

Ortsverband Altstadt/Limeshain/Glauburg e.V.

Vorstand: Dr. Werner Neumann

Altstadt, 28. April 2016

An das

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat G12

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Stichwort "BVWP 2030"

Bundesverkehrswegeplan 2015 – Öffentlichkeitsbeteiligung

Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. – Ortsverband Altstadt/Limeshain/Glauburg

zur Ortsumgehungsstraße Altstadt – Projekt B 521 – G 20 – HE

Gliederung

1. Fehlerhafte Planungsunterlagen	3
2. Die Beurteilung im Einzelnen	4
2.1 Verkehrsprognose 2030	4
2.2 Verkehrsbelastung im Tagesverlauf	7
2.3 Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse	8
2.3.1 Unzureichende Ermittlung der Umweltkosten	8
2.3.2 Unzureichende Ermittlung der Investitionskosten	9
2.3.3 Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze.....	11
2.4 Kosten der Niddertalbahn.....	12
2.5 Überhöhtes Nutzen-Kosten-Verhältnis	13
2.6 Der Bau und Betrieb der OU 521 Altstadt bedingt eine zu hohe Belastung und Gefährdung für die Natur.....	16
2.7 Die OU führt zu einer Verlagerung der Lärmbelastung, der eine nur deutlich geringere Lärmentlastung gegenübersteht.....	19
2.8 Weitere Probleme, wie die Verschärfung der Hochwassergefahr wurden nicht beachtet.	19
2.9 Alternativenprüfung	20
2.9.1 Eine wesentliche Alternative zur Minderung des Berufsverkehrs in der OD Altstadt ist der Ausbau der Niddertalbahn.....	21
2.9.2 Mögliche und nicht geprüfte Alternative ist der Bau einer Autobahnauffahrt in Höhe der Waldsiedlung von Altstadt	21
2.10 Unfallgefahren bei der Ortsumgehung sowie Behinderungen von Fußgängern und Radfahrern wurden nicht beachtet.	22
2.11 Städtebauliche Bewertung.....	24
3. Fazit	25

1. Fehlerhafte Planungsunterlagen

Eingangs ist hinsichtlich der Planungsunterlagen zu bemerken:

Die Beschreibung des Planvorhabens im **PRINS-System des BMVI** stimmt nicht mit dem **Projektdossier von Hessen Mobil** überein. Zum einen werden bestimmte Umweltwirkungen übertrieben dargestellt, andere wesentliche Umweltwirkungen nicht korrekt oder gar nicht dargestellt. Offensichtlich sind hier Eintragungen auf Ebene des BMVI erfolgt, die jedoch nicht auf den Informationen und Einschätzungen von Hessen Mobil bzw. der schon vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie beruhen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der bisherigen Vorplanungen schon eine Optimierung zu einer Südvariante geführt hat, gleichwohl auch diese Variante auch nach Angaben von Hessen Mobil hohe und erhebliche Auswirkungen auf den Naturschutz hat. Die Darstellung in PRINS, die OU würde durch ein VSG (Wetterau 5519-401) am nördlichen Rand hindurch gehen ist insofern zu relativieren, als dass die OU nach den bisherigen Erörterungen und Vorschlägen östlich des VSG und des Sportplatzes geführt würde. Hierdurch werden die Auswirkungen jedoch nicht restlos vermieden. Gemäß Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr des BVMBS 2010 sind auch erhebliche Auswirkungen auf Vögel und Fledermäuse in einer Entfernung von bis zu 1-2 km in der Umgebung einer Straße einzubeziehen.

Abbildung 1: Natura 2000-Gebiete um Altenstadt



Eine detaillierte UVP und FFH-Verträglichkeitsuntersuchung fehlt bisher. Die bisherigen Hinweise weisen weiterhin **auf eine hohe Umweltbetroffenheit** in Hinblick auf negative Auswirkungen auf den Naturschutz hin. Im Bereich der geplanten OU-Trasse weist die UVS 22 gefährdete Brutvogelarten der Roten Listen und oder Art. 4 (2) EU-Vogelschutzrichtlinie sowie 5 Standorte nach § 10 Bundesnaturschutzgesetz geschützter Vogelarten aus. Eine weitergehende Untersuchung ist bisher nicht erfolgt, und weder Schutzmaßnahmen noch Kompensationsmaßnahmen wurden erörtert. Dies gilt insbesondere für den Sachverhalt, dass die UVS auch ausweist, dass Zugbewegungen von Vögeln und Fledermäusen quer zum geplanten Verlauf der OU 521 in das Vogelschutzgebiet hinein erfolgen, so dass auch erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind, auch wenn die OU selbst nicht durch das VSG hindurchgeführt würde (was aufgrund von Gewässern in diesem Bereich ohnehin nicht möglich wäre). Die UVS weist ein hohes Konfliktpotential aus.

Im Projektdossier, Modul B (Umweltbewertung Teil 1) heißt es:

„Für das FFH-Gebiet sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen, für das Vogelschutzgebiet sind sie wahrscheinlich.“¹

Dies bedeutet, dass eine hohe Beeinträchtigung der Naturvorrangflächen und der NATURA 2000 – Gebiete mit hoher Wahrscheinlichkeit gegeben sein wird.

Entgegen der Eintragung im Umweltatlas Hessen liegt der geplante Verlauf der OU in der Zone 2 eines Heilquellenschutzgebiets und nicht der Zone 1. Dieser Hinweis in PRINS ist also falsch und so auch nicht im Dossier von Hessen Mobil (B512-G20-HE) aufgeführt. Hingegen fehlt der Hinweis auf eine Gesamtbetroffenheit von Wasserschutzgebieten nach § 51 WHG mit 0,4 ha der Gesamtbetroffenheit.

Es wird in PRINS erwähnt, dass das Projekt „fast vollständig“ in einer Fläche des Weltkulturerbes, römisches Kastell, Teil der Limesanlagen, liegen würde. Dieser Hinweis fehlt jedoch in den Angaben des Projektdossiers von Hessen Mobil. Diese Angabe in PRINS ist insofern falsch, da das römische Kastell nördlich der B 521 lag und dieser Bereich durch die bisherige Planung nicht tangiert wurde. Richtig wäre hingegen, darauf hinzuweisen, dass die OU 521 in ihrer geplanten Südvariante den **Limesverlauf schneiden** würde, und dies insbesondere im Bereich eines südlich des Bahnübergangs geplanten Verkehrskreisels. Der Verlauf des LIMES ist zu entnehmen unter: <http://www.deutsche-limeskommission.de/index.php?id=6&L=0&sz=13&sr=50.285161&sh=8.941192&L=0>

2. Die Beurteilung im Einzelnen

2.1 Verkehrsprognose 2030

Die Ausführungen zur Verkehrsprognose zeigen, dass die im bisherigen Verfahren beispielsweise von RegioConsult vorgetragene Kritik weitgehend unberücksichtigt geblieben ist. Es bleibt unklar, was das BMVI unter Mikroprognose versteht.² Hierunter Verflechtungen auf Kreisebene zu verstehen, zeigt ein unzureichendes bzw. fehlerhaftes Verständnis von Modellierungsebenen auf. Denn neben der üblichen Makroprognose, soll eine mikroskopische Betrachtungsweise Verkehrsbelastungen auf der Ebene von einzelnen Akteuren bzw. Fahrzeugen aufzeigen.

Inwieweit gerade das BIP der entscheidende Treiber der Verkehrsentwicklung ist, ist ebenfalls fraglich. Entsprechend sind die Ergebnisse zu hinterfragen, da vor allem aufgrund zu niedriger Nutzerkostensteigerungen ein überhöhtes Wachstum ermittelt wird. Da überdies nur Verkehrsleistungsdaten genannt werden, ist eine abschließende Beurteilung der Annahmen der Prognose nicht möglich, da für viele Projektbewertungen die Höhe des Verkehrsaufkommens maßgebend ist. Die Annahmen zur Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr (vgl. Tab. 1) werden insbesondere für die LKW als nicht realistisch eingeschätzt. Dadurch kommt es in der Folge zu einer **überhöhten Prognose der LKW-Verkehre** und zur Ausweisung zu hoher Nutzen. In abgeschwächter Form gilt dies auch für die PKW-Verkehre, da für diese nur ein Nutzerkostenanstieg von nur 0,5 % angesetzt wurde.

¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_umwelt

² Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 54

Tabelle 1: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)	Haupt Einflussfaktoren (+ = steigernde Wirkung, - = dämpfende Wirkung)
Pkw	0,5	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch (bei konventionellen Antrieben), auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen + Höhere Fahrzeugpreise, auch durch alternative Antriebe, aber für Nutzerkosten kaum relevant
Lkw	0,0	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch, auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen - Produktivitätsfortschritte (auch durch Kostendruck ausländischer Fahrzeuge) 0 Lkw-Maut (real konstant)
OSPV	1,0	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Energie) - Produktivitätsfortschritte + Fördermittel real sinkend

Quelle: Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose sowie analog, 2014, Folie 22

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 %, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen. Auswertungen von KUNERT (DIW) zeigen, dass der Kraftfahrerpreisindex, wenn man den Zeitraum von 1999 bis 2011 betrachtet, etwa 100 Indexpunkte über dem Verbraucherpreisindex liegt (vgl. Abb. 2). Auch eine Analyse des BBSR zeigt, dass zwischen den Lebenshaltungskosten und den Kraftstoffpreisen eine deutliche Lücke klafft (vgl. Abb. 3: Indexwert für Diesel über 180, Lebenshaltung bei unter 120).

Es ist zu erwarten, dass sich der Kraftfahrerpreisindex in dieser Größenordnung weiter entwickelt. Dies stellt bereits einen konservativen Berechnungsansatz dar, da aufgrund der Erdölverknappung und der ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung von einer weiter zunehmenden Preissteigerung für die Nutzer des Kfz-Verkehrs auszugehen ist. Die reale Steigerung der Nutzerkosten ist deshalb eher in der Größenordnung von 1,5 bis 2 % pro Jahr zu erwarten. Auch durch alternative Antriebe (Elektrofahrzeuge) ist keine Reduktion der Nutzerkosten zu erwarten.

Die von INTRAPLAN unterstellte hypothetische Einsparung von 1,5 %/a infolge von technischer Entwicklung (Motor, Fahrzeugkonzepte etc.) kann nicht als qualifizierte Aussage betrachtet werden. Es ist bekannt, dass vor allem Mittelklassewagen schon lange an der Optimierungsgrenze des Kraftstoffverbrauchs liegen. Hier ist nur durch kleinere und vor allem leichtere Fahrzeuge eine weitere Absenkung zu erwarten.

