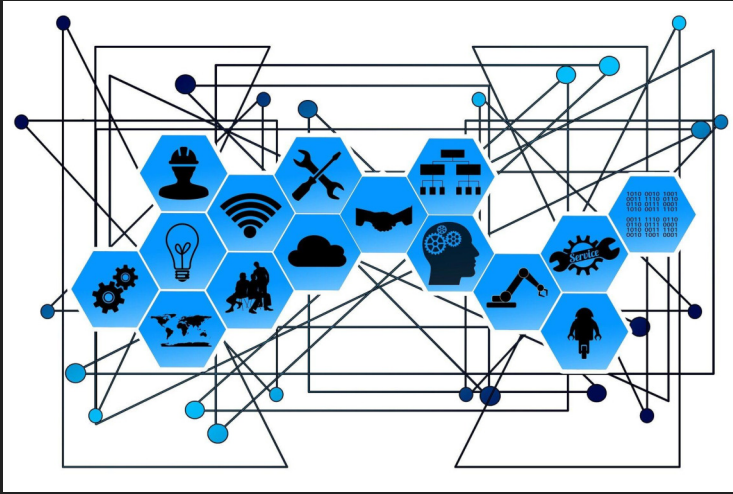




A49

Die folgenden Seiten sollen Hintergründe zur Planung erläutern und Antworten darauf geben, warum sich aktuell sehr viele Menschen gegen den Weiterbau der A49 einsetzen.

Industrie 4.0



Für einen Industriestandort wie Stadtallendorf ist von großer Bedeutung, dass die infrastrukturellen Voraussetzungen vorhanden sind, um langfristig wettbewerbsfähig zu sein. Dazu zählen u.a.:

- Breitbandausbau
- Digitale Kompetenzen
- Entwicklung neuer Geschäftsmodelle
- Qualifizierte Mitarbeiter
- Weiche Standortfaktoren
(Schulen, Ärzte und Naherholung in unmittelbarer Nähe)
- Eine gute Verkehrsanbindung

Gute Verkehrsanbindung ist wichtig



Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist eine unverzichtbare Voraussetzung für Wohlstand und Fortschritt. Die arbeitsteilige Wirtschaft ist zwangsläufig auf die Mobilität von Menschen (Berufstätige, Auszubildende, Studierende, Kunden, Reisende) und Gütern (Rohstoffe, Zwischen- und Fertigprodukte) angewiesen. Die gute Verkehrsanbindung muss aber nicht in Form von Autobahnen realisiert werden!

Die folgenden Zusammenfassung zeigt auf, warum wir gegen den Bau der A49, aber zugleich für alternative Verkehrskonzepte sind.

Seit den ´90ern bekannt



Schon bevor der Herrenwald unter Schutz gestellt wurde, haben die Gutachter der Umweltverträglichkeitsstudien empfohlen, wegen der großen Werthaltigkeit des Gebietes die Autobahnpläne aufzugeben. Der damalige Hessische Verkehrsminister Lothar Klemm (SPD) hat allerdings der Öffentlichkeit diese Aussage unterschlagen.

Autobahn trotz Klimakrise?



In der aktuellen Klimasituation eine Autobahn durch wertvolle Waldgebiete oder landwirtschaftliche Flächen und durch Wasserschutzgebiete bauen zu wollen, erscheint als geradezu absurd.

Der Herrenwald bei Stadtallendorf ist ein Flora-Fauna-Habitat (FFH) mit einem europäischen Schutzstatus. Im Prinzip ist ein Autobahnbau in diesem Bereich nicht erlaubt. Die einzige Ausnahme sind sogenannte zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, die nachgewiesen werden müssen.

