

Zehn Überlegungen zur A 49 (Februar 2008)

1. Der geplante Bau der A 49 muss zunächst in größerem Zusammenhang betrachtet werden.
Wir dürfen in Deutschland keinen Lebensstil fortschreiben, der –auf die sog. Schwellen- und Entwicklungsländer übertragen- seine Untauglichkeit als weltweite Lebensform deutlich macht (Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen).
2. Dass auch der Bau großräumiger neuer Straßentrassen dazu gehört, u.a. wegen der Zerschneidungswirkung und der Flächenversiegelung, haben schon vor 25 Jahren die von der damaligen Bundesregierung beauftragten Wissenschaftler eindringlich betont (siehe Abschlussbericht der Projektgruppe „Aktionsprogramm Ökologie“).
3. Mit dem Bau neuer Straßentrassen ist insgesamt eine Zunahme von Emissionen verbunden.
3.1 Geringerer Treibstoffverbrauch (durch Streckenverkürzung) wird häufig (wie im Falle der A 49) durch induzierten Verkehr wieder zunichte gemacht. 3.2 **Die Lärmbelastung nimmt insgesamt erheblich zu**, da Lärm und Verkehrsaufkommen nicht parallel wachsen oder abnehmen. 3.3 Die aus vielen Gründen (landwirtschaftliche Produktion, Sicherung- von Grund- und Trinkwasser, ökologische Vielfalt, Erholungsbereiche für Menschen) **lebensnotwendige Sicherung** (weitgehend) **unbelasteter Lebensräume** wird durch großräumige Straßentrassen in nicht mehr zu verantwortender Weise in Frage gestellt.
4. Das zur Bewertung von Straßenbauprojekten in Deutschland benutzte Mittel der **Nutzen-Kosten-Analyse ist zur Bewertung solcher Auswirkungen völlig ungeeignet**, da fast alle ökologischen Aspekte damit nicht erfasst werden und auch nicht erfasst werden können.
Außerdem muss sie auch aus anderen Gründen überarbeitet werden (siehe dazu die Anlage, die zurzeit den Parteien auf Bundesebene und dem Bundesverkehrsministerium zur Stellungnahme vorliegt).
5. **Eine Sicherung oder Schaffung von Arbeitsplätzen durch Autobahnbau als allgemeine Tendenz ist nirgendwo belegt** (siehe viele gegenteilige Beispiele).
- 6.1 **Regionale Verkehrsprobleme** (Belastung durch Ortsdurchfahrten) **sind durch regionale Maßnahmen zu lösen**. Eine ausgearbeitete Diskussionsgrundlage liegt vor.
- 6.2 Die Unterlagen zur A 49 zeigen, dass es bei einem Bau im untergeordneten Straßennetz vor allem zu einer **Verschiebung von Belastungen** käme.
7. Schon seit den Untersuchungen (1979) von Horst Lutter von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung ist deutlich, dass **Autobahnbau raumordnerisch häufig kontraproduktiv** ist, da er die Sogwirkung von Ballungsräumen erweitert, worunter besonders der Einzelhandel leidet.
- 8 Jedes neue Fernstraßenprojekt reduziert die Mittel, die für andere, wirklich wichtige gesellschaftliche Aufgaben (z.B. Bildung, Forschung im Bereich alternativer Energien) benötigt werden. Mit jedem neuen Projekt, das ja auch erhalten werden soll, werden zusätzliche **Mittel für die Zukunft gebunden**.
9. Die beiden einzigen verbleibenden Vorteile (schnellere Verkehrsbeziehung in bestimmte Richtungen - der Zeitgewinn ist allerdings, infolge des induzierten Verkehrs, viel geringer, als meistens angenommenen – und geringfügige Kostenreduktion für etablierte Betriebe) stehen gegenüber den negativen Auswirkungen in keinem vertretbaren Verhältnis.
10. Vor weiteren Entscheidungen in Hessen sollte ein **runder Tisch** gebildet werden, an dem Vertreter von Politik, Wissenschaft, Wirtschaft (z.B. Arbeitskreis A 49 MitteHessen e.V.) und den Kritikern der Autobahnplanung (Bürgerinitiativen, Naturschutzverbände) zusammentreffen sollten.
Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, Tel. 06422-1231, E-Mail: r-forst@web.de,