

## **Alternative zur A 49 im Bundesverkehrswegeplan 2015 umsetzen! BUND meldet Optimierung der B 3 – Ortsumfahrungen, Verbesserungen bei Lärmschutz - und im nachgeordneten Straßennetz statt A 49-Neubau an**

Stand: 30.9.2013

**Das Land Hessen will den vierstreifigen Neubau der A 49 Neuental – Gemünden anmelden.**

**Der BUND meldet als Alternative die Optimierung der B 3 (Prüfung von zwei bis drei Ortsumfahrungen, Lärmschutz) und Verbesserungen im nachgeordneten Straßennetz.**

### **Erläuterungen:**

#### **1. Kritik der Neubauplanung**

Hessen meldet den 4-streifigen Neubau der A 49 Neuental – Gemünden an.

#### **Verkehrliche Aspekte:**

Trotz existierender verkehrlicher Alternativen zwischen Kassel/Hannover und dem Rhein-Main-Gebiet (A 7 und A 5 sowie A 7 und A 66) wird der Bau der A 49 weiter vorangetrieben.

Die Probleme entlang der B 3 wird sie nicht ausreichend lösen. Der Verkehr zwischen Kassel und Marburg wird diese Bundesstraße teilweise weiter benutzen. Jedoch würde die A 49 neuen Transitverkehr generieren. Für die Mittel- und Kleinzentren Schwalmstadt, Neustadt und Stadtallendorf kann die bessere Anbindung nach Kassel und Gießen Sogwirkungen hinsichtlich der Pendlerströme und des Kaufkraftabflusses (vgl. Studie von Dirk Fittkau, Universität Göttingen) zur Folge haben. Allein Marburg soll danach 3,35 Mio. DM Umsatzverlust erleiden, Neustadt bis zu 3,83 Mio. DM und Stadtallendorf sogar 5,68 Mio. DM. Die Wahrscheinlichkeit für den Einkauf vor Ort verringert sich in Stadtallendorf, Neustadt, Kirtorf und Schwalmstadt sowie der näheren Umgebung.

Ursprüngliches Ziel der Planung an der A 49 in Hessen war, die beiden Oberzentren Kassel und Gießen auf dem kürzesten Weg zu verbinden. Nunmehr geht es den Befürwortern darum, die A 49 von ihrem jetzigen Ausbauende über Schwalmstadt und Stadtallendorf auf kürzestem Wege mit der Autobahn 5 zu verknüpfen. Außerdem sollen die A 5 und A 7 entlastet werden. Insgesamt geht es um einen 42 Kilometer langen Autobahnneubau mit Gesamtkosten von mindestens 567 Millionen Euro (Schätzung 2013).

In nur 20 bis maximal 30 Kilometern Abstand zur A 49 verläuft die parallele A 7, zudem wird die A 5 sechsspurig ausgebaut. Somit ist die A 49 für eine Verknüpfung der Verkehrswege aus Richtung Kassel/Hannover nach Frankfurt unnötig. Aber dieser überregionale Durchgangsverkehr wird als erstes eine neue A 49 annehmen. Hinzu kommt, dass es über die A 7 und A 66 bald eine neue weitere und durchgehende Verbindung zwischen Kassel und dem Rhein-Main Gebiet gibt.

#### **Führt die A 49 zu einer Entlastung oder mehr Belastung?**

Zudem würden die Städte Kassel und Gießen in der Region erreichbarer – und zwar zum Nachteil kleinerer Ortschaften und der Zentren wie Schwalmstadt, Neustadt und Stadtallendorf. Zu bemängeln ist auch, dass nicht genauer untersucht worden ist, wie viele Bewohner der Region beim Bau der A 49 entlastet bzw. stärker oder neu belastet werden. Die B 3 beispielsweise würde mit dem Verkehr zwischen Kassel und Marburg weiter hoch belastet bleiben. Zubringerstraßen zur neuen Autobahn würden ebenfalls hoch belastet.

### **Verlagerung von der Schiene auf die Straße?**

Es ist zudem zu befürchten, dass durch den Bau der A 49 Bahnbenutzer der Main-Weser-Strecke auf die Straße gelockt werden. Es werden bezogen auf den schwächsten Abschnitt zwischen Neustadt und Treysa bis zu 40 % Umsteiger auf die Straße erwartet.

