



sondern wird die Ortsdurchfahrt zum Schwalmsiedlungsgebiet und insbesondere die Wierastraße (F) mit 10.000 Fahrzeugen am Tag zusätzlich belastet!

Der geplante Autobahnanschluss im Westen der Stadt (A) läßt die zentralen Gewerbegebiete zwischen den Stadtteilen Treysa und Ziegenhain (B, C und D) links liegen, daher bleibt nicht nur die Belastung auf der B 254 zwischen Wabern und Ziegenhain (E) unverändert,



sowie ein geplanter, völlig ungeeigneter Autobahn-Anschluss für Schwalmstadt:

Die Bundesmittel zur Realisierung der Fernstraßen sind begrenzt, in Hessen fließen diese Gelder vor allem in die Projekte A 66 (Frankfurt - Fulda) und A 44 (Kassel - Eisenach). Der Weiterbau der A 49 ist damit faktisch ausgesetzt. Zum Glück! Denn so haben wir die Chance, unsere Region zu entwickeln ohne sie dem Transitverkehr mit allen negativen Folgen auszuliefern:

Unsere Ziele für ein regionales Straßenverkehrskonzept sind:

- Orientierung an vorhandenen Strukturen (Infrastrukturen, Siedlungszonen)
- Lösung der vorhandenen Verkehrsprobleme (z.B. Ortsdurchfahrten)
- Gleichrangigkeit und Durchlässigkeit der Verkehrswege
- Erfüllung der regionalen Anforderungen (z.B. Beschleunigung der Anbindung für die Mittelzentren an das überregionale Netz)
- Vermeidung neuer Betroffenheiten und Beeinträchtigungen in Siedlungsstrukturen
- Bewahrung der regionalen landschaftlichen Qualitäten (auch als Wirtschaftsfaktor)
- Minimierung des landschaftlichen Eingriffs
- Verzicht auf zusätzlichen Transitverkehr
- Stärkung der Bahn
- Schaffung eines qualifizierten Abschlusses der BAB A 49

Hindernisreiche Streckenverläufe und



Ortsdurchfahrt B 3 ! Gilserberg



Ortsdurchfahrten in

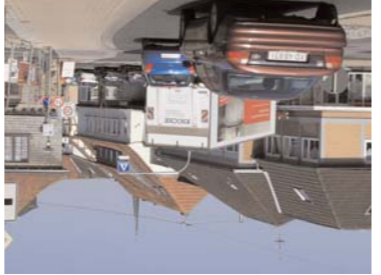
Lärm und Unfallgefahren in



Ortsdurchfahrt B 3 in Kerstenhausen



Ortsdurchfahrt B 454 in Neustadt



Die Probleme:

Die Verbesserung des regionalen Verkehrsnetzes soll Bestandteil eines Gesamtkonzeptes sein, u.a. in Verbindung mit

- Nachfahrverbot und LKW-Maut auf Bundesstraßen
 - Förderung von Sammelverkehren
 - Stärkung und Ausbau der Bahn
 - Schaffung von Schiene-Straße-Umschlagplätzen, z.B. in Borken, Zimmersrode, Treysa, Stadtallendorf und Marburg
 - Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
 - Häufigerer Verzicht auf Autofahrten, z.B. bei Kurzstrecken (ca. 30 % der Kfz-Nutzung erfolgt zu Freizeit Zwecken)
 - Gemeinschaftliche Fahrzeugnutzung (Car-Sharing)
- und vor allem:
Vermeidung von Verkehren durch regionale Produktion sowie Umlegung sämtlicher Kosten des Verkehrs auf die Nutznießer und die Verursacher!

