Autobahnplanungen im mittelhessischen Raum und A 49

(Stand: Juni 2020)

Stationen von Planung und Widerstand (vgl. dazu den Wikipedia-Artikel A 49; auf den Widerstand deutet dort allerdings nur das Wort „umstritten" hin. Bürgerinitiativen tauchen im Artikel bis jetzt nicht auf.)

Ende der 60er Jahre	Bundesverkehrsminister Leber verspricht der Stadt Marburg einen vierspurigen Ausbau der B 3 nach Kassel.
1964 -73	Bau einer vierspurigen Bundesstraße (B 3) von Kassel nach Edermünde-Holzhausen, die später zu einem Bestandteil der A 49 umdeklariert wird.
um 1970	Eine Autobahn A 49 soll östlich von Marburg verlaufen und vor Gießen an die B 3 angeschlossen werden. Es werden zwei Varianten einer Führung durch den Ebsdorfer Grund vorgelegt (Zielpunkte Hassenhausen und Odenhausen). U.a. wegen starken Widerstands der betroffenen Gemeinden und der Landwirtschaft werden diese Pläne aufgegeben.
1975	Der Autobahnabschnitt (A 49) Edermünde-Holzhausen nach Fritlzar (Nord) wird für den Verkehr freigegeben.
Mitte der 70er Jahre	Eine Autobahn **Bremen-Gießen** (damals A 5 genannt) soll westlich von Marburg verlaufen und vor Gießen auf die B 3 geführt werden. Eine **West-Ost-Autobahn** (Olpe - Hattenbacher Dreieck = A 4) ist nördlich von Marburg (durch den Burgwald) geplant. Die A 49 soll in Form der Ohmtaltrasse geführt werden (Querung des Ohmbecken zwischen Rüdigheim und Schweinsberg Richtung Erfurtshausen / Mardorf). Die Autobahn Bremen-Gießen soll nun aus dem Bereich Cölbe östlich Richtung Kirchhain geführt und dann mit der A 49 verbunden werden. Für diesen Abschnitt ist eine sechsspurige Ausführung angedacht.
1978	Der Autobahnabschnitt Fritzlar (Nord) – Borken wird für den Verkehr freigegeben.
April 1978	In Amöneburg wird die Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals" gegründet. Es folgen u.a. drei Großveranstaltungen mit 600 bis 1500 Teilnehmern.
1979	Die Autobahn Bremen-Gießen wird aus Kostengründen aufgegeben.
Anfang der 80er Jahre	Die „**Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals**" bündelt im Kreis Marburg - Biedenkopf und in Teilen des Vogelsbergkreises und des Kreises Gießen den Widerstand gegen die A 49. Im Bereich Schwalm ist es die Bürgerinitiative „**Rettet die Schwalm**". Dazu kommt in dieser frühen Zeit noch die „**Schutzgemeinschaft Gleental**". Der Hessische Wirtschaftsminister Karry unterbreitet den Bürgerinitiativen im Bereich der Schwalm, des Vogelsbergkreises und des Kreises Marburg - Biedenkopf folgendes Angebot: Wenn die Bürgerinitiativen sich bereit erklären, das Votum eines neutralen Gutachters zu akzeptieren, werde er 50 000 DM für eine solche Untersuchung zur Verfügung stellen. Die Landesregierung werde das Ergebnis der Untersuchung ebenfalls akzeptieren, auch wenn sie ein

