3.2.4 induzierter Verkehr

In den Unterlagen zur VKE 40 (Ordner 1, Seite 7) heißt es, dass sich durch den Bau der A 49 die Gesamtfahrleistung reduzieren lässt. Dies entspricht Aussagen im Internet und in der Presse, die vom „Arbeitskreis A 49“ im „Regionalmanagement MitteHessen“ gemacht wurden bzw. werden.

Auch hier fehlt es an einer klaren Datengrundlage. Zunächst müsste angegeben werden, um wieviel km sich die Verkehrsbeziehung Gemünden/Felda – Kassel gegenüber der Strecke A 5/A 7 verkürzt. Mir ist es unverständlich, dass eine so grundlegende Datenangabe fehlt.

Wenn die Entfernungsangaben auf den Straßenkarten keinen Fehler enthalten, beträgt die Entfernung Gemünden/Felda – Hattenbacher Dreieck – Kassel/Ost 92km. Über die A 49 wären es 86 km. Es würde also durch den Bau der A 49 diese Verkehrsbeziehung um 6 km verkürzt. Bei einer Verlagerung von ca. 23 000 Fahrzeugen (Ordner 18, Seite 36) von A 5/A 7 auf die A 49 ergibt das eine tägliche Einsparung von 138 000 Fahrzeugkilometern. Im Ordner 18 (Seiten 31 und 42) wird der berechnete induzierte (d.h. durch den Straßenbau erzeugte) Verkehr auf der A 49 mit 1 500 Fahrzeugen angegeben. $1\,500 \times 86$ ergibt 129 000 Fahrzeugkilometer. Da hier der induzierte Verkehr auf den Zufahrtsstraßen zur A 49 noch nicht berücksichtigt ist, löst sich auch diese behauptete ökologisch positive Wirkung der A 49 in nichts auf.

3.2.5 Ausweichverkehr

Bei Stau oder zähflüssigem Verkehr auf der A 49 (sie ist ja schmaler als der Abschnitt auf der A 5 zwischen Gemünden/Felda und dem Hattenbacher Dreieck) böten sich B 3 und B 254 (bei Treysa auch B 454) als Ausweichstrecken an. Die berechnete maximale Belastung auf der B 3 im Jahr 2020 (ohne Bau der A 49) läge bei 7 900 Fahrzeugen, auf der B 254 auf 8000 – 10 000 Fahrzeugen (wenn man davon ausgeht, dass die Zahlen der VKE 40 zutreffen). Es ist wahrscheinlich, dass diese Werte in den genannten Fällen (Stau auf einer gebauten A 49) erheblich überschritten würden.

3.2.6 Lärm (und Auftausalze)

Da Lärm nicht parallel zum Verkehrsaufkommen zu- oder abnimmt, muss er hier gesondert betrachtet werden. Um eine Lärmreduzierung auf die Hälfte zu erreichen, müsste der Verkehr um 90% zurückgehen. (Diese Aussage habe ich mir am 2.5.2007 durch ein Telefonat mit dem Hessischen Landesamt für Umwelt noch einmal bestätigen lassen). Daraus wird deutlich, dass eine Bündelung des Verkehrs auf bestehenden Strecken neuen Trassen vorzuziehen ist. Es wird deutlich, dass die Gesamtlärmbelastung durch den Bau der A 49 erheblich zunehmen würde und damit eine Minderung der Lebensqualität für viele Menschen verbunden wäre.

Auch die Salzbelastung nimmt mit jeder neuen Trasse zu, da sie ja von der Streckenlänge und nicht der Fahrzeugdichte bestimmt wird.

3.2.7 Alternativen

Im Protokoll der Anhörung vom 29.3.2006 in Treysa zur VKE 20 heißt es von Seiten der Straßenbaubehörde: *Ausbau von Bundesstraßen sei in Hinblick auf die auftretenden Verkehre nicht Ziel führend.*

Dazu ist anzumerken, dass die auftretenden Verkehre bei einer behutsamen Bundesstraßenlösung überhaupt nicht untersucht wurden. Aus dem Vorhergehenden wurde deutlich, dass es geradezu unsinnig ist, zusätzlich zur Realisierung der A 66, der Ausweitung von A 7 und A 5 eine neue Autobahn zu bauen, die 6 km Verkürzung bringt und 23 000 Fahrzeuge verlagert. Natürlich kann es nicht darum gehen, eine Bundesstraßenlösung vorzulegen, die 23 000 Fahrzeuge von A 5 / A 7 abzieht.