Dagegen ist aber zu beachten, dass aufgrund des zunehmenden Modernisierungsdrucks bei LKW (beispielsweise durch Umweltzonen und die Verwirklichung der Klimaschutzziele), die Kosten durch den erforderlichen Fahrzeugaustausch steigen. Bei weiter steigenden Kraftstoffkosten, könnten auch die durch neue LKW möglichen Rückgänge im Verbrauch kompensiert werden, sodass es für diese Kategorie insgesamt zu Kostensteigerungen kommt und nicht zur von INTRAPLAN angenommenen realen Veränderung von 0,0% pro Jahr.³

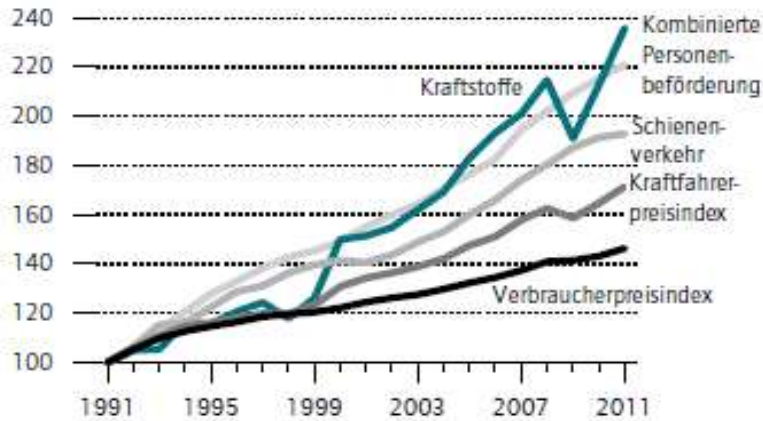
Zudem ist insbesondere bei den Lkw-Kosten zu berücksichtigen, dass betreffend die Lkw-Maut bis 2030 von keiner Erhöhung ausgegangen wird, obwohl zwischenzeitlich bereits Mauterhöhungen eingetreten sind und eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen bereits geplant für 2018 ist.

³ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 22.

Abbildung 2: Preisindizes im Verkehr

Preisindizes im Verkehr

1991 = 100

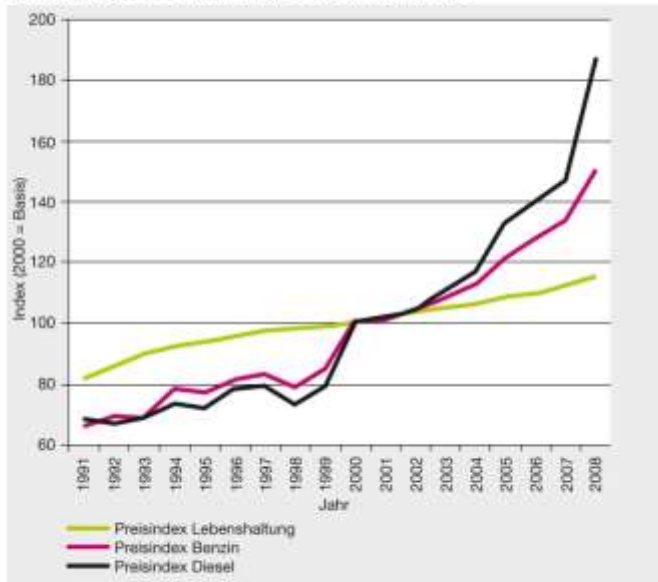


Quellen: Statistisches Bundesamt; Berechnungen des DIW Berlin.

Quelle Kunert, U. und Radke, S. (DIW Wochenbericht 24, 2012): Personenverkehr in Deutschland – mobil bei hohen Kosten, S. 9

Abbildung 3: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise

Abbildung 6
Entwicklung der Lebenshaltungs- und Kraftstoffpreise



Quelle: Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität. Bonn 2009. = BBSR-Online-Publikation 6/2009

Quelle BBSR, Steigende Verkehrskosten - bezahlbare Mobilität, IzR 12.2009

IVV hat im Rahmen der Umlegungsrechnungen für das Projektdossier in der Prognose 2030 für die Umfahrung Altenstadt nur Belastungen von 9.000 bis 12.000 Kfz/24h ermittelt.⁴

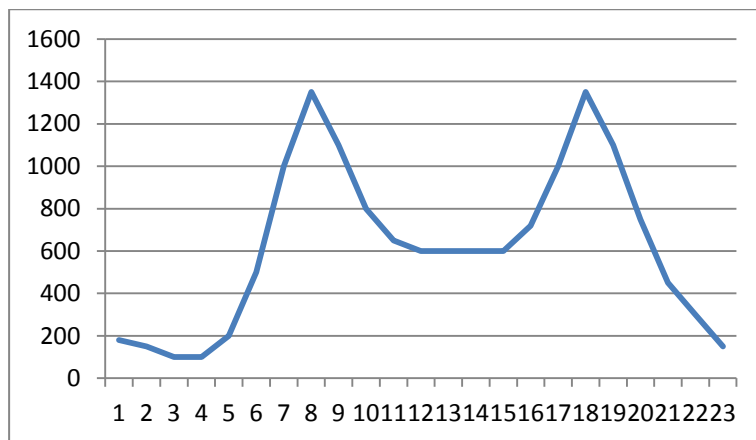
Im Vergleich zu den bisher vorliegenden Prognosen werden damit wesentlich niedrigere Belastungen ermittelt. Denn DORSCH CONSULT hatte in der VU 2009 noch Belastungen von 13.100 bis 15.100 Kfz/24h in den Planfällen 1.1.-1.4 ausgewiesen.⁵ Das bedeutet, dass die Verkehrswertigkeit der Ortsumfahrung um bis zu 33 % zurückgegangen ist und die Entlastungspotenziale entsprechend geringer sind.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die angenommene Verlagerung von 12.000 Fahrzeugen (80 % des Durchgangsverkehrs) auf die Umgehung ein extrem hoher Wert ist, der angesichts einer Belastung der OD von 12.000-15.000 Kfz/24h nicht realistisch ist. Zumal die Belastung im Bezugsfall 2030 an der Ortseinfahrt im Westen 12.000 Kfz/24h beträgt.

2.2 Verkehrsbelastung im Tagesverlauf

Es liegt eine nur zeitweilig an wenigen Stunden am (Wochen-) Tag bestehende hohe Verkehrsbelastung vor, die mit anderen Mitteln besser und kostengünstiger reduziert werden kann. Eigene Untersuchungen (da weitere von Hessen Mobil nicht veröffentlicht wurden) zeigen, dass ein zeitlicher Verlauf der Verkehrsströme zwei Maxima im Berufsverkehr aufweist (vgl. Abb. 4).

Abbildung 4: Tagesganglinie in Altenstadt



Quelle: eigene Berechnungen aufgrund von Zählungen des BUND Altenstadt.

Daher kann eine erforderliche Entlastung auch nur in diesen Bereichen greifen. Und nur für diese Zeiten kann ein Vorteil für eine Ortsumgehung angesetzt werden. Dies bedeutet, dass durch eine pauschale Vorgehensweise, bei der nur Gesamtverkehrsbewegungen betrachtet werden, der Vorteil der Entlastung hinsichtlich Zeitvorteil und Kostenvorteilen nur für maximal 2 * 3 Stunden am Tag angesetzt werden kann und nicht für 24 Stunden. Im Großteil des Tagesverlaufs würde eine OU zu Verlagerungen führen, bei denen ein Erfordernis einer Entlastung gar nicht gegeben ist. Es wäre vielmehr (siehe Abschnitt zu Alternativen) erforderlich,

⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B521-G20-HE_PL_DTVw_Kfz.png

⁵ Vgl. Dorsch Consult (2009): VU B521n, OU Altenstadt, Tab. 12.

eine Planung zu erstellen, die gezielt auf die Ursache und Abhilfe zu den Spitzenbelastungen geht.

2.3 Bedeutung der Nutzen-Kosten-Analyse

Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ist für die Einstufung in die Bedarfsstufen von zentraler Bedeutung. Deshalb werden einfühend wichtige Aspekte der Nutzen-Kosten-Analyse diskutiert.

2.3.1 Unzureichende Ermittlung der Umweltauswirkungen

Der Bundesverkehrswegeplan sowie der Umweltbericht versuchen soweit möglich, die Umweltauswirkungen auch monetarisiert abzubilden. Dies ist jedoch auch in den Bereichen Klimawirkung, Schäden beim Naturschutz sowie Lärm, Wasser usw. letztlich nicht möglich, da qualitative Aspekte der Wirkungen bzw. der durch das Projekt zerstörten Strukturen in Natur und Gesundheit sich nicht monetarisieren lassen. Sie sind im Rahmen von FFH und UVP-Erheblichkeitsprüfungen qualitativ zu bewerten. Wenn Projekte – wie das vorliegende – dabei hohe oder sehr hohe Umwelt- und Gesundheitswirkungen aufweisen, sind Alternativen zu entwickeln.

Es wäre auch erforderlich, bei der qualitativen Beurteilung der Vorhaben, den den „*umwelt- und naturschutzfachlichen Belangen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine wichtigere Rolle als in der Vergangenheit*“⁶ eine höhere Rolle zuerkennen, wie es früher schon einmal angesetzt wurde. Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein **sehr hohes** Umweltrisiko als Bewertungsstufe enthalten war.

Dieses ist beim Vorhaben der OU Altstadt gegeben, da hier sowohl Auswirkungen auf ein Vogelschutzgebiet, Auswirkungen auf Vogelzug- und Fledermäuse, Auswirkungen auf den Hochwasserschutz, Auswirkungen durch Lärmverlagerung mit Verstärkung – also Mehrfachwirkungen - vorliegen.

Die Umwelt-Risikoeinschätzung (URE) ergänzte mit der FFH-Verträglichkeitseinschätzung (FFH-VE) das Bewertungsverfahren um die qualitative Beurteilung von raumbezogenen Umweltauswirkungen. Durch das Bundesamt für Naturschutz (BfN) erfolgte eine Vorabuntersuchung (Früherkennungssystem zur Auswahl ökologisch problematischer Projekte). Danach schlossen sich die URE bzw. FFH-VE an. Die Ergebnisse wurden in einer Skala von 1 bis 5 aufbereitet (sehr geringes bis sehr hohes Umweltrisiko). Damit konnten frühzeitig und angemessen mögliche Konflikte mit dem Natura 2000 Netz berücksichtigt werden.

Durch die frühzeitige Bearbeitung der umwelt- und naturschutzfachlichen Konflikte auf der Ebene des BVWP konnten so die verfahrensmäßigen Risiken eines Projektes minimiert werden. Die FFH-VE hat somit eine andere Ebene als die Projekt-FFH-VP. Die FFH-VE konnte aber bereits aufzeigen, ob die Projektdurchführung eine FFH-VP erfordert und, ob deutlich erhöhte Kosten im Zusammenhang mit Sicherungsmaßnahmen für das Netz von Natura 2000 entstehen. Zur Abarbeitung der erkannten Umwelt- und Natura 2000 Konflikte wurde der naturschutzfachliche Planungsauftrag entwickelt, der zum Teil auch eine **verminderte** Bedarfseinstufung zur Folge hatte.⁷ Dabei sollte berücksichtigt werden, dass bei noch nicht

⁶ Vgl. BR-DS 550/03, Entwurf des 5. FStrAbÄG vom 15.8.2003.

⁷ Vgl. BVWP-Bewertungsverfahren, 2003, S. 49-51.

entscheidungsreifen Projekten neben den bisherigen Projektplanungen auch **Alternativplanungen**, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, untersucht werden sollten.

