

Dannenröder Appell

von Verkehrswende-Initiativen
für vom Weiterbau der A 49 betroffene Menschen

Ein Votum für ein besseres Ende der Autobahn A 49

Zur Bewahrung stabiler klimatischer Lebensbedingungen für die Menschen ist die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Veränderung unserer Lebensgewohnheiten unbestreitbar. Dazu bedarf es u.a. auch einer grundlegenden Neuausrichtung der Verkehrspolitik.

Vor diesem Hintergrund treten wir für ein sofortiges bundesweites Moratorium aller Straßenbauprojekte des Bundes und des Landes ein und fordern deren Neubewertung unter dem Gesichtspunkt einer klimapolitisch notwendigen Verkehrswende.

Für die zukünftige Verkehrspolitik müssen daher, neben Fuß- und Radverkehr, schienengebundene und öffentliche Verkehrsträger zwingend Vorrang genießen. Weite, infolge der Zentralisierung von Siedlungen und Produktionsstätten erforderliche Pendelfahrten sind zu vermeiden und die raumordnerische Trennung der Landschaft in Funktionsgebiete aufzulösen. Dazu gilt es vor allem, die von Abwanderung betroffenen ländlichen Räume kulturell und wirtschaftlich zu stärken.

Diese Prämissen sind eine Mindestanforderung zur Erreichung der auch von der Landesregierung Hessen angestrebten Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Sektor Verkehr. Erst am 13.12.2019 hat die hessische Umweltministerin Priska Hinz eine schnelle Verkehrswende angemahnt, weil Hessen die CO₂-Ziele für 2020 mit nur 19% statt den erforderlichen 30% Reduktion deutlich verfehlt. Dabei entfallen 40% der Emissionen auf den Verkehrssektor. Bei einer solchen Zielsetzung relativiert sich der weitere Bedarf an Bundesfernstraßen drastisch und vermindert sich die Rechtfertigung für Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechend. Der weitere Verlust der u.a. zur Erzeugung von Lebensmitteln unverzichtbaren Böden muss ebenso gestoppt werden wie die von weiteren Straßen ausgehende Belastung der Bevölkerung mit Stäuben, Lärm und Abgasen.

Schon die Planrechtfertigung des Verkehrsprojektes A 49 für die Bauabschnitte VKE 30 und 40 hält keiner ernsthaften Prüfung stand. Insbesondere konnte die Planfeststellung für den Bau durch das nach der europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie ausgewiesene Natura 2000-FFH-Schutzgebiet Herrenwald nur aufgrund der „Anerkennung zwingender Gründe des öffentlichen Interesses“ erfolgen. Die Fehlbeurteilung der Europäischen Kommission gründet in zum Teil grotesker Weise auf Übersetzungsfehler, unrichtige Angaben des Bauträgers Bundesrepublik Deutschland sowie auf missverständliche Formulierungen. Eine dazu anhängige Petition an die EU-Kommission wird seit drei Jahren verschleppt.

Nach heutigen Maßstäben, die sich an den klimapolitischen Anforderungen der heutigen Zeit sowie an der Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen der zukünftigen Generationen ausrichten müssen, können alle öffentlichen, im Zusammenhang mit dem Weiterbau der A 49 bestehenden Interessen durch alternative Maßnahmen erfüllt werden.

Selbst angesichts der Tatsache, dass für das Autobahnprojekt A 49 in den Bauabschnitten von Bischhausen bis zur A 5 bei Gemünden Baurecht besteht und sich der Bauabschnitt VKE 20 (Bischhausen - Frankenhain) in der Fertigstellung befindet, schlagen wir die Herabstufung zu einer Bundesstraße sowie eine entsprechend verkleinerte Ausgestaltung des Weiterbaus über Schwalmstadt hinaus nach Süden vor. Dabei sind die regionalen Anforderungen an ein angemessenes Straßenverkehrsnetz zu berücksichtigen.

