

Warum halten wir einen (weiteren) Bau der A 49 für einen großen Fehler?

(Stand: Oktober 2019)

Vorbemerkung:

Es ist uns klar, dass bei festen Vor-Einstellungen Argumente nur wenig Gewicht haben. Trotzdem gibt es für vernünftige Entscheidungen keine Alternative zur Prüfung von Argumenten.

Die Nummerierung der folgenden Zusammenstellung dient der Übersichtlichkeit. Sie ist keine Gewichtung der Argumente. Es liegt in der Natur der Sache, dass sich allgemeine und spezielle Aspekte mischen.

1. Flächenverlust

Boden ist kein vermehrbares Gut. Deshalb versucht die Bundesregierung, den dauernden Flächenverbrauch zu reduzieren. Sie ist vom selbstgesteckten Ziel noch weit entfernt. Die Flächen im Bereich der A 49 gehören zu den weltweit 7% für die Nahrungsmittelproduktion geeigneten Flächen. Schon 2013 beklagte der Hessische Bauernverband den Verlust von ca. 3 Hektar täglich durch Verkehrs- und Siedlungsflächen, nur in Hessen.

Versiegelte Fläche bedeutet:

- Verlust der Möglichkeit von Nahrungsmittelproduktion
- Verlust von Wald- und Wiesenflächen, die einerseits der Wertschöpfung dienen, andererseits der Erhaltung der ökologischen Vielfalt
- Verlust von Wasserspeicherfähigkeit durch den Wald
- Verlust von Erholungsraum
- Ausschluss von jeder anderen Nutzung

Bei der Nutzen-Kosten-Berechnung für einen Autobahnbau werden lediglich die Ankaufkosten erfasst.

2. Zerschneidungswirkung

Straßen werden häufig als Lebensadern bezeichnet, weil sie u.a. eine wichtige Grundlage des wirtschaftlichen Lebens und der Mobilität darstellen. Sie sind auch für andere Lebensbezüge von Bedeutung.

Gleichzeitig sind sie aber auch Hemmnis und Grenze. Wanderer und Landwirtschaft merken das. Vor allem die Tierwelt ist davon betroffen. Das zeigen nicht nur die überfahrenen Tiere. Besonders Autobahnen führen zu einer stetigen Verkleinerung von Lebensräumen. Führende Ökologen warnen schon seit vielen Jahren vor den langfristigen Folgen. Es gilt also auch hier, wie überall im Leben, das richtige Maß zu finden.

3. Emissionen

Der Bau einer neuen Straße bedeutet nicht einfach Verlagerung von Emissionen von einer Stelle auf eine andere. Sie nehmen insgesamt zu. Streusalz muss z.B. unabhängig von der Anzahl der Fahrzeuge gestreut werden. Am stärksten zeigen sich aber die Auswirkungen beim Lärm. Um eine Halbierung des Lärms zu erreichen, muss der Verkehr um 90% abnehmen. Das bedeutet umgekehrt, dass neue Strecken immer die Gesamtlärmbilanz erhöhen.

Die Entlastung der Bevölkerung von Verkehrsimmissionen wird als wichtige, oft zentrale Begründung für den Bau der A 49 angegeben. Das ist in dieser pauschalen Aussage schlichtweg falsch. Richtig ist, dass auf Straßen, die parallel zur geplanten Autobahn verlaufen, wie der B 3, der Verkehr (solange es nicht zu einem Stau auf der Autobahn kommt) abnehmen würde. Genauso richtig ist aber, dass er auf Autobahnzubringern zunehmen würde. Diese Zubringer verlaufen durch die bevölkerungsreichsten Orte, nämlich Treysa, Stadtallendorf und Homberg/Ohm. Die Anzahl der durch einen Bau der A 49 indirekt belasteten und entlasteten Personen ist nie untersucht worden. Somit lassen sich darüber keine gesicherte Aussagen machen. Die durch den Bau einer A 49 durch die Autobahn direkt belasteten Personen (speziell unter dem Gesichtspunkt "Lärm") hat man nicht in die Betrachtung der angeblichen "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" einbezogen.

