



NATURSCHUTZGRUPPE
POHL-GÖNS E.V.

Naturschutzgruppe Pohl-Göns e.V.
Zur Alten Tongrube 4, 35510 Butzbach

Bundesministerium für Verkehr u. digitale
Infrastruktur
- Referat G12 / „BVWP 2030“ -
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

www.naturschutzgruppe-pohl-goens.de

info@naturschutzgruppe-pohl-goens.de

Volksbank Butzbach e.G.
IBAN: DE54 5186 1403 0003 2118 00
BIC: GENODE51BUT

Butzbach/Pohl-Göns, den 30.04.2016

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplan 2030, OU Butzbach (Projekt B3-G10-HE-T4-HE)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, die Naturschutzgruppe Pohl-Göns e.V., haben uns eingehend mit dem Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 befasst und geben nachfolgende Stellungnahme ab:

Gemäß des in unserer Satzung verankerten Vereinszweckes und im Interesse unserer über 300 Mitglieder äußern wir hiermit grundsätzliche Bedenken zu dem angestrebten Projektvorhaben.

Mit Blick auf die Fülle an Informationen und hinsichtlich der knapp bemessenen Frist zur Stellungnahme geben nachfolgende Ausführungen lediglich einige unserer wesentlichsten Vorbehalte zusammengefasst wieder. Im Falle eines Planfeststellungsverfahrens behalten wir uns weitere Beteiligung vor.

1) Verkehrssituation vor Ort

- Die Stadt Butzbach ist ein Mittelzentrum mit zahlreichen Industrie- und Gewerbegebieten, Einkaufsmärkten sowie Schulen im unmittelbaren Stadtbereich.
- Damit ist sie Ziel ein- und auspendelnder Bevölkerungsströme aus den umliegenden Ortschaften, aber auch durchfahrenden Verkehrs in Richtung Rhein-Main-Gebiet.
- Trotz des dadurch bedingten Verkehrs auf den Zufahrtsstraßen - wie der B3 aus Richtung Norden - gibt es selbst zu Hauptverkehrszeiten von ca. 6:30 - 8:00 Uhr und etwa 16:00 - 18:00 Uhr im Regelfall keine Staus.
- So ist auch die Bundesstraße 3 zu diesen Zeiten gemeinhin in beide Richtungen störungsfrei befahrbar.
- Gelegentliche Verkehrsstockungen ab der Anschlussstelle B3 Windhof in Richtung Süden bis zum Verkehrsknoten A in Butzbach treten auf. Die resultierende Verzögerung beträgt in dieser Zeit maximal 5 Minuten (2 Ampelphasen).
- Ab dem Verkehrsknoten A fließt der Verkehr immer störungsfrei.
- Außerhalb der Spitzenzeiten ist die Durchfahrt durchweg ohne Probleme möglich.
- Stausituationen treten ausschließlich als Folge von Problemen auf der A45 - Abfahrt Südkreuz Gießen bis Gambacher Kreuz - auf, ebenso bedingt durch Rückstaus auf der A5 vom Anstieg zur Raststätte Wetterau.



NATURSCHUTZGRUPPE
POHL-GÖNS E.V.

- Diese Staus auf der B3 werden demzufolge ausgelöst durch:
 - a) Unfälle auf A45 bzw. A5 und dem resultierenden Ausweichverkehr (Umfahrer)
 - b) die Reduzierung der A45 auf 2 Fahrspuren vor der Talbrücke Langgöns
 - c) die Verminderung von 5 Fahrspuren (A45 & A5) auf 3 Fahrspuren südlich des Gambacher Kreuzes.

- Kritische Verkehrssituationen mit Fußgängern oder Radfahrern sind aufgrund neuer Radwege, Fußwege und Übergänge nicht bekannt (betreffend Verkehrssicherheit).

