

Anmerkungen zur Eröffnung der A 49

In Stadtallendorf

angekündigt für den 21. März 2025

Kaum eine Maßnahme hat nur negative oder positive Folgen. Welche Folgen wird die A 49 haben? Was will man mit ihr erreichen? Die folgenden Punkte stellen keine Reihung nach Wichtigkeit dar.

1. Durch eine Teilentlastung von A7 und A5 soll der Verkehr flüssiger werden.
Seit den Untersuchungen von Durantou und Turner in den USA weiß man, dass es nicht möglich ist, durch Autobahnbau Staus zu reduzieren. Man kann sie höchstens verlagern.
2. Der Bau der A 49 sichert Arbeitsplätze.
Das Ruhrgebiet und der Kreis Gießen zeigen, dass es diesen Zusammenhang nicht gibt.
3. Für die großen Betriebe ist es ein Vorteil, in unmittelbarer Nähe eine Autobahnauffahrt zu haben.
Das trifft zu. Es ist aber bei weitem nicht so bedeutend wie andere Faktoren. Aus raumordnerischer Sicht kann es sogar negative Folgen haben.
4. Durch die nahe Autobahnzufahrt kann man Zeit sparen und weiter aus- und einpendeln.
Ja. Aber auch organisierte Einbrecher nutzen solche Vorteile. Die Main-Weser-Bahn verliert Fahrgäste. Das ist ökologisch kontraproduktiv.
5. Die Anwohner an der B 3 zwischen Schönstadt und Kerstenhausen werden entlastet.
Das trifft bei Verkehr ohne Stau auf der Autobahn ebenfalls zu. Allerdings hätte die vorgeschlagene Alternative (kein Bau Stadtallendorf – Gemünden/Felda, aber ortsdurchgangsfreie Bundesstraße von Stadtallendorf nach Treysa) nach Untersuchung von Fachgutachtern eine vergleichbare Wirkung gehabt. Durch den durchgehenden Bau der A 49 wird die innerstädtische Verkehrsbelastung in Treysa und Homberg/Ohm deutlich zunehmen. Außerdem entsteht eine neue oder zusätzliche Lärmbelastung für die Orte in der Nähe der A 49.
6. Stadtallendorf, „die junge Stadt im Grünen“, verliert einen beträchtlichen Teil des stadtnahen Erholungsraums.
7. Die ökologischen Folgen (z.B. Zerschneidungswirkung, beschleunigter Wasserabfluss, geschädigtes Mikroklima, Wassergefährdung, Waldschädigung, Verlust von Anbauflächen durch Versiegelung und Schadstoffeinwirkung, wie Reifenabrieb und Auftausalze) sind besorgniserregend.

Es sollte zu denken geben, dass die Gutachter der Umweltverträglichkeitsprüfung aus solchen Gründen im fett gedruckten Fazit empfohlen hatten, die A 49 nicht weiterzubauen. Den damals Verantwortlichen ist es gelungen, dies der Bevölkerung zu verheimlichen und die Gutachter zur Herausnahme des Fazits aus der schon gedruckten Umweltverträglichkeitsstudie zu bewegen.

Schon 1983 hatten die von Bundesinnenminister Zimmermann beauftragten Gutachter des "Aktionsprogramms Ökologie" dringend vor weiterem Fernstraßenbau gewarnt.

8. Auch der Erhalt der Brücken im A 49-Bereich wird in Zukunft Mittel binden, die die Gesellschaft an anderer Stelle dringend benötigt.
9. Es hat sich gezeigt, dass im Bereich der Altlasten nicht mit der erforderlichen Sorgfalt und Transparenz umgegangen wurde. Hier scheint eine Problematik privatwirtschaftlichen Baus vorzuliegen, der einerseits auf Rendite ausgerichtet ist und andererseits künftige Regierungen finanziell bindet.
10. Es ist dringend erforderlich, dass die Regelungen des Bundesverkehrswegeplans dem Artikel 20a Grundgesetz untergeordnet werden.

Die Bundesrepublik Deutschland steht in Sachen Verkehrsinfrastruktur vor einer entscheidenden Weichenstellung:

Bisher haben die Verantwortlichen für den Verkehrsbereich in Sachen Umweltschutz völlig versagt. Obwohl das Geld nicht einmal für die erforderliche Brückensanierung reichte, baute man neue Autobahnen. Verkehrsminister von FDP und CSU trugen dabei eine entscheidende Verantwortung. Ein kostenfreies Tempolimit mit positiven Folgen für Umwelt, Verkehrsfluss und Unfallgeschehen wurde verhindert.

In der aktuellen Diskussion zur Infrastruktur wird zwar der Begriff „Neubau von Bundesfernstraßen“ vermieden, aber die Straßenbau- und Automobillobby wird nicht so schnell aufgeben.

Schaffen die Verantwortlichen auch hier die erforderliche Zeitenwende? Das ist die entscheidende Frage.

Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals

(Bürgerinitiative, e.V. und anerkannter Umweltverband)

verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:

Reinhard Forst, 06422-1231, r-forst@web.de, 18.3.2025