

# A 49

## Mailwechsel (5.1. bis 5.2.2021) mit dem Hessischen Wirtschaftsministerium zu vergleichbaren Auswirkungen des Kompromisses P 2 und eines Durchbaus der A 49 auf das untergeordnete Straßennetz

Der Text meiner ersten Mail ist kursiv wiedergegeben, die Antwort so, wie ich sie erhalten habe (Arial 11), die Rückantwort in Calibri 14.

### Allgemein:

*Uns geht es darum, dass für die Öffentlichkeit klar wird, dass folgende Aussagen auch durch das Wirtschaftsministerium gedeckt sind und wir dies auch entsprechend kommunizieren können:*

*Nach den bisherigen Erwartungen und Berechnungen sind die Auswirkungen eines Baus von P2 und eines Durchbaus der A 49 im untergeordneten Straßennetz in folgenden Bereichen gleich oder ähnlich.*

Nun zur Sache: Meine Kollegen, die an dem Gespräch mit Ihnen teilgenommen hatten, können Ihrer Bewertung des Gesprächsverlaufs und Ihrer Zusammenfassung der Ergebnisse leider nicht zustimmen. Vielmehr vertreten sie die Auffassung, dass Ihre Argumentation auf einer Vermischung unterschiedlicher Prognosen, auf der isolierten Betrachtung einzelner Aspekte und teilweise auf veralteten Daten beruht. So ist ein Vergleich der Variante P2 hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung mit der planfestgestellten Variante nicht möglich, weil die jeweiligen Verkehrsprognosen unterschiedliche Planungshorizonte (2020 bzw. 2025) haben. Ferner werden wesentliche Fakten wie etwa die verkehrliche Entlastung der B 62 zwischen Stadtallendorf und Alsfeld nicht aufgeführt, sind jedoch für ein vollständiges Bild unerlässlich.

Ich bedanke mich für Ihre Rückmeldung und will auch gleich darauf antworten. Ich bin dankbar, dass nicht nur eine allgemeine Aussage erfolgt ist, sondern auch auf die detaillierteren Aussagen Bezug genommen wird.

1. Zunächst möchte ich folgenden Punkt ansprechen: Ich selbst halte es für unabdingbar, dass Mobilitätsplanung, Nachhaltigkeit und Ökologie zusammengeführt werden. Ansatzweise geschieht das beim Radwegekonzept und Überlegungen zum öffentlichen Nahverkehr; bei der Fernstraßenplanung (z.B. der Diskussion um die A 49) sehe ich aber keine entscheidende Wende. Um aber nicht von vornherein einen Dialog scheitern zu lassen, gehe ich auf die straßenbauspezifische Diskussionsebene ein.

2. Eine ehrliche Diskussion über Belastung und Entlastung ist nicht möglich, wenn man die von der Autobahn selbst ausgehenden Belastungen einfach ausblendet und sich nur mit ihren Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz beschäftigt.
3. Seit elf Jahren weise ich darauf hin, dass Aussagen zu Belastungen oder Entlastungen (auch im untergeordneten Straßennetz) natürlich personenbezogen erfolgen müssen, um aussagekräftig zu sein. In keiner einzigen schriftlichen Stellungnahme von Hessen Mobil ist man bisher auf diesen Aspekt eingegangen.
4. Ihre Anfangsbemerkungen klingen so, als ob ich eine willkürliche Vermischung unterschiedlicher Prognosen vorgenommen hätte. Es ist aber doch so, **dass es von Hessen Mobil keine deutlich vergleichbaren Daten zu P 2 und Durchbau der A 49 aus dem demselben Jahr gibt.** Bei so weitreichenden ökologischen und finanziellen Folgen wäre das aber unbedingt nötig gewesen.

**Die aktuelle Planung zum Bau der A 49 beruht auf Daten, die von SSP Consult vor zehn Jahren ausgewertet wurden.** (Bei der Untersuchung von SSP Consult von Juni 2011 ist P2 nicht enthalten; bei den Untersuchungen von SSP Consult aus dem Jahr 2009 sind die Auswirkungen eines Durchbaus der A 49 nicht in einer Tabelle, sondern nur in einer unzureichenden Karte (11) enthalten.

Erforderlich sind aktuelle Daten und ein aktueller Vergleich des so genannten Prognose-Nullfalls Plus (einschließlich Bau der VKE 20) mit einem Durchbau der A 49 und ein Vergleich mit P2 (Bundesstraße von Treysa nach Stadtallendorf und Nichtumsetzung von VKE 40).