Das sind die von der Europäischen Kommission angeführten zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses:

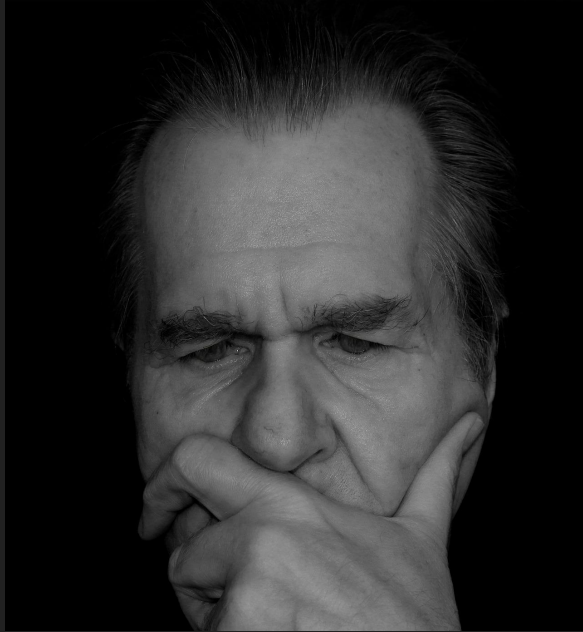


Als Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes hat die A49 zum Ziel, die Entwicklung der Region zu fördern, insbesondere die Entwicklung des Wirtschaftszentrums Stadtallendorf. Regionalen Wirtschaftsmodellen zufolge werden dank dieser Entwicklung bis zu 13.600 Arbeitsplätze in verschiedenen Unternehmen geschaffen. Als wichtiger positiver Nebeneffekt wird das Verkehrsaufkommen im nachrangigen Straßennetz um 100.000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden. Dadurch wird die lokale Luftverschmutzung um bis zu 75 % gesenkt. Auch der Lärmpegel wird um mindestens 10 dB(A) verringert. Zudem wird die Wahrscheinlichkeit von Unfällen um 60 % sinken. Der Bau des neuen Abschnitts der A 49 wird daher als Projekt von überwiegendem öffentlichen Interesse angesehen.



In den folgenden Seiten werden die angegebenen zwingenden Gründe, welche herangezogen worden sind, um das Projekt zu genehmigen, im Detail bewertet. Weiter wird aufgezeigt, dass die Datenbasis fehlerhaft ist.

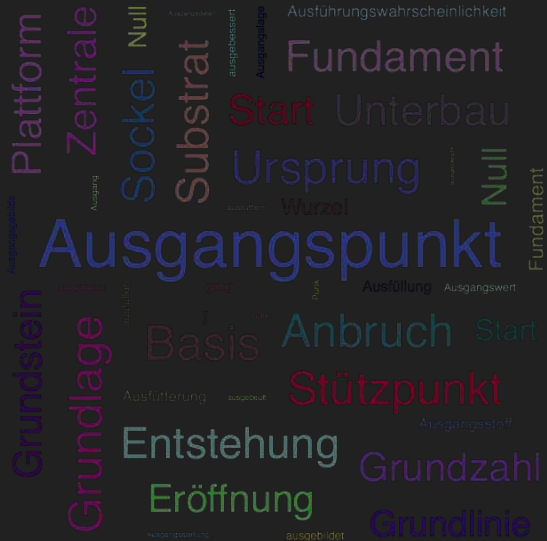
Die getätigten Aussagen geben ein falsches Bild der tatsächlichen Auswirkungen wieder und das aus folgenden Gründen:



- Alle Berechnungen erfolgen nur auf Basis einer Tabelle mit "ausgewählten" Ortsdurchfahrten, bei denen sich durch den Bau der Autobahn zumindest keine zusätzliche Belastung ergibt.
- Ortsdurchfahrten, bei denen man eine zusätzliche Belastung durch den Bau der A49 erwartet, erscheinen in der Gesamtberechnung nicht. Beispiel: Die Entlastung von Jesberg/ Richerode (an der B3) mit ca. 44 Einwohnern wird als Entlastung bewertet, die gleichzeitige Belastung von Treysa (B 454, Wieraer Straße) wird dem nicht entgegengesetzt.