Ein qualifizierter Abschluss der A 49 bedarf eines neuen, entsprechend ausgerichteten Baurechts. Dies ist auch im Fall einer erfolgreichen Klage des BUND anzustreben. Zur Erinnerung: Die erfolgreiche Klage eines Landwirts in den frühen 1990er Jahren gegen den Weiterbau der A 49 südlich Borken wurde seinerzeit nicht zur Entwicklung einer verträglicheren Raumlösung für die regionalen Verkehre genutzt. Dies ermöglichte erst das neue Aufleben des Weiterbaus vor 15 Jahren.

Ein neues Baurecht für einen qualifizierten Abschluss der A 49 muss insbesondere auch den Durchgangsverkehrsnotstand in Schwalmstadt-Wiera sowie in Neustadt berücksichtigen, der durch den enormen Durchgangsverkehr in diesen Ortslagen entstanden ist.

Aus diesen Überlegungen lässt sich folgendes beispielhaftes Konzept zur Konkretisierung einer Alternative zum Weiterbau der A 49 ableiten (s. auch zugehörige Kartendarstellung): Neues Baurecht sollte eine Umgehung von Neustadt und Wiera umfassen. Für eine Bundesstraßenumgehungsstrecke könnte in Anbetracht der bereits durch das Baurecht für die VKE 30 geschaffenen Entscheidungen auch die bislang geplante Autobahntrasse in Betracht kommen. Im Westen von Neustadt ist die Umgehungsstrecke an die bestehende B 454 anzubinden. Bei Bedarf sind im nach Süden folgenden Straßennetz sowie im Verlauf der in Höhe Kirchhain kreuzenden Ost-West-Bundesstraße B 62 als auch im Verlauf der Bundesstraße B 3 einzelne umweltverträgliche Optimierungen anzustreben.

Zur dringenden Vermeidung einer Transitfunktion eines solchen alternativen Streckennetzes ist die Klassifizierung als Autobahn im Norden auf den Abschnitt bis Borken zu begrenzen und die Weiterführung nach Süden durch Herabstufung zur Bundesstraße in der überregionalen verkehrlichen Bedeutung zu reduzieren.

Zur Stärkung des bedeutenden Industriestandortes Stadtallendorf sind die dort vorhandenen Möglichkeiten zur Nutzung und zum Ausbau des schienengebundenen Verkehrs zu ertüchtigen und auszubauen.

Die hier skizzierten Überlegungen einer klimabewussten Weiterführung der A49-Planungen trägt den umweltpolitischen Anliegen und Forderungen im gesamten Streckenverlauf zwischen Kassel und der A5 Rechnung:

- Der Dannenröder Wald kann erhalten bleiben
- Die Lärmbelastungen in Baunatal und Edermünde können begrenzt werden
- Ein Verkehrskollaps in Schwalmstadt-Treysa auf der einzigen örtlichen Durchgangsstraße kann vermieden werden
- Neustadt und Schwalmstadt-Wiera bekommen die überfälligen Stadt- bzw. Ortsumgehungen
- Die B 3 wird entlastet, ohne die Orte völlig vom verkehrlichen Geschehen abzuhängen
- Das Stadtallendorfer Trinkwasserschutzgebiet erfährt keine neuen Beeinträchtigungen
- Stadtallendorf und Kirchhain erhalten durch einen zielgerichteten Ausbau der bestehenden Landes- und Bundesstraßen leistungsfähige Anbindungen an das überregionale Fernstraßennetz
- Das Flora-Fauna-Habitat Herrenwald bleibt unberührt
- Marburg und Homberg/Ohm brauchen aufgrund der Verteilung der Verkehrsflüsse auf mehrere Stränge des Streckennetzes keine Mehrbelastung der Stadtautobahn bzw. der Durchgangsstraßen zu befürchten

Dannenrod, den 22.12.2019