Von diesem hohen Umwelt- und Naturschutzstandard rückt die BVWP 2015 wieder ab, was naturschutzfachlich großer Kritik begegnet und als erheblicher Rückschritt anzusehen ist.

Bei der OU Altstadt ist demnach in jedem Fall auch gemäß den Einschätzungen im Dossier von Hessen-Mobil und der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie im Verfahren eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung auf Grundlage einer FFH-Voruntersuchung erforderlich. Der BUND geht davon aus, dass eine solche Untersuchungen eine erhebliche Beeinträchtigung von Schutzgütern aufzeigen wird. Dies ist auf Grundlage der UVS auch der Straßenbauplanung und dem BMVI bekannt.

Umso mehr ist es jetzt schon erforderlich, angesichts hoher und „erheblicher“ Beeinträchtigungen im Sinn der FFH-RL und des Bundesnaturschutzgesetzes nach möglichen Alternativen Ausschau zu halten. Dies betrifft, den Ausbau der Niddertalbahn, den Bau einer die Ortsdurchfahrt entlastenden Autobahnauffahrt, sowie Maßnahmen zur Minderung des Binnenverkehrs in Altstadt bzw. dessen Verlagerung auf Radfahren oder eine ortsinterne Buslinie zwischen den Ortsteilen, den Aufbau oder Förderungen von Lieferservice, usw.

Allerdings werden durch das BMVI und HessenMobil keinerlei solche Alternativen vorgelegt oder untersucht. Auch die Gemeinde Altstadt hat dies nicht im Rahmen ihres Auftrags an HessenMobil einbezogen.

Eine solche Vorgehensweise ist grob fehlerhaft und widerspricht den rechtlichen Anforderungen des UVP-Rechts und des Naturschutzrechts.

2.3.2 Unzureichende Ermittlung der Investitionskosten

Der folgenden Aussage zu den Investitionskosten widerspricht, dass sich die **bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten** (Nettokosten, inkl. Planungskosten), lediglich auf den Preisstand 2012⁸ beziehen:

„Zentrale Bedeutung für das Ergebnis der NKA haben die Investitionskosten der zu bewertenden Vorhaben. Vor dem Hintergrund der im Zeitablauf teilweise dramatischen Kostensteigerungen bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wurde beim BVWP 2030 besonderer Wert auf die Abschätzung realistischer Investitionskosten gelegt.“⁹

Gerade vor dem Hintergrund der Aussage des Zitats ist nicht verständlich, warum nicht aktuelle Kostensätze zugrunde gelegt wurden. Dies wäre auch deshalb zu erwarten gewesen, da die Gesamtprojektkosten mit dem Preisstand 2014

⁸ Vgl. BMVI (3/2016): Prins, Projektbewertungen der B 247n

⁹ Vgl. BMVI (3/2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf, S. 60

angegeben werden.¹⁰ Auf welcher Grundlage eine Abschätzung realistischer Investitionskosten erfolgt sein soll, erschließt sich nicht.

Die Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 26 Mio. € angegeben, die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten auf dem Preisstand 2012 mit 25 Mio. €,¹¹ davon entfallen 3,8 Mio. € auf Planungskosten.¹² Der Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten wird mit 21,615 Mio. € ausgewiesen, da er um die Planungskosten reduziert wurde.¹³ Nach den Angaben im Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan werden die „*bereits verausgabten Planungskosten aus der Bewertung ausgeklammert.*“¹⁴ Dies führt dazu, dass für Projekte mit weit fortgeschrittener Planung – wie beim Beispiel der B 521n – immer **wesentlich höhere Nutzen-Kosten-Verhältnisse** ausgewiesen werden als für Projekte, die erst noch geplant werden. Denn nur in diesen Fällen werden die Planungskosten berücksichtigt:

„Zu den Kosten zählen neben den Aus- und Neubaukosten des betrachteten Projektes auch deren Planungskosten, soweit sie nicht bereits vor Beginn der Betrachtungszeitraums angefallen sind.“¹⁵

Durch diese Vorgehensweise ist eine Vergleichbarkeit der Nutzen-Kosten-Verhältnisse nicht gegeben.

Bei 3,1 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten je Bau-km bezogen auf die Gesamtprojektkosten 8,39 Mio. €. Wählt man die bewertungsrelevanten Kosten als Bezugsgröße ergeben sich 8,06 Mio. € pro Bau-km.¹⁶ Durch den Bezug der bewertungsrelevanten Kosten auf 2012 werden die bewertungsrelevanten Projektkosten um mindestens 4 % unterschätzt. Denn nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes sind von 2012 bis 2014 die Baukosten im Straßenbau um 4,0 % (von 106,3 auf 110,3) gestiegen (vgl. Tab. 5).

Danach wäre jetzt mit 26 Mio. € zu rechnen. Dadurch erhöhen sich die durchschnittlichen Kosten je bau-km auf 8,39 Mio. €.

Es muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Baulänge im Umweltbericht abweichend vom Projektdossier mit 2.900 m angegeben wird. Wählt man diesen Wert als Bezug ergeben sich Kosten von 8,97 Mio. € je bau-km. Auf der Grundlage dieses Kostenwertes je bau-km, könnten die Kosten bei 3,1 km auch 27,8 Mio. € betragen.

Die nicht übereinstimmenden Baulängen müssen aufgeklärt werden. Außerdem muss eine aktualisierte Kostenberechnung vorgelegt werden. Denn aus einem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den**

¹⁰ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/_B521-G20-HE-grunddaten

¹¹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/_B521-G20-HE-grunddaten

¹² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_nutzen

¹³ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_nutzen

¹⁴ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 50

¹⁵ Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 35

¹⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/_B521-G20-HE-grunddaten

Investitionskosten keine belastbaren Daten vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen (s. im Detail Kap. 2.3.3).¹⁷

Tabelle 2: Baukostenentwicklung im Straßenbau 2011 bis 2014

Art	Wägungs- anteil am Gesamt- index in %	2011	2012	2013	2014	2013	2014				Veränderung Nov. 2014 gegenüber Nov. Aug. 2013 2014 in %			
		Durchschnitt				Nov.	Febr.	Mai	Aug.	Nov.	2013	2014		
Straßenbau														
Insgesamt	1000	102,5	106,3	108,9	110,3	109,6	109,7	110,0	110,8	110,8	1,1	-		
Erdarbeiten	351,78	101,7	104,1	106,3	107,9	107,0	107,2	107,7	108,3	108,4	1,3	0,1		
Entwässerungskanalarbeiten	55,44	102,0	104,7	106,6	108,4	107,0	107,6	108,2	108,9	109,0	1,9	0,1		
Verkehrswegebau, Oberbausch. ohne Bindem.	146,06	102,1	104,8	107,0	109,7	107,4	108,0	108,5	111,1	111,3	3,6	0,2		
Verkehrswegebau, Oberbausch. m. hydr. Binde.	28,22	102,1	104,9	107,3	109,3	108,0	108,2	108,9	110,2	109,9	1,8	-0,3		
Verkehrswegebau, Oberbausch. aus Asphalt	338,57	103,7	110,3	113,7	114,4	114,6	114,3	114,2	114,5	114,4	-0,2	-0,1		
Verkehrswegebau, Pflaster-, Platten-, Einfass.	28,84	101,2	102,7	104,6	106,1	105,1	105,5	105,9	106,6	106,5	1,3	-0,1		
Mauerarbeiten	0,57	101,7	103,9	105,4	107,6	106,0	106,9	107,3	108,1	108,2	2,1	0,1		
Betonarbeiten	27,69	101,7	103,8	105,0	106,3	105,4	106,1	106,1	106,5	106,4	0,9	-0,1		
Metallbauarbeiten	19,54	104,1	106,5	108,3	110,7	108,8	110,4	110,1	110,7	111,6	2,6	0,8		
Maler- und Lackierarbeiten – Beschichtungen	3,29	101,1	103,2	104,5	105,7	104,7	105,1	105,7	106,1	105,9	1,1	-0,2		

Quelle: Fachserie 17, Reihe 4, 11/2014, gewerblicher Baukostenpreisindex, S. 16

Tabelle 3: Baukosten der B 521n

Projekte	Baulänge in m nach Projektdossier	Baukosten (2014) HH-relevant	Baukosten (2012) bewertungs- relevant
Ortsumfahrung Altenstadt	3.100	26,0	25,0
Baukosten 2014			26,00*
Kosten pro bau-km		8,39	8,39

Quelle: eigene Berechnungen auf Basis PRINS

2.3.3 Kritik des Bundesrechnungshofs an der Ableitung der Kostensätze

Zur Plausibilisierung der Investitionskosten wird im Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages ausgeführt:

„Das BMVI beauftragte ein Büro, ein Verfahren zur Plausibilisierung der von den Ländern angemeldeten Investitionskosten zum BVWP 2030 zu entwickeln. Basis hierfür sollten die Kosten bereits fertiggestellter Straßenbauprojekte (Vergleichsprojekte) sein.

Das Büro berechnete auf Grundlage der Vergleichsprojekte für unterschiedliche Straßenquerschnitte Kostenober- und Kostenuntergrenzen (Vergleichskosten). Wenn die von den Ländern angemeldeten Investitionskosten innerhalb oder oberhalb der jeweiligen Vergleichskosten lagen, sollten sie als plausibel eingestuft werden.

¹⁷ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9

[...]Wie das Büro die Vergleichskosten im Detail hergeleitet und berechnet hatte, war darin nicht dargelegt. Auch das BMVI konnte dem Bundesrechnungshof dies nicht erläutern.“¹⁸

*„[...] Für das Herleiten der Vergleichskosten sollten fertiggestellte Straßenbauprojekte als Datengrundlage verwendet werden. Dazu fragte das **BMVI** von den Ländern Daten zu 148 Projekten ab. Diese meldeten jedoch nur Daten zu 78 Projekten. Für das Gutachten konnten davon lediglich 54 Projekte verwertet werden.“¹⁹*

Diese Vorgehensweise wird vom Bundesrechnungshof als sehr bedenklich bewertet, denn dadurch, dass das BMVI diese Daten nicht kannte, **konnte es deren Qualität und Richtigkeit nicht bewerten.** „Auch dadurch ist die Verlässlichkeit der hergeleiteten Vergleichskosten fragwürdig.

Darüber hinaus hält es der Bundesrechnungshof nicht für hinnehmbar, dass das BMVI nicht sichergestellt hat, dass dem Büro ausschließlich Daten von schlussgerechneten Projekten gemeldet wurden. Nur bei schlussgerechneten Projekten sind alle Nachträge und damit alle Kosten bekannt. Für die Plausibilisierung der angemeldeten Straßenbauprojekte ist daher das Herleiten von Vergleichskosten auf der Basis schlussgerechneter Leistungen unabdingbar.“²⁰

Diese Bewertung des Bundesrechnungshofes zeigt, dass **überhaupt keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorliegen.**

Wie wenig belastbar eine solche Vorgehensweise ist, zeigt das Fallbeispiel der A 44 Kassel – Wommen, wo die Baukostensteigerung in den Abschnitten der VKE 1-33 bei etwa 50 % liegt und ständig Nachträge von den Baufirmen eingereicht werden müssen wegen unauskömmlicher Baukostenkalkulation. In der VKE 20 Hessisch-Lichtenau wurden Gesamtkosten nur für den Bund von 93,1 Mio. € im Vergleich zu 44,7 Mio. € (Kostenansatz 2001) ermittelt.²¹ Die A 44 ist nur ein Beispiel unter vielen, wie die Bundestagsdrucksache Nr. 18/5989 zeigt.