5. In meinem Schreiben habe ich ausdrücklich vermerkt, dass ich mich auf die Punkte beschränke, in denen P2 und ein Durchbau der A 49 gleiche oder ähnliche verkehrliche Folgen haben. Sonst hätte ich ja noch eine Unmenge weiterer Punkte ansprechen müssen wie das Anwachsen des innerörtlichen Verkehrs in Homberg/Ohm und Treysa bei einem Durchbau der A 49, den umfangreichen Verlust von Naherholungsgebieten und all die Punkte, die im Zentrum des Konflikts um die A 49 stehen.

## **Einzelaspekte**

### ***Deutliche Verkehrsabnahme auf der B 3 zwischen Cölbe und Borken***

*(zwar wird eine etwas größere Verkehrsabnahme durch den Bau der A 49 erwartet, dagegen steht aber eine deutlich geringere Verkehrsbelastung auf der*

*A 49 bis Treysa, so dass die Staugefahr und die Gefahr einer Rückverlagerung geringer ist. Nach unserer Überzeugung wird die deutlich schwächere Belastung durch überregionalen Verkehr dazu führen, dass sich von der B 3 noch mehr Verkehr auf die neue Strecke verlagern wird, als berechnet.)*

Die Aussage kann in dieser Form nicht bestätigt werden, da keine Unterscheidung der erkennbar unterschiedlichen verkehrlichen Wirkungen der Varianten auf die B 3 gemacht wird. Zwar treten in beiden Fällen Entlastungen auf, die zum Teil auch zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der B 3 um mehr als die Hälfte führen, jedoch liegt die Entlastungswirkung des Planfalls A 49 um den Faktor 1,5 höher und auf einem wesentlich größeren Streckenabschnitt kann eine Verkehrsreduzierung von 50% und mehr erreicht werden .

Auf die von mir in Klammern angegebenen, wichtigen Aspekte gehen Sie nicht ein.

***Deutliche Verkehrsabnahme in den Dörfern nördlich von Treysa und in Wiera und Neustadt (hier bei P2 sogar noch etwas mehr)***

Die Aussage kann in dieser allgemeinen Form nicht bestätigt werden. Zwar werden Streckenabschnitte der L 3067 und der L 3145 nördlich von Treysa bei beiden Varianten um 29% bis 57% (Angaben für die L 3067) gleichermaßen entlastet, auf anderen Straßen z. B. der L 3155 oder der L 3342 werden jedoch in beiden Fällen keine maßgeblichen Veränderungen der Verkehrsmengen prognostiziert. Die Klammeraussage, nach dem die Entlastung bei „Variante P2“ noch etwas höher ausfalle, kann dementsprechend ebenfalls nicht bestätigt werden.

Im Grunde bestätigen Sie meine Aussage, dass die Auswirkungen von Durchbau der A 49 und P2 gleich oder ähnlich sind (ob positiv, negativ oder neutral).

Ihren Hinweis auf die L 3155 und die L 3342 verstehe ich nicht. An diesen in der Hauptrichtung West-Ost verlaufenden Straßen liegen doch keine Dörfer nördlich von Treysa.

Die Aussage in Klammern haben Sie einfach missverstanden. Sie besagt, dass P2 für Wiera und Neustadt eine noch bessere Entlastung bewirkt als ein Durchbau der A 49.

**Mäßige Verkehrsabnahme in Marburg (2-3000 Kfz/d)**

Die Verkehrsentlastung der B 3 im Bereich der Stadt Marburg (konkret Abschnitt zwischen Cölbe und Weimar/L.) liegt bei „Variante P2“ bei 1.800 bis 2.700 Kfz/24h. Für den Planfall A 49 liegt die Entlastung bei 2.400 bis 3.800 Kfz/24h und damit um etwa 1/3 über der Entlastungswirkung der „Variante P2“. Fazit: Insgesamt prognostiziert die VU 2009, dass die B 3 im Stadtgebiet Marburg in beiden Varianten um rund 5% bis 6% entlastet wird, für den Planfall A 49 wird eine stärkere Entlastung prognostiziert.

