Ä2 Die Bundesautobahn 49 ist ein antiquiertes Projekt aus dem Betonzeitalter – wir brauchen endlich eine in die Zukunft gerichtete, klimafreundliche Verkehrspolitik auch auf Bundesebene

AntragstellerIn: Andreas Möller-Forst (KV Marburg-Biedenkopf)

Redaktionelle Änderung

Änderungsantrag zum LaVo-Antrag

Letzter Absatz unter Punkt 5

In Zusammenhang mit dem Nachweis der sogenannten "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses", der allein einen Autobahnbau durch ein europarechtlich geschütztes Flora-Fauna-Habitat (Herrenwald bei Stadtallendorf) ermöglicht, werden schwerwiegende, detailliert begründete Vorwürfe zum Verfahren erhoben. Die Grünen erteilen als Partei zwei Fachjuristen den Auftrag zur Begutachtung.

Letzter Absatz unter Punkt 9

Unabhängig davon, was die Landesregierung rechtlich tun kann, positionieren sich die Grünen daher in Hessen klar: Wir sind gegen den Weiterbau der A49. Es gab und gibt umweltverträglichere Lösungen, um die Verkehrsprobleme der Region auch ohne Autobahn zu lösen (z.B. Planfall 2 SSP Consult 2009). Für diese werden wir uns weiter einsetzten.

Als zusätzlicher Punkt 11

Sogenannte Alternativen für einen Autobahnbau dürfen nicht wie bisher nur andere Autobahnvarianten sein. Das ist die Regelung des bis 2030 gültigen Bundesverkehrswegeplans. Auch die Prüfung echter Alternativen (andere verkehrliche Lösungen) muss zukünftig möglich sein. Die hessischen Grünen fordern deshalb alle Parteien auf Bundesebene auf, baldmöglichst für eine entsprechende gesetzliche Regelungen einzutreten.

Die Landesmitgliederversammlung möge beschließen:

Von Zeile 36 bis 37 einfügen:
Steuerzahler*innen schon bei der PKW-Maut hinterlassen haben. Wir fordern an dieser Stelle die Offenlegung der ÖPP-Verträge, um Transparenz herzustellen.
In Zusammenhang mit dem Nachweis der sogenannten "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses", der allein einen Autobahnbau durch ein europarechtlich geschütztes Flora-Fauna-Habitat (Herrenwald bei Stadtallendorf) ermöglicht, werden schwerwiegende, detailliert begründete Vorwürfe zum Verfahren erhoben. Die Grünen erteilen als Partei zwei Fachjuristen den Auftrag zur Begutachtung.

Von Zeile 93 bis 94 einfügen:
und auch immer wieder dafür gestimmt haben. Wir haben an dieser Stelle leider den Kampf für eine klimafreundliche Verkehrswende bisher nicht gewinnen können.
Unabhängig davon, was die Landesregierung rechtlich tun kann, positionieren sich die Grünen daher in Hessen klar: Wir sind gegen den Weiterbau der A49. Es gab und gibt umweltverträglichere Lösungen, um die Verkehrsprobleme der Region auch ohne Autobahn zu lösen (z.B. Planfall 2 SSP Consult 2009). Für diese werden wir uns weiter einsetzten.

Von Zeile 106 bis 107 einfügen:
Beteiligung, die die sozial-ökologische Transformation der Gesellschaft auch tatsächlich umsetzt.

11. Sogenannte Alternativen für einen Autobahnbau dürfen nicht wie bisher nur andere Autobahnvarianten sein. Das ist die Regelung des bis 2030 gültigen Bundesverkehrswegeplans. Auch die Prüfung echter Alternativen (andere verkehrliche Lösungen) muss zukünftig möglich sein. Die hessischen Grünen fordern deshalb alle Parteien auf Bundesebene auf, baldmöglichst für eine entsprechende gesetzliche Regelungen einzutreten.

Begründung

zu Letzter Absatz unter Punkt 5

Eine juristische Beurteilung zum Verfahren, mit dem der (angebliche) Nachweis der sog. zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erbracht wurde, ist aus folgenden Gründen wichtig:

1. Nur bei einem erfolgreichen Nachweis von zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses darf durch ein Flora-Fauna-Habitat eine Autobahn gebaut werden.
2. Die Glaubwürdigkeit von politischen und juristischen Entscheidungen in einer Demokratie nimmt Schaden, wenn das Verfahren, das zu diesen Entscheidungen führt, nicht gewissen Mindestansprüchen genügt.

Das langjährige Verfahren zum Bau der A49 hingegen beruht von Beginn an immer wieder auf falschen Berechnungen, Übersetzungsfehlern oder politischer Kaltschnäuzigkeit. Auch war es z.B. bei der Erörterung des Planfeststellungsverfahrens zur VKE 40 nicht gestattet, auf Fehler oder fehlende Nachweise für zwingenden Gründe hinzuweisen.

Die schwerwiegenden Fehler des Stellungnahmeersuchens sind in einer Anlage zur Petition vom 1. März 2020 dargestellt. Dazu gehört der Umstand, dass keine personenbezogenen Informationen zu Verkehrsbelastungen (Lärm, Abgase, Unfälle) vorgelegt wurden.