2.4 Kosten der Niddertalbahn

Der von der Gemeinde Altstadt im Rahmen der AG Niddertalbahn befürwortete zweigleisige Ausbau der Niddertalbahn wird durch Interdependenzen (Abzugseffekte) konterkariert.

Warum der BVWP hier nicht seiner Aufgabe nachkommt, Alternativen zu prüfen, ist nicht nachvollziehbar, zumal dies in der BVWP-Grundkonzeption so vorgesehen ist.

Aus vergleichbaren Fallbeispielen sind Abzugseffekte von bis zu 40 % bekannt. Nach dem BVWP 2003 soll zwischen Marburg und Frankenberg eine ortsdurchfahrtfreie Umgehung im Zuge der B252n entstehen, die parallel zur Bahnstrecke Marburg-

¹⁸ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 8

¹⁹ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9

²⁰ Vgl. Bundesrechnungshof (23.3.2016): Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO über die Plausibilisierung der Investitionskosten von Straßenbauprojekten zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030, S. 9, 10

²¹ Vgl. BT-DS-Nr. 80/5018, S. 6 sowie BT-DS-Nr. 18/5989, S. 7.

Frankenberg verlaufen würde. Die damals ausgewählte Westumgehung („optimierte Westlinie“) hat inkl. der Netzergänzungen eine Gesamtlänge von 20,3 km. Durch die Ortsumgehungen reduziert sich die Reisezeit für die Relation Frankenberg – Marburg im MIV um 10,5 Minuten von derzeit 53 Minuten auf 42,5 Minuten. Sollte auch die Umgehung Burgwald-Ernsthausen verwirklicht werden, ist mit einer weiteren Reduzierung der Reisezeit im MIV zu rechnen. Das Landesamt für Straßenbau prognostizierte 1994 infolge der Straßenbaumaßnahme 241 verlagerte Fahrten von der Bahn auf die Straße. Der Modal Split-Anteil des ÖV sinkt demnach von 8,3 auf 5 %. Der Rückgang von 40 % wird vom RMV als existenzbedrohend gesehen, da bei Realisierung der B 252 lediglich 400 Fahrgäste/Tag verbleiben würden. Das Reisezeitverhältnis verändert sich zugunsten des MIV von 0,82:1 auf 0,68:1.²²

Diese möglichen negativen Folgen hätten auch beim hier vorliegenden Fall im Rahmen einer Interdependenzbetrachtung ermittelt werden müssen.

Warum im Methodenhandbuch nur Nutzeneffekte berücksichtigt werden, die zu Lasten der Schiene gehen, ist nicht nachvollziehbar.

„Zusätzlich zu diesen ohnehin berücksichtigten Wirkungen erfasst die Nutzenkomponente NK den Umstand, dass durch Verlagerungen von der Straße auf andere Verkehrsträger Reise- und Transportzeitgewinne im Straßenverkehr durch reduzierte Auslastungen und damit einhergehende höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten erzielt werden können.¹⁴ Darüber hinaus wird über die Nutzenkomponente NK berücksichtigt, dass durch Schienenverkehrsprojekte, die eine Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge vorsehen, Reisezeitgewinne im Straßenverkehr durch entfallende Wartezeiten an den Bahnübergängen entstehen können.“²³

Die Brücken, die eine deutlich größere Durchfahrtsweite für eine zweigleisige Durchfahrt der Bahn aufweisen müssen, müssen im Falle der OU ggf. neugebaut werden, was dem verursachenden Verkehrsträger zugerechnet werden muss. Außerdem müssten bei einem zweigleisigen Ausbau der Niddertalbahn breitere Durchfahrten bei den Brücken für die OU Altstadt hergestellt werden, was wiederum die Baukosten der OU erhöhen würde.

Der BUND Altstadt stellt hierzu fest, dass wir fordern im Rahmen des BVWP allgemein und insbesondere bei der OU Altstadt dem öffentlichen Verkehr, und insbesondere dem Ausbau der Niddertalbahn absolute Priorität gegeben werden muss.

2.5 Überhöhtes NKV

Der Nutzen aus **Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr** wurde mit einem Nutzen von (Barwert) 23,766 Mio. € / 936.000 € im Jahr angesetzt. Auf der bisherigen Strecke von 2,2 km zwischen den geplanten Anbindungspunkten der OU

²² Berechnung nach Standardisierter Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV, 1993. S. 27ff. Berechnung der Verlagerungen und Auswirkungen des Reisezeitverhältnisses IV/ÖV auf den Modal Split. Vgl. Hessisches Landesamt für Straßenbau - HLS: Bau von Ortsumgehungen im Zuge der B 252/B 62 neu. Ergänzende Aussagen zur Konkurrenzsituation Straßenbau, Bahnlinie. Wiesbaden. 1994. S. 19f. Vgl. auch Hahn, Wulf (2001): Interdependenzen zwischen Straße und Schiene, Verkehr und Technik, Heft 1.

²³ Vgl. PFV (2016): Methodenhandbuch zum BVWP 2030, S. 30, S. 35.

beträgt die Durchfahrzeit mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h ca. 4,5 Minuten, bei 40 km/h 3,3 Minuten. Die Fahrzeit auf der OU beträgt bei 3,0 km und 60 km/h (durchschnittlich aufgrund von Steigung, Kurve, Kreisel) also 3 Minuten. Es ist also – wenn überhaupt - nur ein sehr geringer Zeit- und Kostenvorteil festzustellen.

Durch die längere Strecke liegen sogar höhere Kraftstoffkosten und Schadstoffemissionen vor. Eine Zeitersparnis auf der OU relativiert sich dadurch, dass gerade bei Verlagerung in den Zeiten des Berufsverkehr dann auch auf der OU und dem dort erforderlichen Kreisel eine erhöhte Querung durch Schüler/innen und Berufstätige, die zu Fuß und Fahrrad unterwegs sind, vorliegt.

Neben der erhöhten Unfallgefahr, da keine Ampel und kein Zebrastreifen nach Angaben von Hessen Mobil vorgesehen sind, ginge hier eine Zeitersparnis (bei Durchfahrten von Autos) zu Lasten der Zeiten anderer Verkehrsteilnehmer. Dies müsste beim Nutzen abgezogen werden. Oder Maßnahmen zur Sicherung müssten erhöhend bei den Gesamtinvestitions- und Betriebskosten angesetzt werden.

Und selbst wenn ein Vorteil in Zeit und Kosten vorliegen würde, wie in PRINS unterstellt, würde dies nur in etwa 50% des Verkehrs betreffen. Tatsächlich dürfte man unterstellte Vorteile nur einem Bruchteil des Gesamtverkehrs in den Spitzenbelastungen zurechnen.

In PRINS wird hingegen ein monetärer Vorteil der Reisezeit von ca. 24 Mio. € Barwert angesetzt und davon 9,3 Mio. € bei Reisezeitgewinnen von unter 1 Minute. Hinzu kommt ein Vorteil der Transportzeit im Güterverkehr von 0,73 Mio. €.

Diese Berechnungen gehen von zu hohen Zeitwerten/h aus. Für den gewerblichen PKW-Verkehr werden Zeitwerte von 25-70 €/h je nach Entfernungsstufe angesetzt, ohne dass die Entfernungsstufen im Projektdossier angegeben werden. Das Verfahren ist völlig intransparent und stellt eine black box dar.

Der BUND Altstadt widerspricht daher dieser Berechnung. Es sind keine wesentlichen Zeitgewinne festzustellen.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass Angaben zu den Reisezeitnutzen unterlegt sein müssen durch eine **differenzierte Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang)**, da nur in den Hauptverkehrszeiten sehr hohe Nutzen (s.o.) entstehen, die während des übrigen Tages nicht gegeben sein werden. Diese Angaben müssten für eine belastbare Berechnung für **den Bezugs- und Planfall vorliegen**. Dies ist jedoch nicht der Fall. Deshalb ist es gerechtfertigt, diese marginalen Zeitgewinne nicht zu berücksichtigen.

Das NKV beträgt nach den Angaben im Projektdossier **nur 2,2**.²⁴ Berücksichtigt man die Planungskosten verringert sich das NKV auf **1,92**. Berücksichtigt man außerdem die Reisezeitgewinne, die sich aus einer Verkürzung der Reisezeit von weniger als einer Minute ergeben nicht, ergibt sich ein NKV von **1,55** (vgl. Tab. 7).

Die Vorteile unter 1 Minute sind nach Auffassung des BUND nicht zu werten, da diese auch keinen subjektiven Vorteil der Fahrer bieten. Die Nachweisbarkeit der Reisezeitvorteile < 1 Minute sind auch aufgrund der Ungenauigkeit der Verkehrsmodelle in Frage zu stellen. Damit sind vom Gesamtnutzen von 48 Mio. € also ca. 25 Mio. € für angebliche Vorteile der Reisezeiten abzuziehen. Es würden –

²⁴ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_nutzen

noch ohne Abzug von angeblichen Kostenvorteilen- ein Gesamtnutzen von 23 Mio. € verbleiben, das Nutzen-Kosten-Verhältnis würde dann gerade noch bei **1,06** liegen.

Berücksichtigt man, das bisherige Preissteigerungen nicht beachtet wurden und künftige noch eintreten werden sowie höhere Kosten bei den Brücken anzusetzen sind, da die Ortsumgehung die Möglichkeit der zweispurigen Führung der Niddertalbahn nicht „verbauen“ darf könnten die bewertungsrelevanten Kosten durchaus bei über 30 Mio. € liegen. Das Nutzen-Kostenverhältnis läge dann bei **0,77**.

Die Planung der OU Altstadt weist daher KEINEN überwiegenden Nutzen auf und dies bei nachweislich hoher Umweltbelastung.

Der BUND Altstadt fordert daher, dass das Projekt B 521 OU Altstadt aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen wird.