negatives Votum zur Autobahn enthalte. Die Bürgerinitiativen nehmen das Angebot an. Als der Gutachter (der Direktor der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelhessen, Damm) das Geld für ein Gutachten über die Notwendigkeit der Autobahn verwenden will und auf eine private Honorierung verzichtet, zieht die Landesregierung ihr Angebot zurück. Eine „Nutzwertanalyse" zu Trassenvarianten der A 49 (Ohmtaltrasse, Maulbachtrasse, Herrenwaldtrasse) wird erstellt. Die Ohmtaltrasse wird bestätigt.
Die Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals" weist schwerwiegende inhaltliche Fehler der Nutzwertanalyse nach. Trotz ursprünglich gegenteiliger Aussage kommt es nach einem Gespräch im Hessischen Wirtschaftsministerium zu einer erneuten Untersuchung.
Mit der Aktionsgemeinschaft **„Rettet den Burgwald**", die sich auch intensiv mit den verschiedenen Planungen zur A 4 auseinandersetzt gibt es bis zur Gegenwart immer wieder eine punktuelle Zusammenarbeit.

Juni 1990 — Gründung der „**Bürgerinitiative gegen die Maulbachtrasse**". Kurzzeitig existierten in den 80er Jahren noch kleinere örtliche Bürgerinitiativen.

ab 1990 — Die erneute Untersuchung kommt zum Ergebnis, die Maulbachtrasse (bis Amöneburg identisch mit der Ohmtaltrasse) sei die beste Trasse für die Führung der A 49. Sie wird dem Projektdossier des Bundes zur A 49 zugrunde gelegt.
Die Bürgerinitiativen der verschiedenen Bereiche haben sich zur Arbeitsgemeinschaft „Keine A 49" zusammengeschlossen. Daneben gibt es eine (vornehmlich von Anwohnern der B3 und der Industrie unterstützte) „**Bürgeraktion pro A 49**", die Unterschriften für den Bau der A 49 sammelt.
In der Presse genannte Zahlen von ca. 100 000 Unterschriften für den Bau der A 49 lässt die Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals" vom Hessischen Datenschutzbeauftragten überprüfen. Er kommt zum Ergebnis, dass ca. 10 000 Unterschriften vorliegen. Etwa die gleiche Anzahl von Unterschriften liegt gegen den Bau der A 49 vor. Die CDU/FDP- Landesregierung lässt unter Sofortvollzug die A 49 ab Borken/Kerstenhausen weiterbauen.

1994 — Der Hessische Verwaltungsgerichtshof verfügt aufgrund einer Klage einen Baustopp bei Bischhausen. Ein Gutachten aus der Gesamthochschule Kassel, an dessen Finanzierung auch Kommunen beteiligt sind, spielt dabei eine nicht unwichtige Rolle.

Dezember 1994 — Die Strecke von Borken bis Neuental-Bischhausen der A 49 wird für den Verkehr (mit Ausnahme des Schwerlastverkehrs) freigegeben. Das Gericht hatte diesen Bau erlaubt, da der Kläger (ein Landwirt) erst von der Fortführung der Autobahn über Bischhausen hinaus unmittelbar betroffen gewesen wäre. Die Klage wurde weitgehend durch Spenden, die von Bürgerinitiativen gesammelt wurden, finanziert. Eine wichtige Rolle spielte dabei auch der „**Rechtschutzfonds A 49 e.V.**", der Spenden sammelte, für die keine Zuwendungsbescheinigungen ausgestellt werden konnten.

Aufgrund dieses Baustopps, einer Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht und einer daraus folgenden Koalitionsvereinbarung der Landesregierung von SPD und Grünen wird das Untersuchungsgebiet ausgeweitet.