Die tatsächlichen Auswirkungen (Be-/ Entlastung) auf Personen (Anwohner) im untergeordneten Straßennetz werden nicht bewertet !

Zentrale Aussagen der Stellungnahme der Europäischen Kommission:



- + Es entstehen 13.600 zusätzliche Arbeitsplätze
- + Verkehrsaufkommen im nachrangigen Straßennetz wird um 100.000 Fahrzeuge pro Tag reduziert
- + Luftverschmutzung wird um 75% gesenkt
- + Lärmpegel wird um mind. 10 dB(A) verringert
- + Wahrscheinlichkeit von Unfällen sinkt um 60%

Aussage: Es entstehen 13.600 neue Arbeitsplätze



- Hierbei handelt es sich um eine falsche Aussage, die sich auf einen Übersetzungsfehler (deutsch/englisch) stützt. Richtig müsste es heißen: "In Stadtallendorf gibt es 13.600 Arbeitsplätze."
- Trotz vieler Hinweise wurde dies lange nicht korrigiert. Später wurde es dann so dargestellt, dass bis zu 13.600 Arbeitsplätze eine bessere Verkehrsanbindung haben.
- Die genannten 13.600 Arbeitsplätze sind aber bereits lange vor der Autobahn entstanden und der Kreis MR/BID gehört auch ohne Autobahn zu den Kreisen mit einer sehr niedrigen Arbeitslosigkeit.

Aussage: Verkehrsaufkommen wird im nachrangigen Straßennetz um 100.000 Fahrzeuge pro Tag reduziert



- Wie kann das nachrangige Straßennetz um 100.000 Fahrzeuge entlastet werden, wenn auf der A49 Berechnungen zufolge nur 32.600 – 37.800 Fahrzeuge pro Tag verkehren?
- Zudem stellen 22.000 Fahrzeuge den Verlagerungsverkehr von A7/A5 auf die A49 dar, stammen also nicht aus der Region!
- Die fehlerhafte Zahl von 100.000 Fahrzeugen kommt dadurch zustande, dass ein PKW, der von A nach B durch 5 Ortschaften fährt, fünfmal gezählt wird.

Fazit: Das nachrangige Straßennetz kann nicht um 100.000 Fahrzeuge entlastet werden !!

Aussage: Luftverschmutzung wird um 75% gesenkt



- Die Aussage 75% bezieht sich wieder auf die Tabelle der zu entlastenden Ortschaften. In einigen Orten wird tatsächlich eine Entlastung von 75% erreicht.
- Schaut man sich andere Orte an (z.B. Treysa oder Stadtallendorf) , wird aber die lokale Luftverschmutzung um bis zu 142% erhöht!
- Die Zunahme der Luftverschmutzung, welche durch die Autobahn erfolgt, geht **nicht** in die Stellungnahme ein.
- Zudem wurde nicht die Anzahl der Personen ermittelt, die von einer Ent-/ Belastung betroffen sind.

Aussage: Lärmpegel wird um mind. 10 dB(A)^{*)} gesenkt



- Der von der Autobahn ausgehende Lärm wird unterschlagen.
- Es wird nicht die Anzahl der Personen ermittelt, die von Lärmzunahme bzw. Lärmabnahme betroffen sind.
- Es wird wieder nur die Tabelle "ausgewählter" Ortsdurchfahrten herangezogen, bei denen sich durch den Bau der Autobahn keine zusätzliche Belastung ergibt.
- Bei der Prüfung ergibt sich, dass eine solche Lärmabnahme lediglich an einer Stelle prognostiziert und dass diese Stelle nicht durch die Autobahn entlastet wird, sondern durch eine Westumgehung bei Treysa.
- Für die angegebene Lärmhalbierung wäre eine Fahrzeugabnahme von **90% (!)** notwendig

^{*)} 10 dB(A) = Lärmhalbierung

Aussage: Wahrscheinlichkeit von Unfällen sinkt um 60%



- Die Senkung von Unfällen bezieht sich lediglich auf die “ausgewählten” Ortschaften.
- Allerdings wird fälschlicherweise der Eindruck erweckt, es handele sich um eine generelle Aussage.
- Gerade bei Unfällen ist eine Aussage ohne Personenbezug nicht aussagekräftig.