Tabelle 4: Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

	Nutzen in Mio. €	Kosten in Mio. €	NKV
Kosten laut Projektdossier	48,1	21,615	2,23
mit Planungskosten	48,1	24,99	1,92
mit Planungskosten ohne Reisezeitnutzen < 1 min	38,792	24,99	1,55
Kosten laut PRINS ohne Reisezeitnutzen	23,0	21,6	1,06
Kosten ohne Reisezeitnutzen mit Baukosten inkl. Brücken für zweigleisige Niddertalbahn	23,0	30,0	0,77

Quelle: eigene Berechnungen auf Basis der Angaben in http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_nutzen

Kosten und Auswirkungen der Brückenbauwege für Feldwege

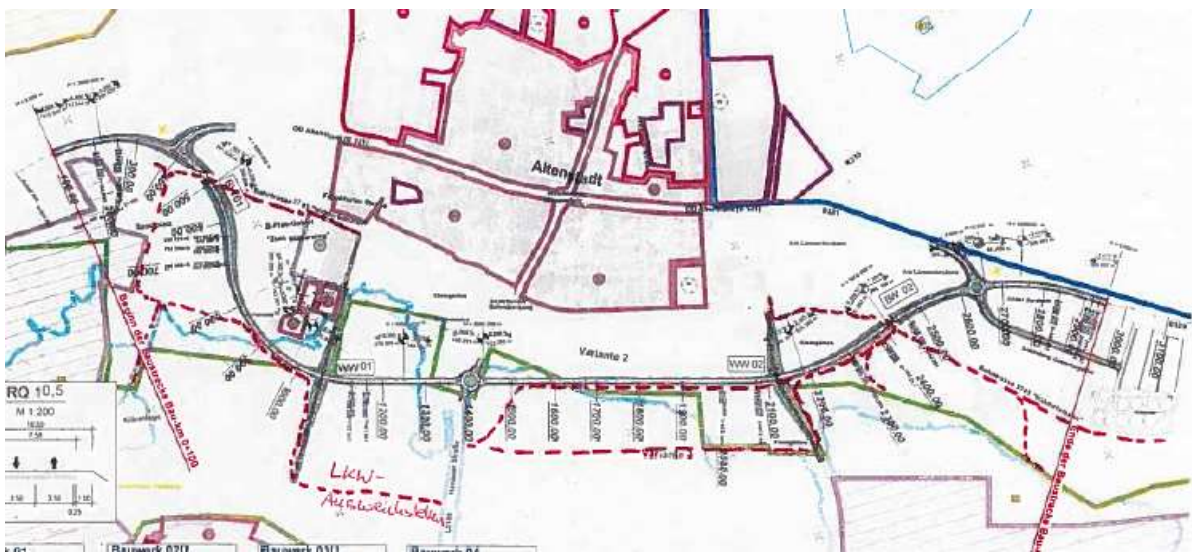
Des Weiteren ist zu beachten, dass mehrere Überquerungen für Feldwege vorzusehen sind.

Dies betrifft Querungen mit Steigungen auf beiden Seiten beim Bereich Emmahof und Reiterhof. Die Gemeinde Altstadt hat hierzu vorgeschlagen, auf diese Querungen zu verzichten um Kosten beim Bau der OU zu sparen. Jedoch wurde nicht berechnet, wieviel Kosten hierbei gespart werden können und wie hoch die Kosten für die alternativ hierzu zu erstellenden (Um-)Wege, Ausweichstellen und Parallelführungen von ausgebauten Feldwegen zu erwarten sind, wo Mehrkosten für längere Fahrten zu schweigen.

Des Weiteren sind Überwege für die Landwirtschaft auch eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Altstadt und Oberau bzw. der Waldsiedlung im Bereich „Hensel-Pappelhof“ und „Reiterhof“. Dies betrifft wesentliche innerörtliche Verkehrsbeziehungen für Fußgänger, Radfahrer auch für die Erholungsnutzung für Einheimische und Touristen. Die OU zerschneidet hier auch verschiedene

touristische Wege, wie Vulkanweg, Bonifatiusroute, Apfel- und Obstwiesenroute. Der von der Gemeinde Altenstadt und dem Wetteraukreis so wichtig bezeichnete Tourismus in der Region würde hierdurch erhebliche Probleme erhalten, wenn die OU hier eine sehr hohe Trennwirkung aufweisen würde. Wege müssten umgelegt werden, und Touristen und Wanderer müssten wegen der OU regelrecht um den Kernort herumgeleitet werden. Dies würde wiederum zu deutlichen Verschlechterungen für die Geschäfte und Restaurants führen, die zumindest teilweise auf den Tourismus setzen. Die Beeinträchtigung des Tourismus in und um Altenstadt durch die OU wurde nicht beachtet und bedingt erhebliche finanzielle Einbußen, bzw. die Behinderung eines umweltverträglichen Tourismus in der Region. Diese Wirkungen müssten negativ beim Vorhaben der Gemeinde Altenstadt zum Weglassen der Feldwegebrücken berücksichtigt werden.

Abbildung 5: Feldwegeplanung Altenstadt



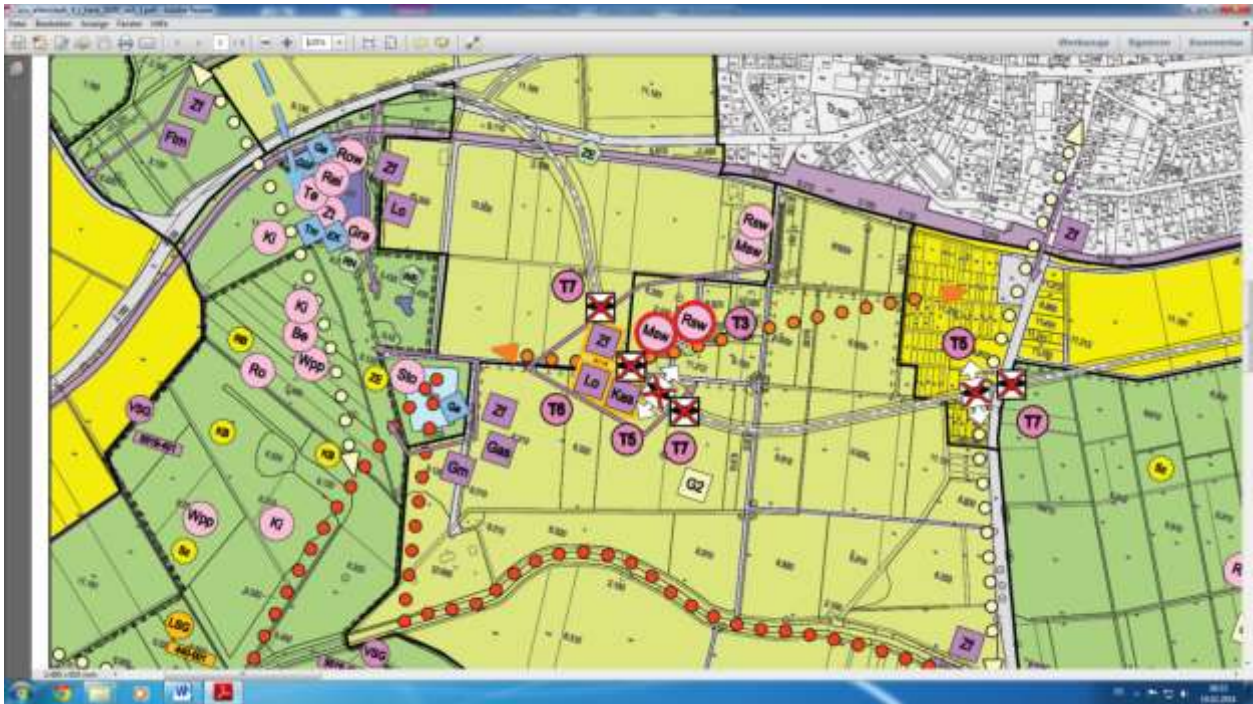
Quelle: Gemeinde Altenstadt, Feldwegeplanung

2.6 Der Bau und Betrieb der OU 521 Altenstadt bedingt eine zu hohe Belastung und Gefährdung für die Natur.

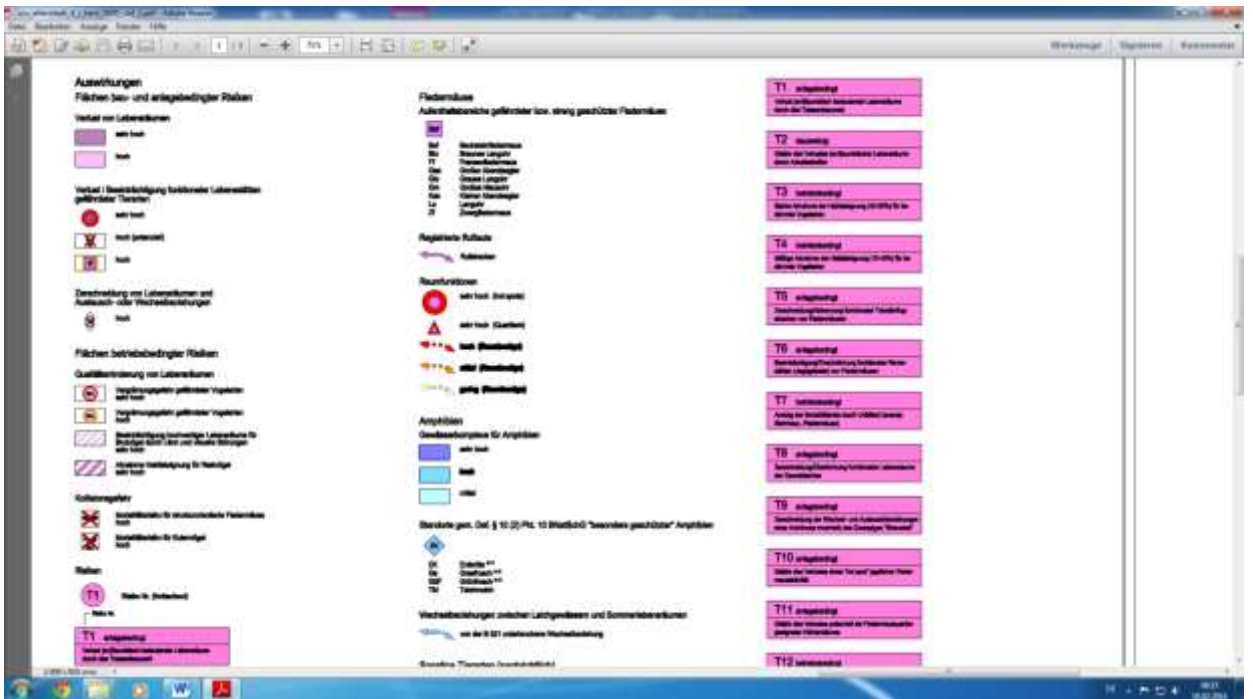
Da diese Belastung in PRINS fehlerhaft dargestellt ist, sei hier auf die Ausführungen in der UVS und das Projektdossier von Hessen Mobil verwiesen. Der BUND hat auch vielfach in der Diskussion über eine Vorzugstrasse auf die hohen Einwirkungen hingewiesen. Die Südvariante geht sehr nahe an dem Vogelschutzgebiet vorbei und in der UVS sind die hiervon bedrohten sowie besonders geschützten Arten dargestellt. (Quelle UVS zur OU 521, NaturProfil im Auftrag von HessenMobil, vgl. Abb. 6).