Zu den CO²-Emissionen gibt es zwei Aussagen von Planungsseite: Durch den Bau der A 49 werde eine Minderung des CO²-Ausstoßes um 0,7 Promille erreicht (so im Projektdossier) bzw. von 2 Promille (so in der Mitteilung nach Brüssel). Dies zeigt, dass Autobahnbau ein völlig ungeeignetes Mittel zur CO²-Reduzierung bzw. Spriteinsparung ist. Sparsamere Autos, Tempolimit, Mitfahrmöglichkeiten, Carsharing,

Stärkung von Bahn, öffentlichem Nahverkehr und Fahrradverkehr sind dagegen sinnvoll.

Dass die deutsche Automobilindustrie im Internet gegen Tempolimit Stellung bezieht, hat keine Gründe, die mit dem Allgemeinwohl in Verbindung stehen.

Für die überregionale Verbindung Frankfurt – Hannover (oder ähnlich) reichen A 5 – A 7 und A 66 – A 7 aus.

4. Wirtschaftliche Argumente

Für einen bestimmten Betrieb mag eine nahe Autobahnauffahrt einen (eher geringfügigen) Vorteil darstellen. Eine Sicherung oder Schaffung von Arbeitsplätzen durch Autobahnbau hat sich nicht nachweisen lassen. Und wie sieht es konkret im Bereich der A 49 aus? Der Kreis Marburg-Biedenkopf (ohne Autobahn) gehört seit Jahren zu den vier-fünf Kreisen in Hessen mit den geringsten Arbeitslosenzahlen. Alsfeld hat trotz seiner Lage an der Autobahn nicht unerhebliche wirtschaftliche Probleme und prozentual mehr Arbeitslose als das benachbarte Lauterbach.

5. Finanzielle Aspekte

Es besteht inzwischen Konsens, dass die Erhaltung des bestehenden Straßennetzes absoluten Vorrang haben muss. Aber wie sieht die Wirklichkeit aus? Das Bundesverkehrsministerium hatte die Länder aufgefordert, sich mit Wünschen nach Neubau für den künftigen Bundesverkehrswegeplan zurückzuhalten. Hessen hat auf kein Projekt verzichtet.

Gerade im Ruhrgebiet klagen Betriebe wegen eingeschränkt befahrbarer oder gesperrter Brücken und der damit verbundenen Umwege über erhebliche Kosten.

Zu dieser Entwicklung ist es gekommen, obwohl der prozentuale Anteil der Mittel für die Erhaltung des bestehenden Netzes dauernd gestiegen ist und jetzt schon den ganz überwiegenden Teil der Mittel für den Straßenbau ausmacht.

Jeder Neubau von Autobahnen schränkt den Spielraum zum Erhalt bestehender Verkehrswege weiter ein.

Von 2003 veranschlagten 335 Millionen € für die A 49 (Strecke Neuental-Bischhausen nach Gemünden/Felda) sind die erwarteten Kosten über 570 Millionen € (2013) auf über 800 Millionen € gestiegen.

Der Präsident des Bundes der Steuerzahler erklärte (s. Oberhessische Presse 18.10.2013): “Es fällt immer wieder auf, dass Bauprojekte anfangs kleingerechnet werden, um die Zustimmung der Gremien und der Öffentlichkeit zu gewinnen. Häufig wird bewusst mit falschen Zahlen gerechnet, um Fakten zu schaffen. Schließlich will die Politik Prestigeprojekte auf keinen Fall aufgeben”.

Der Bundesrechnungshof ist nach seinen bisherigen Prüfungen überzeugt, dass ÖPP-Projekte (wie jetzt bei der A 49 geplant) in der Regel teurer werden als staatlicher Bau. Wegen massiver Mängel der ersten Wirtschaftlichkeitsprüfung hatte er den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages aufgefordert, die Finanzierungszusage für die A 49 zumindest vorläufig zurückzunehmen.

6. Alternativen

Natürlich gibt es erhebliche Belastungen in manchen Ortsdurchfahrten. Eine Autobahn ist aber nicht geeignet, diese Probleme zu lösen; sie verlagert sie bestenfalls. Wir haben (neben grundsätzlichen Überlegungen) immer wieder Vorschläge als Diskussionsgrundlage vorgelegt, die zeigen, wie z.B. die Anwohner an den Ortsdurchfahrten der B 3 entlastet werden können, ohne dass eine Neubelastung für Orte wie Treysa und Homberg/Ohm erzeugt wird.

An einem Gespräch dazu war man von verantwortlicher Seite nicht interessiert.

.....

Zusammenstellung:

Aktionsgemeinschaft “Schutz des Ohmtals”

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:

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