Bau der A49 durch ein Trinkwasserschutzgebiet



Ein Gutachten von RegioConsult spricht von schwerwiegenden Mängeln beim bisherigen Gutachten.

- Trinkwasser für eine halbe Millionen Menschen ist in Gefahr.
- hohes Risiko für mehrere Förderbrunnen
- problematische Ableitung von Straßenabwasser in die Klein bei Nieder Klein (Schutzzone 2)
- Das früher erstellte Gutachten beruht auf nicht mehr aktuellen und veralteten Daten.
- Die Auswirkungen der Klimaveränderung ist nicht berücksichtigt worden.

Eine gute Verkehrsanbindung ist auch ohne Autobahn möglich

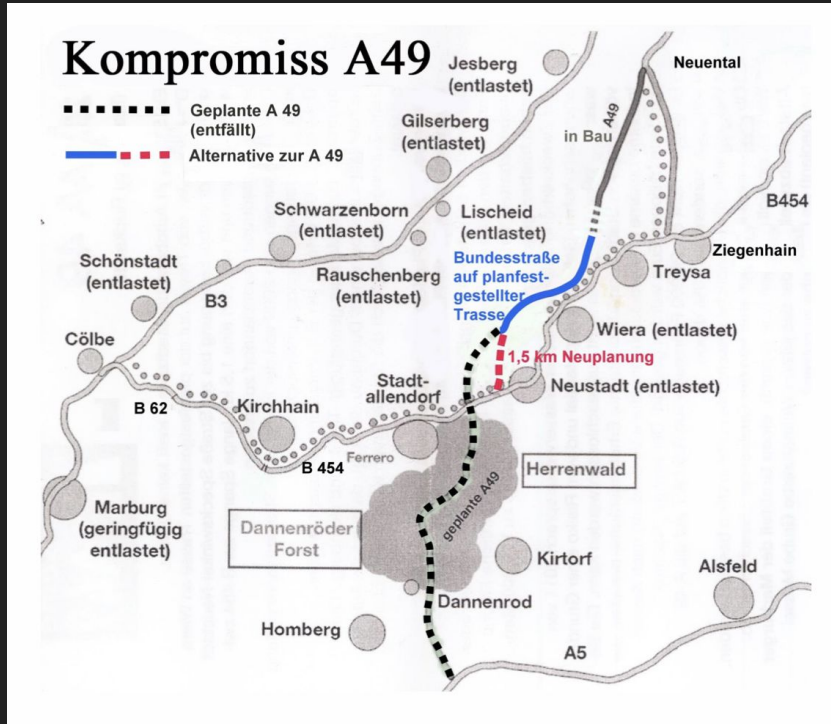


Die durchfahrtsgeplagten Ortschaften müssen dringend entlastet und die Verkehrsanbindung vom Industriestandort Stadtallendorf verbessert werden. Dies ist mit alternativen Konzepten möglich, ohne dass man dafür eine Autobahn bauen muss. Alternative Verkehrskonzepte, die selbst keine Autobahnvarianten waren, wurden aber nie diskutiert und als Alternative anerkannt !

Alternative ohne Autobahn

Hier liegt ein echter Kompromissvorschlag vor, der eine absolute win-win-Lösung in fast allen Bereichen darstellt und einfach umzusetzen ist!

Wie soll das gehen? Die Autobahn bleibt vierspurig bis Treysa (endet dort) und wird dann zwei/ dreispurig auf der geplanten Trasse der A49 weitergeführt. Schließlich erfolgt ein Anschluss an die Straße zwischen Neustadt und Stadtallendorf (B454). Dieses Verbindungsstück wäre keine 2 km lang. Statt einer Autobahn würde also eine neue Bundesstraße zwischen Treysa und Stadtallendorf gebaut werden. Dieser Kompromiss steht daher nicht im Widerspruch zur infrastrukturellen Anbindung der Region oder zu wirtschaftlichen Interessen!