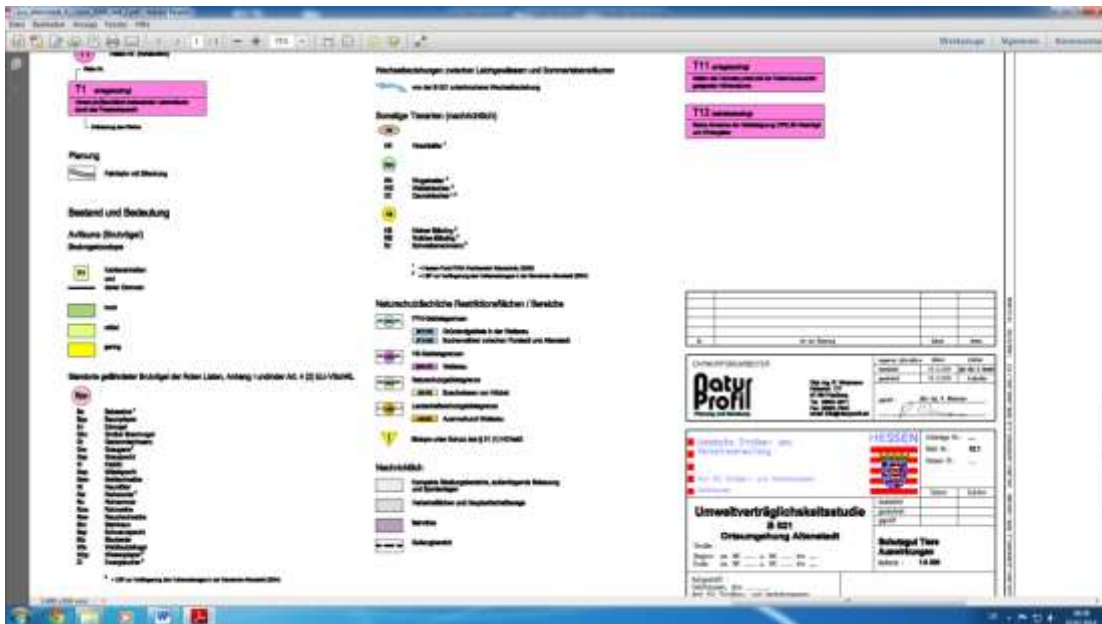
Die Abbildung aus der UVS sowie die Beschreibung in der Legende zeigt die hohe Beeinträchtigung in Hinblick auf den Naturschutz.

Abbildung 6: UVS-Bewertung



Noch Abb. 6:





Quelle: UVS, Natur Profil, im Auftrag von HessenMobil

Es sei betont, dass der Auenbereich der Wetterau, von dem ein Teil als Vogelschutzgebiet besonders geschützt wurde, zu einem der ökologisch wertvollsten Bereiche in der Wetterau und – in Hinblick auf den Vogelzug – auch überregional gehört. Da die Fachdarstellung, die bei einem späteren Planungsverfahren sicherlich zum Aus für das Vorhaben führen würde, zu ausführlich wäre und auf alle einzelnen betroffenen Arten eingehen müsste, lassen wir hier nur denjenigen zu Wort kommen, der als Naturschützer vor 30 Jahren die Grundlage für die Schaffung des Auenverbundes Wetterau gelegt hat, Karl Winther (NABU Altenstadt), Ehrenbürger der Gemeinde Altenstadt:

„Als ich die Pläne sah, war ich sehr betroffen. Die Straße soll direkt durch das Auengebiet zwischen Altenstadt und Oberau geführt werden. Mehr als mein halbes Leben habe ich mich gemeinsam mit meinen Freunden vom Naturschutz für den Erhalt und die Förderung unserer Feuchtwiesen eingesetzt. Diese Auen sind als Habitat hochsensibler und bestandsbedrohter Vogelarten in ihrer Entwicklung störungsfrei zu schützen. In den letzten Jahrzehnten wurde dieser Lebensraum mit mehr Leben erfüllt, in dem Fluss-Renaturierungen durchgeführt wurden, Extensivierungsverträge mit Landwirten geschlossen wurden sowie Feuchtbiootope angelegt wurden und weiterhin angelegt werden.

Der amtliche und ehrenamtliche Naturschutz bemüht sich seit Jahren, verloren gegangene Retentionsräume durch Umwandlung von Ackerflächen wieder zu Wiesen herzustellen. Die Bewohner abwärts unserer Bach- und Flussläufe sind dankbar für all diese Maßnahmen, wo sie schon so viele Jahre mit Hochwasserschäden zu kämpfen haben. –

Deshalb kann es nicht sein, dass diese Bemühungen durch Straßenbaumaßnahmen in den Sand gesetzt werden. Wollen Sie wirklich diesem Wahnsinn zustimmen? Wollen das auch die Altenstädter Bürger wirklich? Ich bitte Sie nachdrücklich und herzlich: Sagen Sie NEIN zur Umgehungsstraße durch das Auengebiet“. Ihr /Euer Karl Winther. 24.11.2013

(Quelle Informationsblatt

BUND Altenstadt, NABU Altenstadt, Bürgerinitiative 15. Januar 2014)

Weitere besonders geschützte Arten, die im östlichen Verlauf der geplanten OU verstärkt vorkommen, wie Rotmilan oder Zauneidechse (im Bereich der Kleingärten) wurden zudem noch gar nicht in der Umweltprüfung berücksichtigt.

Die Umweltbetroffenheit sollte daher weiterhin, wenn auch mit einer besseren Begründung als in PRINS bei „hoch“ verbleiben, und wenn es diese Kategorie geben würde, müsste sie bei „sehr hoch“ liegen.

2.7 Die OU führt zu einer Verlagerung der Lärmbelastung, der eine nur deutlich geringere Lärmentlastung gegenübersteht.

Unbestritten ist, dass die OU eine Lärmentlastung in der Ortsdurchfahrt bedingt. Zahlreiche Anwohner begrüßen dies. Ebenso zahlreiche Anwohner haben aber auf Bürgerversammlungen mitgeteilt, dass sie sich auf die Situation eingestellt haben, und Schlafräume der Straße abgewandt eingerichtet sind. Demgegenüber führt die Südvariante zu einer erheblichen stärkeren Lärmbelastung im Bereich des Ortsteile Oberau. Dort war auch eine klare mehrheitliche Ablehnung der OU beim Bürgerentscheid gegeben. (72%:28%).

In der PRINS-Bewertung ist hingegen ein Nutzen (Barwert) aus der Veränderung der Lärmbelastung von 4,23 Mio. € angesetzt,²⁵ dessen Herleitung äußerst zweifelhaft ist. Es werden viel mehr Anwohner mit mehr Lärm belastet werden, als entlastet werden. Die Angabe, dass 1.297 Einwohner vom Lärm entlastet, aber keine Neubelastung von Einwohnern stattfinden soll ist nicht nachvollziehbar.²⁶ Der Negativnutzen für die Belastung der Außerortslage wird nur mit 0,415 Mio. € angesetzt.

Dies deutet auf die unzureichende Bewertung der Betroffenheit neu verlärmter Bereiche, der verschlechterten Erholungseignung im Umfeld der Trasse sowie die fehlende Berücksichtigung der Lärmauswirkungen.

2.8 Weitere Probleme, wie die Verschärfung der Hochwassergefahr wurden nicht beachtet.

Im Dossier von Hessen Mobil wird auf die Verschärfung der Hochwassergefahr durch Abschneiden von Retentionsräumen eingegangen. Es wird ein Überschwemmungsgebiet durchfahren und es sollte die Notwendigkeit von konfliktmindernden Maßnahmen, wie Dämmen geprüft werden. Ein solcher wesentlicher Hinweis ist in PRINS nicht enthalten.

Durch die geplante Führung der OU auf einem Damm werden Teile der Retentionsflächen abgetrennt, wobei auch Durchflüsse im Damm die Rückhaltewirkung dieser Flächen nur unzureichend sicherstellen können. Die Verlagerung und Verstärkung von Hochwasserbelastungen, v. a. im Stadtteil Altstadt-Höchst wurde in der Aufstellung im BVWP nicht berücksichtigt.

Der BUND Altstadt fordert daher die Überarbeitung der Beurteilung und zwar in **Hinblick auf höhere Baukosten als auch in Hinblick auf eine restriktivere Bewertung im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, da solche Auswirkungen in beiden Bereichen nicht berücksichtigt wurden.**

²⁵ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_nutzen

²⁶ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_umwelt s. Umweltbeitrag Teil 1, Nr. 1.1.

2.9 Alternativenprüfung

Die nach der SUP vorgeschriebene Alternativenprüfung²⁷ wurde zum Teil nicht oder auf veralteten Grundlagen basierend durchgeführt. Zwar gibt es im Projektinformationssystem zu allen Projekten zumindest beim Gesamtprojekt ein Kapitel 1.4 Alternativenprüfung. Aus den Ausführungen im Projektinformationssystem zur B 521n geht hervor, dass es einen Vergleich von drei Südvarianten geben soll, dessen Ergebnisse aber nicht vorgestellt werden. Die Aussage, dass der Ausbau im Bestand entsprechend den heutigen Verkehrserfordernissen keine Alternative sei,²⁸ passt nicht zu den Verkehrsbelastungen von 15.000 Kfz/24h im Bezugsfall.²⁹ Diese lassen sich auch ohne Ausbau auf der Bestandsstrecke abwickeln.

Ein umfassender Variantenvergleich wurde zwar von Hessen Mobil durchgeführt, der aber vom BMVI nicht berücksichtigt wurde (vgl. hierzu II.5.1-5.2).

Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der UVP, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde.

Auffällig ist, dass im Umweltbericht weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert wurde, was § 14g Abs. 1 und 2 fordern. Es ist nicht ausreichend dabei auf das PRINS (vgl. S. 189 des Umweltberichtes) zu verweisen, zumal die Projektdossiers in den Auslagestellen (z. B. Kassel) nicht zur Verfügung standen, sondern jeweils im Internet nach den Projekten gesucht werden musste.³⁰

Damit gehen die SUP-Vorschriften weiter als die des UVPG in § 6 Abs. 3 Nr. 5, wo nur auf die Übersicht zu anderweitig geprüften Alternativen hingewiesen wird. § 14g Abs. 1 UVPG sieht dagegen vor, dass in die SUP eine Alternativenprüfung integriert wird, soweit vernünftige Alternativen vorliegen. Diese können folgender Natur sein:

- Konzept- oder System-Alternativen (grundsätzliche Optionen zur Realisierung bestimmter Planungsziele), Ausbau der Niddatalbahn
- Standortalternativen
- Verfahrensalternativen (andere technische Ausgestaltung)

Bei der Alternativenprüfung i. S. § 14 g (1) UVPG ist die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der absehbar erheblichen Umweltwirkungen für jede Alternative in vergleichbarem Maß vorzunehmen. Dies dient dem Zweck, einen möglichst objektiven und transparenten Umweltfolgenvergleich der einzelnen Alternativen vorzunehmen. Eine Nullvariante ist nicht zwingend Bestandteil der Alternativenprüfung, aber sie ist gemäß § 14g Abs. 2 Nr. 3 als Vergleichsfall für die Alternativenprüfung darzustellen.³¹

²⁷ Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 128f

²⁸ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_alternativenpruefung

²⁹ Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B521-G20-HE_VG_DTVw_Kfz.png

³⁰ Vgl. Planoffenlegung bei Hessen Mobil in Kassel. Neben drei Großplakaten zu den drei Verkehrsträgern und den Berichten Umwelt und Gesamtbericht waren dort keine Projektdossiers vor Ort verfügbar, Einsichtnahme am 24.3.2016.