Die vor Jahren auf Anweisung der rot-grünen Landesregierung vorgenommene Untersuchung von Alternativen zur Autobahn wurde nie öffentlich gemacht oder diskutiert. Sie scheint so (großzügig) konzipiert gewesen zu sein, dass sie tatsächlich keine echte Alternative darstellte.

Wegen der großen Schäden für Mensch und Natur hatten die vom Land Hessen beauftragten Gutachter für die Umweltverträglichkeitsprüfung empfohlen, die Autobahnpläne aufzugeben und stattdessen Lösungen im Bereich von Ortsumgehungen zu suchen.

Dass sich der damalige Hessische Wirtschaftsminister (Lothar Klemm) diesem Votum nicht angeschlossen hat, war rechtlich möglich. Es war aber eine grobe Missachtung der Öffentlichkeit, dieses Votum unter Verschluss zu halten.

Nun ist leider auch in den Unterlagen zur VKE 40 bei der „allgemeinverständlichen Zusammenfassung“ dieses Fazit der UVS 1 ebenfalls nicht enthalten.

Hiermit stelle ich für die Botanische Vereinigung den Antrag, es der allgemeinverständlichen Zusammenfassung in den Planfeststellungsunterlagen hinzuzufügen.

4. Beschleunigung des Verkehrs

Das schon erwähnte Faltblatt des Regionalmanagements MitteHessen stellt auf seiner Titelseite speziell diesen Punkt heraus.

Auch hier lohnt es sich, genauer hinzusehen. Die dort angegebenen Fahrzeiten auf der A 49 machen deutlich, dass man offenbar weiterhin davon ausgeht, dass die Bundesrepublik Deutschland ihr bisheriges Konzept, keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen einzuführen, beibehalten will, kann und wird. Dies ist innerhalb der EG unrealistisch und auch sachlich nicht gerechtfertigt.

Zweitens vergleicht das Faltblatt einen Ist-Zustand mit (in dieser Form unrealistischen Geschwindigkeiten auf) einer Autobahn. Mögliche Maßnahmen unterhalb eines Autobahnbaus sind ausgeblendet. Eine Fahrt von Stadtallendorf nach Treysa mit der oben angesprochenen Ortsumgehung von Neustadt und Wiera würde sich kaum von der Zeit auf der Autobahn unterscheiden.

Schließlich braucht man sich nur eine Verkehrskarte Deutschlands anzusehen. Es wäre geradezu aberwitzig, wollte man Beschleunigung als wichtige Begründung für einen Autobahnneubau akzeptieren. Es gibt so viele Möglichkeiten, sich Beschleunigungen auszudenken, dass für kein anderes Ressort mehr Geld zur Verfügung stünde.

Die hier zusammengestellten Fehler, Unterlassungen und widerlegten Behauptungen zeigen, dass es keinerlei Nachweis gibt, dass die geplante Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit dient. Es wird im Gegenteil leichtfertig mit Steuergeldern umgegangen. Deshalb ist auch ein Eingriff in Eigentumsrechte nach § 14,3 GG nicht zulässig.

Die negativen Folgen des geplanten Autobahnbaus werden auch vom Planungsträger nicht bestritten. Es handelt sich neben den schon erwähnten Aspekten (z.B. Lärm) vor allem um folgende Punkte:

Flächenverlust, der Existenzen im Bereich der Landwirtschaft gefährdet und angesichts der Nichtvermehrbarkeit des Bodens ein besonderes Problem darstellt.

Die Zerschneidung von Lebensräumen, die Verinselung der Landschaft, zu der es in einer (auch) vom Hessischen Landesamt für Straßenbau in Auftrag gegebenen Studie heißt: *Wir wissen heute genug, um aus ökologischen Gründen vor einer weiteren Zerschneidung bisher verschont gebliebener Räume dringend warnen zu müssen* (H. Ellenberg in „Ökologie und Straße“, S. 105, 1981, Broschürenreihe der Deutschen Straßenliga).