2) Auswirkung der geplanten B3 auf die Verkehrssituation

- Die neue B3 ist nicht wie im Projektdossier genannt eine Ortsumgehung (OU Butzbach), sie ist einzig konzipiert als Entlastung für A45 und A5. Die Gegenüberstellung der Verkehrsbelastung im Bezugs- und Planfall (Projektdossier OU Butzbach, Pkt. 5.5) untermauert diese Feststellung. Abb. 5 und 6 zeigen die erwartete Entlastung der A5 durch eine Verlagerung der Verkehrsströme (Pkw und Lkw) auf die B3.
- Weiterhin wird durch den bestehenden, direkten Anschluss von B3 (bzw. in Verlängerung von A485) an die A45 und die nun geplante, kreuzungsfreie Anbindung der B3 an die A5 Anschlussstelle Butzbach eine Umfahrung des Gambacher Kreuzes geschaffen, die scheinbar beabsichtigt ist.
- Zudem ist die Strecke über die neue B3 ca. 2 km kürzer als die Verbindung über das Gambacher Kreuz.
- Folge der Planung wird sein:
 - a) eine ständige und erhebliche Verkehrszunahme (Pkw & Lkw) auf der neuen Trasse (B3 OU Kirch-/Pohl-Göns, OU Butzbach).
Speziell der Lkw-Verkehr, der zurzeit durch das nächtliche Durchfahrverbot durch Butzbach beschränkt ist, wird rund um die Uhr die mautfreie B3 nutzen.
Das Projektdossier geht von einem Anstieg des täglichen Lkw-Verkehrs von zurzeit 800 auf dann ca. 4.000 Lkw pro Tag aus.
 - b) Im Staufall auf der A45/A5 wird dieser prognostizierte Verkehr wie bisher Alternativrouten sowohl durch die Kernstadt als auch die Ortsteile Kirch-Göns, Pohl-Göns, Griedel und Nieder-Weisel (AS Butzbach-Süd) suchen, sodass es für die Stadt keine wesentliche Verkehrsentlastung geben wird.

3) Aus der Verkehrssituation abgeleitete Alternativen

- Alle Unzulänglichkeiten bzgl. der Ortsdurchfahrt Butzbach sind ausnahmslos Folgen des unzureichenden Ausbaus der A45 und der A5.
- Daher gilt es die Probleme am Ort ihres Entstehens zu beheben und zwar in Form eines
 - a) 4-spurigen Ausbaus der A5 vom Gambacher Kreuz bis Anschlussstelle Friedberg
 - b) durchgängig 3-spurigen Ausbaus der A45 bis Gambacher Kreuz.
- Weiterhin muss eine gezielte Lenkung des Lkw-Verkehrs von und zum Logistikzentrum Bork/Magnapark über das Gießener Südkreuz erfolgen.
- Ein umfassender Ausbau bzw. die Verbesserung der Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs ins Rhein-Main-Gebiet ist zu forcieren, um der prognostizierten Straßenverkehrsentwicklung entgegen zu wirken.



NATURSCHUTZGRUPPE
POHL-GÖNS E.V.

4) Nutzen-Kosten-Analyse

- Basis der Analyse ist der prognostizierte Verkehrszuwachs von zurzeit ca. 15.000 Pkw und 800 Lkw auf 19.000 Pkw und 1.000 Lkw bis 2025 auf der jetzigen Trasse.
- Diese Prognose ist willkürlich, da die Verkehrszählungen zwischen 2004 und 2014 keine wesentliche Zunahme des Verkehrs ausweisen (Pkw +1,4%, Lkw +6%).
- Damit ist der Bedarf einer reinen Ortsumgehung Butzbach nicht gegeben.

- Die Verkehrswirkung im Planfall geht von -5,75 Mio. Pkw-km/a aus.
- Diese Berechnung ist nicht nachvollziehbar und berücksichtigt nicht, dass durch die Verlegung der Anschlussstelle Butzbach um ca. 900m nach Norden die Fahrtstrecke auf der bestehenden B3 und der neuen B3 exakt gleich lang ist.
- Eine Kilometer-Einsparung kann somit nur aus der gewollten Verlagerung des Verkehrs von der Autobahn auf die B3 errechnet werden.