³¹ Vgl. Heinz-Joachim Peters - Hochschule Kehl und Stefan Balla - Bosch + Partner (2006): UVPG, Handkommentar, 3. Auflage, § 14g, Umweltbericht. S. 245-246.

Wesentliche Alternativen wie der Ausbau und Verstärkung der Bahnverbindung sowie die Alternative einer Autobahnauffahrt in Höhe der Waldsiedlung wurden nicht berücksichtigt.

2.9.1 Eine wesentliche Alternative zur Minderung des Berufsverkehrs in der OD Altstadt ist der Ausbau der Niddertalbahn.

Mit neuen Bahnsteigen sowie einer neuen lärm- und schadstoffreduzierten Lokflotte sind wesentliche Verbesserungen erreicht worden. Jedoch ist auch diese Strecke im Berufsverkehr stark belastet. Daher hat die Arbeitsgemeinschaft Niddertalbahn gefordert, dass die Strecke sowohl zweigleisig ausgebaut werden soll und perspektivisch auch elektrifiziert wird. Die damit verbundene Minderung des motorisierten Individualverkehrs wurde bei der Bewertung der OU überhaupt nicht beachtet oder eingeplant. Es ist zu beachten, dass die Gemeinde Altstadt Mitglied in der AG Niddertalbahn ist und sich verschiedene politische Parteien in Altstadt, der Main-Kinzig-Kreis und die Stadt Nidderau für den Ausbau der Niddertalbahn einsetzen.

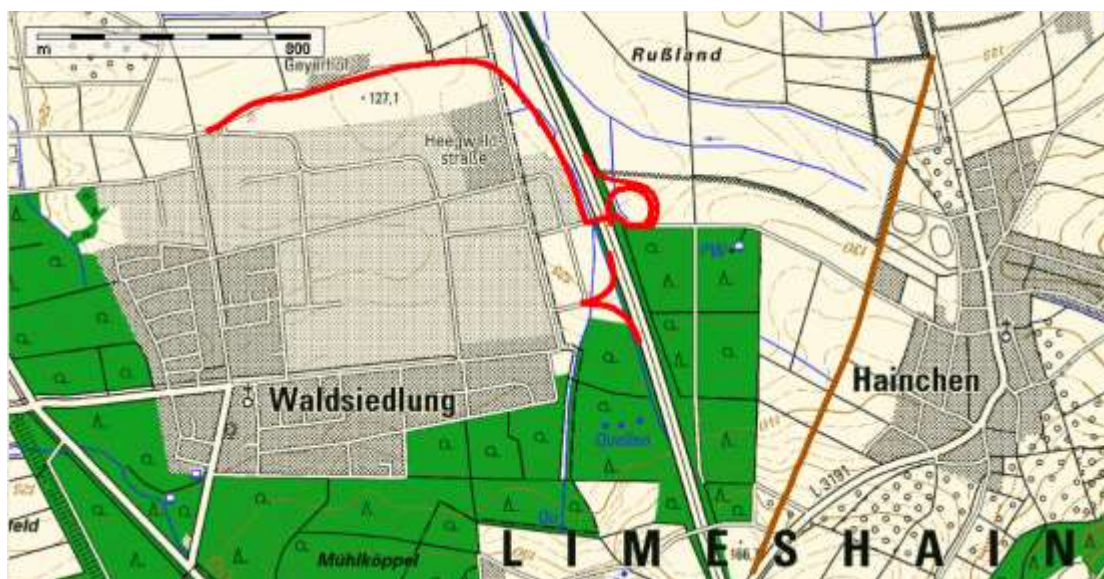
Konkret wäre ein Stufenplan möglich, bei dem auch im Berufsverkehr sowohl eine Beschleunigung der Fahrten von und nach Frankfurt am Main sowie ein 20 – Minuten-Takt umgesetzt werden könnte. Hierzu wären nur zwischen Altstadt-Lindheim und Glauburg sowie bei Schöneck-Büdesheim Ausweichgleise zu errichten. Bei Büdesheim besteht sogar noch der Bereich, in dem ein ehemals vorhandenes Ausweichgleis lag, der genutzt werden könnte.

Mittelfristig könnten dann ein zweigleisiger durchgehender Ausbau und eine Elektrifizierung der Niddertalbahn erfolgen. Denkbar wären auch Streckenführungen, bei denen eine Anbindung an das Straßenbahnnetz in Frankfurt möglich wäre mit entsprechenden Fahrzeugen, wie dies auch in Kassel oder Karlsruhe erfolgt (Stadtumlandbahn analog Nürnberg-Fürth-Erlangen).

Der BUND geht davon aus, dass dieser Ausbau der Niddertalbahn auf ein Niveau, das in anderen Umgebungsbereichen der Stadt Frankfurt am Main schon gegeben ist, zu einer deutlichen Minderung des Straßenverkehrs auf der B 521 führen könnte.

2.9.2 Mögliche und nicht geprüfte Alternative ist der Bau einer Autobahnauffahrt in Höhe der Waldsiedlung von Altstadt

Eine bisher nicht im Rahmen des BVWP und auch nicht von Hessen Mobil geprüfte Alternative ist der Bau einer Autobahnauffahrt in Höhe des Gewerbegebiets Waldsiedlung / Altstadt. Es wird auf die Ausarbeitung von RegioConsult, Marburg im Auftrag des BUND Altstadt verwiesen. Mit einer solchen Auffahrt könnte ein Großteil des LKW-Verkehrs aus der Waldsiedlung (Großhandel für Heizung, Sanitär, Holzhandel, weltweit agierender Betrieb zu Toilettenausstattung, Metallbetriebe, Großbäckerei, Tiefkühlkostvertrieb, u.v.m) direkt die Autobahn nutzen. Dies würde sowohl eine signifikante Entlastung des Ortskerns von Altstadt ergeben, als auch der Ortsdurchfahrt Limeshain-Rommelhausen, die als Zufahrt zur BAB-Auffahrt Langen-Bergheim gerne genutzt wird. Über eine solche Auffahrt könnten auch gegebenenfalls künftig höhere Verkehrsleistung durch das Neubaugebiet Oberau-Süd III aufgenommen werden, als auch der ohnehin bestehende PKW-Verkehr der Ortsteile Oberau und Waldsiedlung zur Autobahn.

Abbildung 7: Möglicher Anschluss Waldsiedlung an die A 45

Quelle: RegioConsult, 2014

Die Abbildung zeigt eine mögliche Variante einer BAB Auffahrt, gemäß Studie von RegioConsult Marburg, März 2015 im Auftrag des BUND Altenstadt. In der Studie wurden die hierzu sich ergebenden Verkehrsströme bestimmt sowie die Entlastung der Ortsdurchfahrt Altenstadt aufgezeigt. Insbesondere für die Gewerbebetriebe in der Waldsiedlung sind erhebliche Kosten- und Zeitersparnisse möglich. Für diese Variante betragen die geschätzten Investitionskosten 4,2 Mio. €.

Weitere nicht beachtete Alternativen sind, dass Verkehrsuntersuchungen von RegioConsult im Auftrag des BUND Altenstadt gezeigt haben, dass eine wesentliche Belastung der Ortsdurchfahrt Altenstadt durch den örtlichen Verkehr in und um Altenstadt und NICHT durch den Durchgangsverkehr nach Frankfurt resultieren. Daher wäre es erforderlich, Alternativen der „Nahmobilität“, durch Ortsbussysteme, Radwege, bessere Fahrradabstellsysteme bei den Geschäften (teils nicht vorhanden oder eher symbolisch) zu schaffen.

Wesentlich ist, dass alle diese ALTERNATIVEN im Rahmen des BVWP nicht einbezogen wurden, obwohl diese auch in der Diskussion in Altenstadt, gegenüber Hessen Mobil und in Schreiben des BUND Ortsverbandes Altenstadt an das BMVI schon vorgetragen wurden. Dies ist ein großer und gravierender Fehler der Strategischen Umweltprüfung im BVWP.

Der BUND trägt diese Alternativen hier vor, sowohl um zu zeigen, dass die Alternativenprüfung unzureichend ist, als auch, dass die Alternativen, Ausbau der Niddertalbahn (20-Min.-Takt mit Ausweichstellen, Zweigleisigkeit, Elektrifizierung) in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden (vgl. auch Kap. 2.4).

2.10 Unfallgefahren bei der Ortsumgehung sowie Behinderungen von Fußgängern und Radfahrern wurden nicht beachtet.

Ein wesentlicher Punkt der Beurteilung des Vorhabens ist auch die Unfallträchtigkeit. Es gibt eine bestimmte Gefahr in der Ortsdurchfahrt, bei der Unfälle durch Zebrastreifen am Kreisel sowie einem weiteren Zebrastreifen bei der Sparkasse sowie eine Ampel beim REWE (hier v.a. für Schüler der Schulen) gemindert sind.

Bei der OU ist im Süden des Bahnhofs ein Kreiselpfad geplant. Nachfragen bei Hessen Mobil im Rahmen der Diskussionen über die OU haben ergeben, dass beim Kreiselpfad der OU keine weiteren Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer erfolgen sollten, insbesondere kein Zebrastreifen, sondern nur zwischengelagerte Inseln, auf die die kreuzenden Personen dann gehen müssten. Dies bedeutet aber eine sehr hohe Gefahr und eine deutliche Verschlechterung der Mobilität für die Personen, die zwischen der Waldsiedlung und Oberau nach Altstadt kommen wollen.

Eine Sicherung von Fußgängern und Radfahrern wäre damit aber nicht verbunden. Vor allem Kinder mit und ohne Rad, Rollstuhlfahrer*innen, Radfahrer*innen usw. wären extrem gefährdet. Diese Planung durch Hessen Mobil würde daher die Mobilität dieser Menschen stark einschränken, da diese die Ortsumgehung praktisch nicht oder nur mit deutlich höheren Gefahren queren können.

Daher sollte im Rahmen der Planung auch eine Ampelregelung vorgesehen werden, die eine sichere Querung der Ortsumgehung sicherstellt. Dies ist besonders wichtig, da der durch die OU unterbrochene Weg zu einer wesentlichen Mobilitäts-Verbindung zwischen Altstadt und Oberau bzw. zum Nachbarort Limeshain darstellt.

Die Mobilitätsansprüche und – rechte der Anwohner der Ortsteile von Altstadt und insbesondere der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer sollten gleichermaßen in einen Vergleich von Varianten eingehen. (mit dem Vorteil, dass z. B. keine Beeinträchtigung erfolgt beim Bau einer BAB-Auffahrt in der Waldsiedlung).