Ende der 90er Jahre	Die von der Landesregierung beauftragte Gutachtergruppe, die die Auswirkungen der Autobahnplanung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie auf Mensch und Umwelt untersucht, empfiehlt wegen der Schwere der Schäden einen Verzicht auf die Autobahnplanung und empfiehlt Lösungen im Bereich von Ortsumgehungen. Der Hessische (SPD-)Wirtschaftsminister veröffentlicht diese Stellungnahme nicht und hält an seinen Planungen fest. Als beste Trasse wird nach einem Modulvergleich die Herrenwaldtrasse (West) vorgeschlagen (20.1.1999). Der Zusatz „West" bezieht sich auf die Führung westlich von Ziegenhain und Treysa.
Beginn des 21. Jhdts.	Die Regionalversammlung Mittelhessen spricht sich (bei Ablehnung durch die Vertreter des Vogelsbergkreises, der Grünen und eines Mitglieds der SPD aus dem Kreis Gießen) für die A 49 in Form der Herrenwaldtrasse aus (2001). Die CDU/FDP-Landesregierung bereitet ein Planfeststellungsverfahren für diese Trasse vor. Die Stadt Kirtorf fordert -mit Rückhalt im Vogelsbergkreis- die Führung der Autobahn westlich an Stadtallendorf vorbei und über die B 62 neu nach Marburg (mit Anschluss an die B3). Die in der Arbeitsgemeinschaft „Keine A 49" zusammengeschlossenen Gruppen treten weiterhin für grundsätzliche Alternativen zum Bau der Autobahn ein und legen dem Bund ein entsprechendes Grundkonzept vor, erhalten aber keine Antwort. Im Jahr 2002 werden die Planunterlagen für die Trasse West Herrenwald vorgestellt.
2004	Der Herrenwald wird vom Regierungspräsidenten in Gießen als sog. Flora-Fauna-Habitat (europarechtliches Schutzgebiet) gemeldet. U.a. ein großes Kammmolchvorkommen führt zu vielen öffentlichen Diskussionen. Eine neue Trassenvariante durch Randbereiche des Herrenwalds wird entwickelt.
September 2004	Die Marburger Stadtverordneten lehnen einstimmig eine Führung der A 49 durch Marburg ab. Homberg/Ohm und später der Vogelsbergkreis geben (nach Mehrheitsbeschluss) ihren Widerstand gegen eine Führung der A 49 durch den Vogelsbergkreis auf.
November 2005	Eine modifizierte Herrenwaldtrasse, die nahe an Stadtallendorf (Ost) und Niederklein vorbeiführt, wird vorgestellt Der damalige Hessische Wirtschaftsminister Alois Rhiel teilt mit, dass sie ca. 40 Millionen € billiger ist als die bisherige Planung. In einer Antwort auf eine Kleine Anfrage im Bundestag (18/10133, Nov. 2016, Antwort auf Frage 2) wird die Neutrassierung dagegen als Mitursache für erhebliche Kostensteigerungen angegeben.
2006	In Nachfolge der Bürgerinitiative „Rettet die Schwalm" entsteht die als e.V. eingetragene Bürgerinitiative „**Schwalm ohne Autobahn**". Sie macht mit größeren Veranstaltungen auf grundsätzliche und regionale Probleme (z.B. deutlich größere Verkehrsbelastung in Treysa in Zusammenhang mit dem geplanten Autobahnbau) aufmerksam.