Der Zerschneidungseffekt betrifft sowohl Tierpopulationen als auch Lebensbezüge der Menschen. Ein Musterbeispiel ist die Zerschneidung des Dannenröder Forsts.

Zerstörung des Landschaftsbilds. Inzwischen weiß man, wie wichtig eine intakte Landschaft für die psychische Gesundheit der Menschen ist.

Verlust von Erholungsräumen, die Menschen möglichst wohnnah benötigen. Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen (Ordner 1, Seite 21), dass alleine im dritten Abschnitt der geplanten Autobahn 82 ha siedlungsnahe Freiräume verloren gehen und 11,6 km siedlungsnaher Freiräume durch die geplante Autobahn durchfahren würden.

Der Verlust von Erholungsräumen ist auch ein negativer Faktor in ökonomischer Hinsicht (Tourismus, weiche Standortfaktoren).

Es gibt erhebliche Konflikte beim Schutzgut Grundwasser und Trinkwasser. Um größere Gefährdungen des Trinkwassers wenigstens mittelfristig zu vermeiden, müsste man z.B. bei Frankenhain eine Quelle stilllegen, im Bereich von Niederlein die Autobahn bis zu 11m Höhe aufständern und ein Rückhaltebecken erheblichen Ausmaßes anlegen. Die aktuelle Problematik zeigt, dass die Bedeutung des Wassers zunehmen wird. Es hat sich an vielen Beispielen gezeigt, dass die Überzeugung, alles technisch im Griff zu haben, immer wieder widerlegt wird. Das Prinzip des sorgsamsten Umgangs mit unserer Umwelt und die Rücksicht auf spätere Generationen sollten unser Handeln bestimmen.

Es ist ein verkehrs- und umweltpolitisch (Energieverbrauch, Klimaproblematik) falsches Signal, eine Autobahn weitgehend parallel zu einer Bahnstrecke (Main-Weser-Bahn) zu bauen und Verkehr von der Schiene auf die Straße zu verlagern. Gerade das Gegenteil ist notwendig. Es hilft auch nicht, den Umfang dieser Veränderung als nicht so relevant darzustellen. Der Wille zur richtigen Weichenstellung muss auch im Kleinen deutlich werden, damit er sich längerfristig im Großen durchsetzen kann.

Der Gedanke an spätere Generationen sollte uns mahnen, Folgendes möglichst zu vermeiden:

auf unzureichender Grundlage Fakten zu schaffen (Straßenkörper, Belastungen), die in absehbarer Zeit kaum rückgängig zu machen sind,

durch die großräumige Beanspruchung der Fläche durch die Autobahn, den Gestaltungsspielraum nachfolgender Generationen massiv einzuschränken,

durch das Erfordernis, Straßen auch zu erhalten, immer mehr Mittel zu binden, die an anderer Stelle dringend benötigt werden. (Wir erleben gerade, wie Kommunen sich gerade diesem Problem immer stärker ausgesetzt sehen.)

Ein Sonderpunkt ist noch anzusprechen: Obwohl auch die beiden großen Parteien in Stadtallendorf erklärt haben, dass ein Weiterbau ab Bischhausen nur vertretbar ist, wenn das Gesamtprojekt rechtlich abgeschlossen ist, gibt es von Seiten der Landesregierung noch immer keine verbindliche Zusage, dies auch so zu handhaben. Für die VKE 20 wurde deshalb auch berechnet, wie groß die Belastung in Treysa bei einem (temporären) Bauende bei Treysa wäre. Für die VKE 40 vermisse ich eine solche Berechnung für Stadtallendorf und das nachgeordnete Straßennetz.

Welche Belastungen ergäben sich bei einem Bauende bei Stadtallendorf für die Stadt und das nachgeordnete Straßennetz ?

Ich erinnere noch einmal an die große Verantwortung, die Ihnen in der jetzigen Phase zukommt.

Mit freundlichen Grüßen,