Es ist klar, dass mit Ampeln und Zebrastreifen die Geschwindigkeit auf der OU auf jeden Fall reduziert werden müsste, zum Nutzen der Sicherheit der Bewohner wobei eine Reduzierung des Verkehrsnutzens für die Nutzung der OU in der Gesamtwertung in Kauf genommen werden muss. Dem ist ein erhöhter oder nicht verminderter Verkehrsnutzen für andere Menschen und Verkehrsteilnehmer gegenzurechnen. Es kann nicht sein, dass ein Verkehrsnutzen im Rahmen des BVWP nur für die Fahrzeuge auf der OU positiv gerechnet wird, während die Nachteile für die übrige Bevölkerung nicht gegengerechnet werden.

Wir bringen diese Fragestellung auch aufgrund vielfach vorgetragener Interessen von Bürger*innen vor. Diese haben darauf verwiesen, dass ihre günstigen Verkehrswege zerschnitten würden, damit auch **Schulwege** völlig neu zu konzipieren wären und dies insbesondere nicht motorisierte Bürger*innen stark in der Wahrnehmung ihrer nachbarschaftlichen Beziehungen beeinträchtigen würde oder diese weitgehend verhindern würde.

Dies betrifft auch die Nutzung von **Einkaufsmöglichkeiten**, was bedeuten würde, dass zahlreiche Menschen viel weitere Wege zum Einkaufen nehmen müssten, was bei motorisierten Personen zu einer Zunahme der Fahrtstrecken und damit zur Erhöhung des eigentlich oder angeblich durch die OU zu verminderten Binnenverkehrs führt. Dies führt zum Abschneiden von Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich. Es ist daher seitens von Hessen Mobil darzulegen, wie man sich vorstellt, diese Probleme zu vermeiden oder wie man Abhilfe schaffen will und welche Kosten hiermit verbunden wären. Dies ist eine Trennwirkung, die auch in der Kostenberechnung nicht beachtet wurde.

Statt dessen wurden angebliche Vorteile aus der Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr mit einem Barwert von 23,776 Mio. € angesetzt, nicht hingegen

Nachteile gegen gerechnet. Wir gehen davon aus, dass netto eher ein wesentlich geringerer Wert resultiert.

2.11 Städtebauliche Bewertung

Ein städtebaulicher Vorteil ist nicht gegeben, weil zum einen die Ortsdurchfahrt auch beim Bau der OU immer noch (zeitweilig) stark durchfahren wird, aber durch Schließung von Gewerbebetrieben und Handel eine Verödung der Ortsdurchfahrt eintreten wird und zahlreiche Arbeitsplätze verloren gehen.

Vor einigen Jahrzehnten gab es eine Erwartung, dass durch die OU in Altstadt, sich in der Ortsdurchfahrt deutlich bessere Bedingungen für die dortigen Geschäfte ergeben würden. Inzwischen wird insbesondere durch den Gewerbeverein Altstadt eine sehr negative Wirkung erwartet. Dementsprechend wurde der Widerspruch zum Bau der OU sehr stark – neben den Naturschutzverbänden – durch wesentliche Gewerbebetriebe (Metzgerei, Brillengeschäft, Schreibwaren/Spielwaren, sowie die Tankstelle/Autowerkstatt) erhoben.

Zahlreiche ortsansässige und insbesondere in der Vogelsbergstraße ansässige Betriebe haben sich eindeutig und vehement gegen die OU ausgesprochen. Sie haben starke Befürchtungen, dass ihre Existenz durch den Bau der OU gefährdet ist. Dies betrifft den Einzelhandel als auch die Tankstelle am Ortsausgang. Das Bürgerbegehren auf Aufhebung des Beschlusses der Gemeindevertretung wurde neben den Naturschutzverbänden wesentlich durch die in der Vogelsbergstraße ansässigen Gewerbebetrieb sowie den Gewerbeverein unterstützt. Es kann daher nicht wie noch vor 20 Jahren von Vorteilen für das Gewerbe durch „Verkehrsberuhigung“ ausgegangen werden. Eher wird die OU auch als „Gewerbeumgehungsstraße“ bezeichnet, die zu erheblichen Umsatzeinbußen bis hin zur Schließung von Betrieben führen wird.

Es muss daher im Rahmen der Kosten-Nutzen-Erwägung für die OU dargelegt werden, welcher finanzielle Schaden bei 10-20 Betrieben entstehen kann, wenn diese durch den Bau der OU schließen müssten oder Umsatzeinbußen erleiden. Hierbei sind auch Kosten einer möglichen Ersatzerrichtung, z.B. der Tankstelle oder von anderen Betrieben durch Umzug und auch der Einkommensverlust der dort Beschäftigten einzubeziehen. Bei 15 Betrieben mit durchschnittlich 5 Beschäftigten mit Lohnkosten von je 1 Mio. € pro Person in 20 Jahren ergeben nach sich unseren Schätzungen nachhaltige Schadenskosten durch Arbeitslosigkeit und Geschäftsschädigung in der Größenordnung von 75 -100 Mio. €. Hinzu kommen Umsiedlungskosten von mindestens 2 Mio. € für die Tankstelle, wobei ein Alternativstandort erst gefunden werden müsste.

Es wäre daher erforderlich im Rahmen der Nutzen-Kosten-Relation diesen negativen Barwert in Höhe von bis zu 100 Mio. € durch Vernichtung von Existenzen von Betrieben und Personen gegenzurechnen. Selbst wenn nur die Hälfte dieses Schadens von 50 Mio. € eintreten würde, wäre der in PRINS angesetzte Nutzen auf Null gebracht.

Hinsichtlich der Verkehrsströme müsste auch angesetzt werden, dass die OU durch Schließung von Geschäften in der Vogelsbergstraße zu neuen zusätzlichen Verkehrsbewegungen mit höheren Entfernungen, z.B. zu Großmärkten in Langen-Bergheim, Friedberg, Hanau führt und damit die Verkehrsbelastung möglicherweise durch Verlagerung auf längere Wege letztlich auch zu einer Erhöhung führen kann.

Die Gemeindevertretung Altenstadt hatte am 13. 2. 2014 u.a. beschlossen, dass eine Planung oder zumindest eine Diskussion zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (Vogelsbergstraße) erfolgen soll. Hierzu hat es seitens des Gemeindevorstandes bisher keinerlei Schritte und Vorgänge gegeben, keine Informationen, Ansprachen an die Betriebe, keine Vorschläge, keine Planungswerkstätten. Dies bedeutet, dass der städtebauliche Vorteil nur eine vage Hoffnung ist und keine belastbare Planungsgrundlage. Es gibt auch seitens der Gemeinde Altenstadt keinerlei Vorstellungen einer möglichen Finanzierung der Umgestaltung der Vogelsbergstraße, wenn diese aus dem Status einer Bundesstraße entlassen würde. Es verblieben also dort immerhin noch 40-50% des ursprünglichen Verkehrs, aber eine Entlastung für die Nutzung der Straße durch Fußgänger würde damit nicht realisiert werden. Für die erheblichen Zeiten außerhalb der Hauptverkehrszeiten, wo sich praktisch kein Vorteil durch die OU ergeben würde, bestünde ohnehin kein Unterschied.

Die in Modul D durchgeführte Städtebauliche Bewertung, die mit dem Urteil „hoch“ (= positiv)³² schließt, ist daher völlig unbegründet. Sinnigerweise wird dort von „Umgestaltungspotentialen“ gesprochen und nicht den real möglichen und real zu erwartenden Umgestaltungen. Es gibt keinen Plan, der darstellen würde, wie z.B. durch andere Gestaltung der Parkplätze neue Bereiche für Fahrradabstellmöglichkeiten oder durch Verbreiterung des Gehsteigs zu Sitzgelegenheiten führen würden. Es ist sehr fraglich, ob sich nur bei einer Halbierung des Verkehrs sich Bedingungen einstellen würden, die zu städtebaulichen Verbesserungen führen könnten.

Ansonsten weist die Prüfung in Modul D in vielen Prüfkriterien den Hinweis auf, dass es eben *„in keinem Fall zu signifikanten Wirkungen kommt“*.

Besonders seltsam ist die Begründung, dass eine hohe städtebauliche Wirkung vorliegen würde, weil: *„es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung“*. Dies zeigt, dass die **Bewertung in Modul D grob fehlerhaft, fahrlässig und mit einer unzureichenden und willkürlichen Beurteilung erfolgte, und das Urteil einer hohen städtebaulichen Bedeutung schlicht falsch ist.**

Eher ist durch Schließung von Betrieben und Geschäften ein negativer Städtebaulicher Beitrag zu befürchten. Ähnliche Effekte sind schon in anderen Städten zu besichtigen und können nachgewiesen werden.

3. Fazit

Das Projekt der OU B 521 Altenstadt kommt aufgrund des korrigierten Nutzen-Kostenfaktors nur auf einen Wert von maximal 1,55 und ohne Berücksichtigung von praktisch nicht spürbaren Zeitvorteilen und höheren Baukosten zur Sicherstellung eines zweispurigen Ausbau der Niddertalbahn nur auf einen Faktor von 0,77.

Die hohe Umweltbetroffenheit durch die vorhandenen Natura 2000-Flächen und das Überschwemmungsgebiet rechtfertigt die Abstufung des Projektes in die Kategorie nicht anerkannter Bedarf.

Das Projekt B 512- G 20 – HE sollte aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommen werden.

³² Vgl. http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B521-G20-HE/B521-G20-HE.html#h1_staedtebau

Der BUND Ortsverband Altenstadt lehnt den Bau der OU 521 ab. Gründe sind,

- dass die nur zeitweilig an wenigen Stunden am (Wochen-) Tag bestehende hohe Verkehrsbelastung mit anderen Mitteln besser entlastet werden kann,
- dass der Bau und Betrieb der OU 521 Altenstadt eine zu hohe Belastung und Gefährdung für die Natur bedingt,
- dass die OU zu einer Verlagerung der Lärmbelastung führt und dem eine nur deutlich geringere Lärmentlastung in der Ortsdurchfahrt gegenübersteht,
- dass weitere Probleme, wie die Verschärfung der Hochwassergefahr südlich von Altenstadt nicht beachtet wurden,
- dass wesentliche Alternativen wie der Ausbau der Bahnstrecke Bad Vilbel–Glauburg-Stockheim (Niddertalbahn) sowie die Alternative einer Autobahnauffahrt an die A 45 in Höhe der Waldsiedlung nicht berücksichtigt wurden,
- dass der Nutzen-Kosten-Faktor von 2,2, obwohl schon recht gering, noch deutlich überschätzt wurde,
- dass Unfallgefahren bei der Ortsumgehung sowie Behinderungen von Fußgängern und Radfahrern nicht beachtet wurden,
- dass ein städtebaulicher Vorteil nicht gegeben ist, weil zum einen die Ortsdurchfahrt auch beim Bau der OU immer noch (zeitweilig) stark durchfahren wird, aber durch Schließung von Gewerbebetrieben und Handel eine Verödung der Ortsdurchfahrt eintreten wird und zahlreiche Arbeitsplätze verloren gehen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Werner Neumann – Vorstandsvorsitzender

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

BUND Ortsverband Altenstadt/Limeshain/Glauburg e.V.

Stammheimer Straße 8 B, 63674 Altenstadt

Email werner.neumann@bund.net - Tel. 0172 66 73 815