5) Umwelt- und naturschutzfachliche Auswirkungen

- Die neue Trasse führt zu einem erheblichen Verlust wertvoller landwirtschaftlicher Flächen.
- Außerdem kommt es zu großflächigen Versiegelungen, mit den hinlänglich bekannten Folgen für das Ökosystem.
- Weiterhin wird das für Butzbach wertvolle Naherholungsgebiet am Griedeler Markwald zerschnitten, von der Kernstadt und Griedel abgetrennt und in seiner Funktion maßgeblich eingeschränkt.
- Der prognostizierte, starke Verkehr auf der neuen Trasse (im Bereich Pohl-Göns 22.000 Pkw und 4.000 Lkw) bedeutet eine gravierende, zusätzliche Emissionsbelastung für die Bevölkerung.
- Speziell in Pohl-Göns verläuft die B3 im Westen erhöht auf einem Damm. Auf diesem Abschnitt sind im Rahmen des Neubauprojektes keine Schallschutz-Maßnahmen vorgesehen. Insbesondere die Bewohner des jüngst geschaffenen Baugebietes „Am Keltenweg“ werden somit einer außerordentlichen Lärmbelastung ausgesetzt.

6) Fazit und Zusammenfassung

Der BVWP 2030 setzt weiter auf eine Ausweitung des Pkw- und Lkw-Verkehrs sowie den Neubau von Verkehrswegen mit hohem Flächenverbrauch. Eine bewusste Verkehrslenkung zum Wohle der Bevölkerung und Natur ist nicht erkennbar. Statt den Verkehr auf der Autobahn zu halten wird versucht diese durch Bundesstraßen und sogenannte Ortsumgehungen zu entlasten.

Konkrete Kritik:

- Ein Bedarf für die geplante B3 (OU Butzbach) lässt sich nur als Entlastung der Autobahnen begründen.
- Eine Entlastung der Stadt Butzbach und deren Ortsteile wird es faktisch nicht geben.
- Die Trassenführung induziert zusätzlichen Verkehr.
- Weite Bereiche der Kernstadt (z.B. Heinrich-Schneider-Siedlung) und der Ortsteile Kirch-Göns, Pohl-Göns, Griedel und Nieder-Weisel werden zusätzlich belastet.
- Ganztägiger, starker Lkw-Verkehr (4.000 LKW/Tag) ist die Folge.



NATURSCHUTZGRUPPE
POHL-GÖNS E.V.

- Drastischer Anstieg der Belastung der Bevölkerung durch Lärm, Abgase und Feinstaub.
- Minderung der Wohnqualität in weiten Teilen der Kernstadt und der Stadtteile.
- Butzbach wird eingeschnürt durch eine zweite autobahnähnliche Straße im Norden.
- Eine dauerhafte und nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation in Butzbach ist nur durch eine Aufnahme des Ausbaues der A45 und A5 in den vordringlichen Bedarf zu realisieren.

Berücksichtigt man alle oben genannten Punkte hinreichend, so sind wir von einer unzureichenden Werthaltigkeit des Projektes überzeugt. Unsere begründeten Vorbehalte sprechen klar gegen eine Einstufung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf. Wir sehen stichhaltige Argumente aufgeführt das Vorhaben zu überdenken.

Mit freundlichen Grüßen

gez. der Vorstand

Karin Morkel
(1.Vorsitzende)

Thomas Götz
(2.Vorsitzender)

Renate Knorz
(Schriftführerin)

Karlheinz König
(Kassenwart)

Thorsten Lugert
(1.Beisitzer)

Ilona Reuhl
(2.Beisitzerin)

Susanne Müller
(3.Beisitzerin)

Marcus Schepp
(4.Beisitzer)

Achim Morkel
(5.Beisitzer)

Stephan Müller
(6.Beisitzer)

Martin Jung
(7.Beisitzer)

In Kopie an:

- Ortsbeirat Pohl-Göns, Herrn Ortsvorsteher Bernhard Dern, Frau stellv. Ortsvorsteherin Erika Zörb, Herrn Schriftführer Mark Kannieß, Frau Hildegard Wodni, Frau Elke Müller
- Magistrat der Stadt Butzbach, Herrn Bürgermeister Michael Merle
- Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Butzbach
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr u. Landesentwicklung, Herrn Minister Tarek Al-Wazir
- Fraktionen des Hessischen Landtages
- Bundestagsabgeordneten des Wahlkreises Wetterau I, Herrn Oswin Veith