Mai 2010	Wegen des als erheblich eingestuften Eingriffs in das Flora-Fauna-Habitat Herrenwald bei Stadtallendorf wäre eine Autobahnführung durch dieses Gebiet untersagt. Nur der Nachweis „zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ ermöglicht den Bau trotzdem. Hierzu wird ein Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission gerichtet. Die Unterlagen hierzu werden öffentlich ausgelegt und es wird auf die Zuständigkeit der Europäischen Kommission verwiesen.
5.12.2010	Die Europäische Kommission erkennt in ihrer Stellungnahme die „zwingenden Gründe…“ an. Allerdings stellt sich heraus, dass alle angegebenen Gründe sachlich unzutreffend sind. Der Grund sind grob fehlerhafte Aussagen und missverständliche Formulierungen im Stellungnahmeersuchen und Missverständnisse und Übersetzungsfehler von Seiten der Europäischen Kommission. In der Folge kommt es zu einer zehnjährigen Auseinandersetzung mit schriftlichen Stellungnahmen, einer Anfrage des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Europaparlaments, zwei Petitionen, der Berichtigung eines Fehlers und der Teilberichtigung zweier weiterer Fehler (ohne Folgerungen für die Stellungnahme).
15.3.2011	Erste Bauarbeiten am Bauabschnitt VKE 20 (Bischhausen – Treysa) Obwohl von Seiten des Bundesverkehrsministeriums Rechtssicherheit für das Gesamtprojekt A 49 als Voraussetzung für die Bereitstellung von Mitteln als erforderlich bezeichnet wurde, gelingt dem Hessischen Verkehrsminister das vorzeitige Schaffen von Fakten.
30.5.2012	Planfeststellungsbeschluss für den letzten Autobahnabschnitt Stadtallendorf - A 5 (VKE = Verkehrskosteneinheit 40)
2013	Beginn des Tunnelbaus bei Schwalmstadt-Frankenhain (VKE 20)
23.4.2014	Das Bundesverwaltungsgericht weist eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss (VKE 40) ab. Zu den „zwingenden Gründen…“ wird vermerkt, dass die Europäische Kommission ihre zustimmende Stellungnahme aufrechterhalten habe.
2015	Um den Abschnitt Treysa – A 5 in einem Zug bauen zu können, wird das ÖPP-Modell für die A 49 entwickelt. Die DEGES soll die Vorbereitungen übernehmen.
Anfang 2018	Der Bundesrechnungshof erhebt schwerwiegende Bedenken gegen die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.
2019	Ausgehend von der Schutzgemeinschaft Gleental gewinnt der Widerstand gegen die A 49 eine neue Dynamik. Es entsteht ein Aktionsbündnis A 49, dem Bürgerinitiativen, Naturschutzverbände und andere Verbände angehören. Im „Dannenröder Appell“ werden gemeinsame Zielvorstellungen formuliert.

	Besonders durch eine Waldbesetzung im Dannenröder Forst findet die Auseinandersetzung um die A 49 auch überregional immer mehr Resonanz. Eine Mahnwache stellt eine Verbindung zwischen Waldbesetzern und örtlichem Widerstand her. Örtliche Waldspaziergänge, eine Online-Petition, die kritische Prüfung von Ausgleichsmaßnahmen von Vertretern von Naturschutzverbänden, eine Klage des BUND zu wasserrechtlichen Fragen sind weitere Facetten dieser Entwicklung.
Herbst 2019	Die Fällarbeiten auf der Trasse werden um ein Jahr verschoben, begründet mit noch nicht abgeschlossenen Ausgleichsmaßnahmen.
Januar 2020	Die im Dannenröder Appell formulierten Zielvorstellungen sind schon von einer Vielzahl von Gruppierungen (z.B. Naturschutzverbände, Bürgerinitiativen, Wissenschaftlergruppen, Verbände von Parteien) von Edermünde bis Lauterbach, Marburg und Gießen unterzeichnet worden. Er steht weiteren Unterstützern offen.
Januar 2020	In einem Schreiben aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium wird die Stellungnahme der Europäischen Kommission zu den *zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses* lediglich als „formale Voraussetzung" bezeichnet. Diese Aussage führt zusammen mit der zehnjährigen Vorgeschichte zu einer Petition beim Hessischen Landtag.
1.März 2020	Einreichung der Petition
Mai 2020	In einer Pressemitteilung stellt das Aktionsbündnis noch einmal seinen Vorschlag für eine einvernehmlichen Lösung der Problematik vor: Bauende der vierspurigen Trasse bei Treysa, zweispurige Fortführung an Wiera und Neustadt vorbei bis zur Straße Speckswinkel – Neustadt, Neubau einer 1,5 km langen Spange zur B 454 zwischen Stadtallendorf und Treysa. (beruhend auf einer Untersuchung von SSP Consult aus dem Jahr 2009).

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:
Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1,, 35287 Amöneburg
06422-1231, r-forst@web.de
(Sprecher der Aktionsgemeinschaft *Schutz des Ohmtals* e.V.)