Hier ziehen Sie Schlussfolgerungen aus unterschiedlichen Datenerfassungen. Aber selbst wenn diese Zahlen 1:1 vergleichbar wären, ist Ihr Vergleichsaspekt (ein Drittel mehr Entlastung) nicht der entscheidende. Es ginge dann um die Frage, ob der Durchgangsverkehr in Marburg (aktuellste Zahlenbasis 2011) auf ca. 46 000 Kfz/d zurückgeht oder auf ca. 45 000 (mit mäßigen Abweichungen zwischen Marburg-Nord und Marburg-Süd).

(Nachträgliche Anmerkung 7.2.2021: Offenbar sind die Angaben für Marburg der Verkehrsmengenkarte von 2009 entnommen, also aus dem gleichen Jahr. Allerdings erkenne ich bei Marburg-Nord nur einen Unterschied von 900 Kfz, bei Marburg-Süd von 200 Kfz)

### ***Verkehrszunahme auf den Strecken Amöneburg-Cölbe (B 62) und Amöneburg-Lahnberge***

Die VU 2009 weist aus, dass es sowohl für die „Variante P2“ als auch für den Planfall A 49 zu einer stärkeren Belastung auf dem Abschnitt Amöneburg – Cölbe der B 62 als auch auf der Landesstraße L 3088 zwischen Amöneburg und Marburg-Lahnberge kommt. Die Aussage kann in dieser Form zwar bestätigt werden, aber sie stammt eben aus einer veralteten Verkehrsuntersuchung mit dem Planungshorizont 2020.

Hier besteht offensichtlich Übereinstimmung. Die einschränkende Anmerkung wird aber der Sachlage nicht gerecht. Für die L 3088 (Amöneburg-Lahnberge) ist eine aus Ihrer Sicht „aktuelle“ (Juni 2011) Verkehrszunahme bei einem Durchbau der A 49 der Prognose von SSP Consult (Planungshorizont 2025) zu entnehmen (s. Kleinseelheim, Seite 31).

Es genügt aber eine einfache logische Überlegung: Wenn die A 49 und P2 erheblichen (vor allem auf Marburg ausgerichteten) Verkehr von der B 3 zwischen Cölbe und Borken (warum ist eigentlich Kerstenhausen an keiner Stelle aufgeführt?) aufnehmen, muss sich der auf Marburg (und wohl auch Weimar) und in umgekehrter Richtung (Borken, Kassel) ausgerichtete Verkehr auf der B 62 (Amöneburg-Cölbe) und der L 3088 (Amöneburg – Lahnberge) wiederfinden.

### ***Vergleichbare Verkehrszunahme in Stadtallendorf (Hauptunterschied: bei P2 ist vor allem der Schwerverkehrsanteil auf der B 454 höher, beim Durchbau der A 49 dagegen auf der Strecke Stadtallendorf-Süd Industriegebiet Stadtallendorf)***

Für die B 62 wird im Bereich von Stadtallendorf sowohl für die „Variante P2“ als auch für den Planfall A 49 eine Verkehrszunahme erwartet. Diese fällt jedoch für die „Variante P2“ um rund 1/3 höher aus als im Planfall A 49, bei Betrachtung des Schwerverkehrs wird dies noch deutlicher, der Anstieg der Verkehrsmenge gegenüber dem Prognosenullfall (Prognose 2020 ohne weitere bauliche Maßnahmen) ist bei „Variante P2“ etwa doppelt so stark wie im Planfall A 49. Somit kann nicht von einer „vergleichbaren“ Verkehrszunahme – im Sinne einer Verkehrszunahme in gleicher Qualität und Größenordnung – gesprochen werden

Wie im Falle Marburgs erweckt die Angabe („um ein Drittel höher“) einen falschen Eindruck. Wenn auf einer Strecke durch eine Maßnahme der Verkehr um 40 000 statt um 30 000 Fahrzeuge, um 4 000 statt um 3000, um 400 statt um 300, um 40 statt um 30, um 4 statt um 3 zunimmt, der Verkehrsanstieg ist in jedem Fall um ein Drittel höher, und trotzdem sind die Fälle nicht vergleichbar. Vor allem aber muss die Basis betrachtet werden, zu der dieser Verkehr dazukommt. Es ist etwas anderes, ob zu einem Grundverkehr von 2000 Kfz/d 3 000 oder 4 000 Fahrzeuge hinzukommen oder zu einem Grundverkehr von 20 000. Einmal ist das Verhältnis nach dem Verkehrsanstieg 5 000 : 6 000, im andern Fall 23 000 : 24 000. Im ersten Fall liegt (vom niedrigeren Wert aus betrachtet) der Unterschied bei 20%, im zweiten bei 4,3% (wenn man den höheren Wert als Basiswert wählt, wird der prozentuale Unterschied noch geringer).

