

**Ä1** Die Bundesautobahn 49 ist ein antiquiertes Projekt aus dem Betonzeitalter – wir brauchen endlich eine in die Zukunft gerichtete, klimafreundliche Verkehrspolitik auch auf Bundesebene

AntragstellerIn: Landesvorstand GRÜNE JUGEND Hessen

Beschlussdatum: 23.10.2020

Die Landesmitgliederversammlung möge beschließen:

**Von Zeile 78 bis 79 einfügen:**

ansteigenden Infektionsrisikos von hoher Bedeutung für uns. Die Sorgen der Polizeibeamt\*innen zu dem Einsatz nehmen wir ernst. Der Bund als Bauherr sollte sich fragen, ob es angesichts eines derzeit rasant steigenden Infektionsrisikos durch Corona verhältnismäßig ist, auf dem Weiterbau der Autobahn und dem damit verbundenen Einsatz von hunderten Polizist\*innen aus dem gesamten Bundesgebiet zu bestehen. Aus unserer Sicht bedarf es auch einer Neubewertung des Weiterbaus der A49.

**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 einsetzen.

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 einsetzen.

### 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 wertgebundenes 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-Biedenkopf); Till Adikary (Marburg-Biedenkopf); Andreas Möller-Forst (Marburg-Biedenkopf)

---

**Ä3** Die Bundesautobahn 49 ist ein antiquiertes Projekt aus dem Betonzeitalter – wir brauchen endlich eine in die Zukunft gerichtete, klimafreundliche Verkehrspolitik auch auf Bundesebene

AntragstellerIn: Bernadette Eisenbart (KV Vogelsberg)

Die Landesmitgliederversammlung möge beschließen:

**Nach Zeile 12 einfügen:**

Die Landesmitgliederversammlung der hessischen GRÜNEN bekräftigt den Antrag unserer Bundestagsfraktion: Wir fordern die Bundesregierung dazu auf, einen sofortigen Stopp der für den Weiterbau der A49 stattfindenden Rodungsarbeiten zu veranlassen. Mit dem Aussetzen der Rodungen soll ein Zeitfenster geschaffen werden, in dem einerseits mögliche Änderungen im Trassenverlauf und in der Ausgestaltung der A49 geprüft werden können und in dem andererseits dringend notwendige vermittelnde Gespräche mit den von der Autobahn betroffenen Anwohner\*innen stattfinden können.

**Begründung**

Es gibt einige Alternativvorschläge für den Verlauf der A 49, deren Umsetzung (oder Teilumsetzung) zu einer geringeren Belastung der Anwohner und zu einer geringeren Schädigung der Waldgebiete zwischen Neustadt und Homberg/Ohm führen würde. Wir bitten die Bundesregierung, diese Alternativen zu prüfen und zu bewerten. Ein sofortiger Rodungsstopp ist erforderlich, da bei der (auch nur teilweisen) Umsetzung der Vorschläge ein Großteil der Rodungen für den Weiterbau gar nicht erforderlich wäre. Es würde umsonst Jahrhunderte alter schützenswerter Baumbestand vernichtet. Die Bewohner der Orte, die an der geplanten Autobahntrasse liegen, sind empört und aufgebracht über die Zerstörung ihrer Heimat. Erst jetzt wird vielen von ihnen klar, was da gerade vor ihrer Haustür geschieht und welche Folgen es für ihr Leben haben wird. Es gibt in den Ortschaften jedoch auch Befürworter der A 49, die mit den Gegnern mittlerweile zerstritten sind. Langjährige Freundschaften sind darüber in die Brüche gegangen, die Situation in den Dörfern eskaliert. Es bahnt sich eine tiefe Spaltung an, die auf absehbare Zeit nicht mehr rückgängig gemacht werden kann. Es herrscht eine aufgeheizte aggressive Stimmung, die den Frieden vor Ort gefährdet. Ein Aussetzen der Rodungsarbeiten würde die Situation sicherlich erst einmal entspannen. Politik muss sich an geltendes Recht, an Beschlüsse und Verträge halten. Wenn sich jedoch die Rahmenbedingungen stark verändern, muss Politik auch in der Lage sein, angemessen zu reagieren und Beschlüsse zu hinterfragen. Im Fall des Weiterbaus der A49 durch einen wertvollen Wald haben sich die Rahmenbedingungen dramatisch verändert: seit etwa zwei Jahren wissen wir, dass der gesamte Waldbestand in Gefahr ist. Große Teile der Wälder haben die Trockenheit nicht überlebt, Neuanpflanzungen von Wald gelingen oft nicht. Das bedeutet, wir müssen alles tun, um den Wald, der noch existiert und gesund ist, zu erhalten. Verantwortungsvolle Politik darf Rodungen in einem solchen Ausmaß, wie sie für die A49 erforderlich sind, nicht mehr zulassen.

**Unterstützer\*innen**

Robert Riße (Vogelsberg)