Alternative bietet viele Vorteile



- + ortsdurchfahrtfreie Verbindung (zwei-/dreispurig) von Stadtallendorf bis Kassel
- + keine Veränderung Richtung Süden, da die A49 nach Gießen keine verbesserte Anbindung ist (Daher soll die A49 Richtung Süden nicht umgesetzt werden.)

Entlastungswirkung im Vergleich zum Bau der A49

- + Optimale Entlastung der B3
- + optimale Entlastung von Neustadt und Wiera
- + Treysa mehr als 8.500 Fahrzeuge/ Tag weniger
- + Homberg/ Ohm ca. 5.000 Fahrzeuge/ Tag weniger
- + Marburg ca. 2.000-3.000 Fahrzeuge/ Tag weniger
- + Stadtallendorf: Hier steigt der Verkehr in beiden Varianten etwa gleich an. Es kommt aber zu keiner direkten Belastung durch die A49 und das Erholungsgebiet Herrenwald geht nicht verloren.

Alternative auch in puncto Kosten und Umweltschutz vorne



- + mehrere hundert Millionen Euro weniger Kosten
- + deutlich geringere Folgekosten
- + Herrenwald, Dannenröder Forst und Maulbacher Forst können sich wieder erholen, so lange noch nicht betonierte wurde
- + keine Gefährdung des Trinkwassers
- + kein Bau durch ein europäisch geschütztes FFH-Gebiet
- + Erhalt wichtiger landwirtschaftlicher Flächen
- + insgesamt weniger Flächenversiegelung
- + weniger Zerschneidung von Lebensräumen
- + Rücksichtnahme auf neue Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereiche Klima, Biodiversität, Biomasse



Verfahrensfehler

Neben den dargestellten inhaltlichen Fehlern wurden zudem sehr viele Verfahrensfehler im Planungs- und Genehmigungsprozess gemacht. Auf der folgenden Seite werden schwerwiegende Verfahrensfehler aufgezeigt.

Versuche der Aufklärung



- Die Europäische Kommission war nicht bereit, zu nachgewiesenen Fehlern selbst Erkundigungen einzuholen.
- Bei den Erörterungsterminen zum Planfeststellungsverfahren wurden die Natur- Umweltverbände nicht eingeladen oder es wurde ihnen untersagt, sachliche Fehler der Planung anzusprechen.
- Alle im Folgenden verfassten schriftlichen Stellungnahmen und Hinweise auf Fehler in Gutachten und dem Planfeststellungsverfahren an maßgebliche Bereiche und politische Entscheider blieben erfolglos und wurden in vielen Fällen nicht beantwortet.
- Ebenso blieben Versuche einer Anhörung bei führenden Politikern erfolglos.

Was ist richtig, was ist falsch ?



Die vorherigen Überlegungen zeigen, dass man z.B. die zwingenden Gründe, die zur Genehmigung der A49 angeführt wurden, sehr stark hinterfragen muss. Teilweise wurden falsche Angaben gemacht, teilweise lagen Übersetzungsfehler vor. Alternativen lagen vor, wurden aber nicht wirklich als Alternativen zur Autobahn bewertet.

Fazit: An dieser Stelle kann sich jeder Leser sein eigenes Bild von der Situation um die A49 machen. Wir möchten mit der Ausarbeitung für Aufklärung sorgen, damit zukünftig sachliche Argumente ausgetauscht werden können, ohne dass die A49 die Gesellschaft weiter spaltet !



Die vorliegende Ausarbeitung ist eine kurze Zusammenfassung von Informationen und Daten, die größtenteils von Herrn Reinhard Forst über viele Jahre zusammengetragen wurden.

Bei inhaltlichen Detailfragen besteht die Möglichkeit, sich direkt an Herrn Forst zu wenden (r-forst@web.de).