Bei P2 wäre nach den zur Verfügung stehenden (veralteten) Zahlen der Verkehrsanstieg auf der B 454 in Stadtallendorf um 960 bis 1700 Kfz höher als bei einem Durchbau der A 49 (die Gesamtzahl des Verkehrs liegt bei ca. 20 000 / 21 000 Kfz). Zurecht weisen Sie darauf hin, dass aber bei P2 der Schwerverkehrsanteil stärker ins Gewicht fällt. Woran liegt das? Ohne A 49 fährt der Schwerverkehr von und nach Kassel/Hannover/Berlin zunächst über die B 454. Er fährt am Eingang Stadtallendorfs (Richtung Kirchhain) zum Industriegebiet oder kommt von dort. Dieser Verkehr verschwindet aber nicht durch den Bau der A 49, sondern er würde dann die Strecke Anschlussstelle Stadtallendorf/Süd - Industriegebiet benutzen. Ich habe ja mit Herrn Bergen darüber korrespondiert.

Bei P2 würde aber Stadtallendorf sein gesamtes Naherholungsgebiet im Herrenwald behalten, beim Durchbau der A 49 dagegen verlieren.

Ein besonderes Problem sehe ich darin (wie schon in meinem Brief geschrieben), dass bei zähflüssigem Verkehr oder Stau auf der A 49, Verkehr in großem Umfang in Stadtallendorf-Ost abfährt mit entsprechenden Folgen im untergeordneten Straßennetz.

#### Es folgt Ihr Fazit:

Im Ergebnis können wir den von Ihnen formulierten Aussagen also nicht zustimmen, so dass Sie sich mit diesen Aussagen nicht auf unser Haus berufen können.

#### Mein Fazit:

Ich bedauere, dass es nicht zu einer einvernehmlichen Klärung der Sachlage gekommen ist. Ich bin aber weiterhin zu einer inhaltlichen Klärung bereit.

Selbst wenn man die schwerwiegenden ökologischen Aspekte, selbst wenn man die Belastungswirkung der Autobahn selbst und den fehlenden Personenbezug außer Acht lässt, zeigt sich, dass P2 in großem Umfang erstrebte verkehrliche Ziele im untergeordneten Straßennetz erfüllt und deutlich weniger Risiken birgt als ein Durchbau der A 49.

Ihnen alles Gute, Reinhard Forst

[Es folgen noch die abschließenden Bemerkungen meiner ersten Mail:](#)

*Für die folgenden Punkte bzw. Überlegungen gibt es (vielleicht) unterschiedliche Einschätzungen. Also wird hierzu keine Äußerung erbeten:*

- *Wir halten die Aussage im Planfeststellungsbeschluss (VKE 20) für schlüssig, dass es bei einem Durchbau der A 49 zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Wieraer Straße in Treysa kommen würde (in Gegensatz zu den Angaben SSP Consult, 2011).*
- *Die Neubelastung der Bevölkerung in Stadtallendorf durch einen Autobahnbau wäre besonders kritisch durch die großflächige Zerstörung des Naherholungsbereichs Herrenwald.*
- *Wir sehen bei einem Durchbau der A 49 folgendes Problem (in Gegensatz zu SSP Consult 2011): Speziell bei zähflüssigem Verkehr auf der A 49 (das Bundesverkehrsministerium spricht jetzt von Belastungen bis zu 77 000 Kfz/d!) könnte speziell der Schwerverkehr in Stadtallendorf-Ost (genannt auch: Stadtallendorf-Nord) abfahren (bzw. auffahren) und die im Vergleich zur Autobahnführung kürzere Strecke über den Ebsdorfer Grund und die vierspurige B 3 wählen. Sollte für den Ebsdorfer Grund ein LKW-Fahrverbot erlassen werden, stünde noch die B 62 (Kirchhain-Cölbe) + B 3 (durch Marburg!) zur Verfügung.*
- *Wir halten es für erforderlich, dass nicht erwartete Belastungszahlen von 2011 fortgeschrieben werden, sondern dass die Planungen auf ein Mobilitätskonzept mit einer Reduzierung des Autoverkehrs in Hinblick auf grundsätzliche ökologische Erfordernisse umgestellt werden.*

Reinhard Forst, r-forst@web.de, 7.2.2021