### **Massive Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Neubau:**

Neben diesen Argumenten gäbe es weitreichende Natureingriffe: Die geplante A 49 würde in ein Wasserschutzgebiet mit einer Trinkwasserbrunnengalerie (bei Stadtallendorf) und in ein Natura-2000-Gebiet, den Herrenwald mit der größten Population des europäisch geschützten Kammmolchs, eingreifen, ein naturnah bewirtschaftetes Waldgebiet mittig durchschneiden und Erholungsbereiche zwischen Stadtallendorf und Niederklein zerstören.

## **2. Alternativvorschlag des BUND**

Der BUND meldet eine Optimierung der B 3 (Prüfung des Baus von zwei bis drei Ortsumfahrungen) und der B 454 sowie verbesserte Lärmschutzmaßnahmen an dieser Bundesstraße an. Außerdem meldet der BUND zusätzliche regionale Vernetzungen im nachgeordneten Straßennetz an. Zudem verweist der BUND auf den 6-streifigen Ausbau der A 5 und die A 7, die für den überregionalen Verkehr ausreichen.

Der BUND fordert lokale Lösungen für die jeweiligen Probleme. Die B 3 zwischen Bischhausen und Marburg muss optimiert werden, besonders auch in Bezug auf den Lärmschutz. Unsere Vorschläge orientieren sich am bisherigen Straßennetz.

Die Alternativen liegen in der regionalen Vernetzung. Gemeinsam mit zahlreichen Bürgerinitiativen in den betroffenen Ortschaften fordert der BUND statt des Weiterbaus der A 49 die Herstellung eines ordentlichen Autobahnabschlusses bei Bischhausen und eine Anbindung der B 3. Das erhöhte Verkehrsaufkommen sollte im weiteren Verlauf der Bundesstraße durch Lärmschutzmaßnahmen und Ortsumfahrungen erträglicher gemacht werden.

Von Marburg nach Gießen ist die B 3 bereits ausgebaut. Während sich das Verkehrskonzept der Bürgerinitiativen weitgehend am bisherigen Straßensystem orientiert, stellt die Autobahn mit ihrer völlig neuen Trasse eine Landschaftszerstörung enormen Ausmaßes dar.

## **3. Vorteile des BUND-Alternativvorschlags im Vergleich:**

- tatsächliche Entlastung der Orte entlang der B 3 (auch nach dem Bau der Autobahn würde die B 3 hoch belastet bleiben)
- bessere Erreichbarkeit zwischen Marburg und Kassel
- Naherholungsgebiete zwischen Stadtallendorf und Niederklein werden nicht zerstört
- naturnah bewirtschafteter Wald und Natura-2000 Gebiete werden nicht zerschnitten
- eine Verkehrsverlagerung weg von der Main-Weser-Bahn wird vermieden

## **4. Projekthistorie:**

Im BVWP 2003 wurde der gesamte Abschnitt der A 49 von Bischhausen – Reiskirchener Dreieck bewertet. Das Verkehrsaufkommen in 2015 wurde auf 50.000 Kfz/Tag geschätzt. Trotzdem erreichte das Projekt nur ein geringes Nutzen-/Kostenverhältnis von 3,9.

Andererseits wurde das Projekt wegen seines sehr hohen Umweltrisikos mit einem „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ belegt, der insbesondere die Prüfung der Alternative eines Ausbaus des bestehenden Straßennetzes verlangte. Diese hat aber nie stattgefunden. Die Empfehlung der Gutachter der Planungsgruppe Ökologie- und Umwelt von 1997 die Autobahnplanung zugunsten von Ortsumgehungen aufgrund der großflächigen Raumempfindlichkeit aufzugeben, wurde ignoriert.

Bei der städtebaulichen Überprüfung erreichte das Projekt zwei von fünf Punkten: Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten demnach eine „mittlere Bedeutung“.

**Kontakt:**

Name des Verbandes: BUND Landesverband Hessen e.V.  
Bearbeiter: Wolfgang Schuchart, Thomas Norgall  
Telefon: 069 677376-0  
Adresse: Ostbahnhofstraße 13, 60314 Frankfurt  
E-Mail: [bund.hessen@bund.net](mailto:bund.hessen@bund.net)