Diese Fehler fallen nicht die Zeit Grünen Regierungshandelns, sondern in die zuständigen Fachministerien von 1980ff. Eine Vergegenwärtigung der gemachten Fehler erleichtert es jedoch, aktuelle und zukünftige Großplanungen reflexiv zu begleiten und dabei wertegebundenes Regierungshandeln einfließen zu lassen.

Um sicherzustellen, dass ein unabhängiges Gutachten erfolgt, sind die Grünen einverstanden, dass z.B. die Landesregierung einen Gutachter benennt und Naturschutzverbände einen zweiten.

zu Letzter Absatz unter Punkt 9

Die Lösung für die Region! 10 km neue Bundesstraße statt 30 km Autobahn
Hier liegt eine echte Kompromisslösung vor, die eine absolute win-win-Lösung in fast allen Bereichen darstellt und einfach umzusetzen ist!

Wie soll das gehen? Die Autobahn bleibt vierspurig bis Treysa und wird dann zwei/ dreispurig weitergeführt auf der geplanten Trasse der A49. Schließlich erfolgt ein Anschluss an die Straße zwischen Neustadt und Stadtallendorf (B454). Dieses Verbindungsstück wäre keine 2 km lang. Statt einer Autobahn würde also eine neue Bundesstraße zwischen Treysa und Stadtallendorf gebaut werden. Dieser Kompromiss steht deshalb nicht im Widerspruch zur infrastrukturellen Anbindung der Region oder wirtschaftlichen Interessen!

Vorteile:

Infrastruktur:

- Ortsdurchfahrtsfreie Verbindung (zwei-/dreispurig) von Stadtallendorf bis Kassel

- In Richtung Süden (Gießen) stellt die A49 sowieso keine verbesserte Anbindung dar

Entlastung (im Vergleich zum Durchbau der A49):

- Optimale Entlastung der B3

- Optimale Entlastung von Neustadt und Wiera (B454)

- Entlastung der Städte:

- Treysa (mehr als 8500 Fahrzeuge pro Tag weniger)

- Homberg / Ohm (ca. 5000 Fahrzeuge pro Tag weniger)

- Marburg (ca. 2000-3000 Fahrzeuge pro Tag weniger)

- Stadtallendorf (steigt bei beiden Varianten etwa gleichstark an; Es tritt aber keine direkte Belastung durch die Autobahn ein und es geht nicht die Hälfte des stadtnahen Erholungsraumes verloren)

Kosten:

- mehrere hundert Millionen Euro weniger für uns Steuerzahler!

(auch bei Konventionalstrafen)

Natur & Klima:

- Herrenwald, Dannenröder Forst und Maulbacher Forst bleiben unberührt (solange noch nicht betoniert ist, kann sich die Natur die Fläche zurückerobern)

- kein Bau durch Trinkwasserschutzgebiet

- kein Bau durch ein europarechtlich geschütztes FFH Gebiet

- Erhalt wichtiger landwirtschaftlicher Flächen

- insgesamt weniger Flächenversiegelung

- weniger Zerschneidung von Lebensräumen

- Rücksichtnahme auf neue Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereiche Klima, Biodiversität, Biomasse

Öffentlichkeit:

- Entschärfung des Konflikts: Polizei - Aktivisten (auch Corona)

- die Grünen gewinnen wieder an Profil

- Unabhängig davon, was man rechtlich tun kann, positionieren sich die Grünen klar

Nachteile: Er führt nicht zu einer starken Verkehrsverlagerung von A5/A7 auf A49 und verkürzt die Autobahnstrecke zwischen Kassel und Frankfurt nicht um 11,5 km.

Grundlage für die hier vorgeschlagenen Alternative ist eine Belastungsprognose von SSP Consult von Oktober 2009 im Auftrag der Hessischen Straßenbauverwaltung.

zu Als zusätzlicher Punkt 11

Wir stehen vor der großen Aufgabe, die eingegangenen Verpflichtungen bei Klimaschutzabkommen speziell im Verkehrsbereich einzuhalten. So hält das Wuppertaler Klimainstitut eine Reduktion des Autoverkehrs um 50% bis 2035 für erforderlich. Deshalb ist es widersinnig Projekte zu fördern, die den Straßenverkehr weiter ansteigen lassen. Die Abholzung von Wald sowie der erheblichen Zerstörung landwirtschaftlicher Flächen für ein Autobahnprojekt, speziell in einem europarechtlich geschützten Gebiet mit großer Bedeutung für die Wasserversorgung, steht in eklatantem Widerspruch zu diesen Verpflichtungen.

Unterstützer*innen

Dirk Schaber (Marburg-Biedenkopf); Christin Klein (Marburg-Biedenkopf); Helmut Wiegand (Marburg-Biedenkopf); Angelika Forst (Marburg-Biednkopf); Till Adikary (Marburg-Biedenkopf); Andreas Möller-Forst (Marburg-Biedenkopf)