Unsere Kriterien für die Planung:

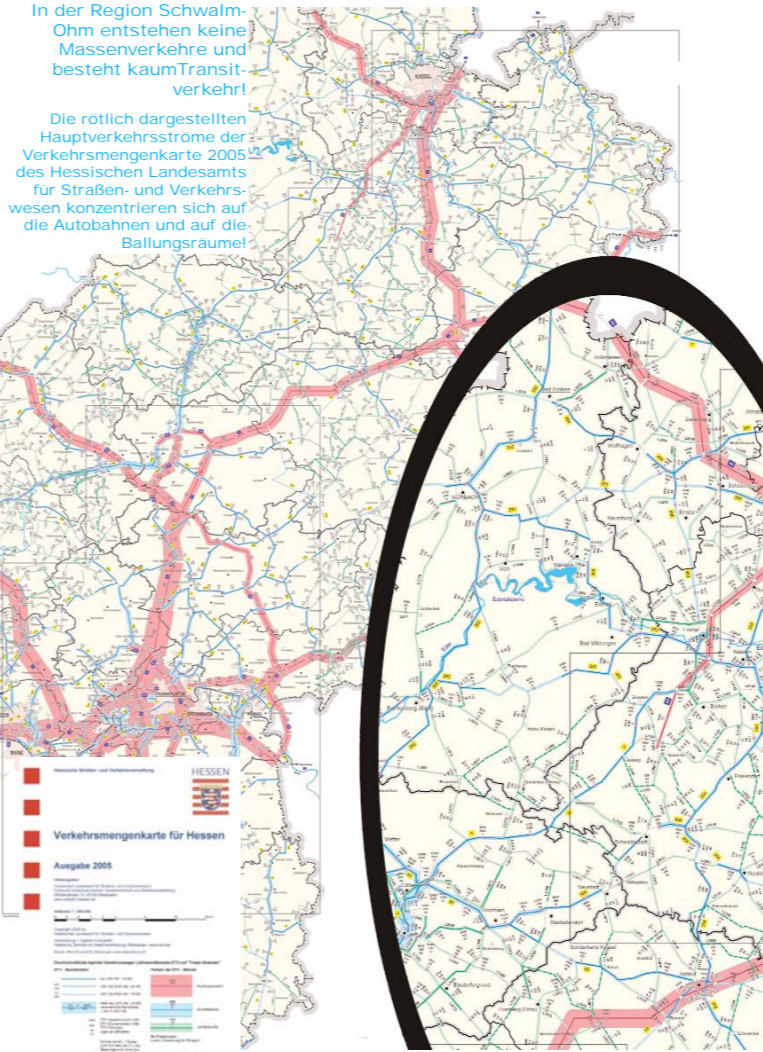
- Lebens- und Wohnqualität für die Menschen**
 - Nachhaltige Entlastung der Anwohner von Lärm- und Schadstoffimmissionen
 - Gewährleistung eines hohen Maßes an Verkehrssicherheit
- Wirtschaftsentwicklung**
 - Einfache, zeit- und kostensparende Anbindung (transportintensiver) Unternehmen an das Fernstraßennetz
 - Förderung der regionalen Wirtschaftskraft Beteiligung an den Baumaßnahmen, der Straßenunterhaltung und Ansiedlung neuer Gewerbe
 - Geringstmögliche Schädigung bestehender Strukturen in der Landwirtschaft und im Einzelhandel
- Natur- und Landschaftsschutz**
 - Erhaltung einer für den Menschen attraktiven Kulturlandschaft
 - Geringstmögliche Beeinträchtigung der Lebensräume von Pflanzen und Tieren
 - Behutsame Integration von Baumaßnahmen in die Landschaft
- Kosten/Nutzen**
 - Niedrige Bau- und Unterhaltungskosten
 - Nutzung vorhandener Trassen und in geeigneter Weise ausgebauter Streckenabschnitte
 - Rasche Realisierung und Realisierbarkeit
 - Sofortiger Planungsbeginn

Lärm in Ortsdurchfahrten ! Mühsame Wege zum Fernstraßennetz ! ... und zum Glück kein Geld für den Autobahnbau!

Unsere Antwort: Ein Konzept zur Entwicklung des Straßennetzes in der Region Schwalm - Ohm

Wir präsentieren ein Denkmodell zur weiteren Entwicklung mit den Bürgerinnen und Bürgern, in den politischen Gremien und mit den Fachbehörden.

Schwalm ohne Autobahn e.V. Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals“ e.V. BUND Landesverband Hessen e.V. August 2010



In der Region Schwalm-Ohm entstehen keine Massenverkehre und besteht kaum Transitverkehr! Die rötlich dargestellten Hauptverkehrsströme der Verkehrsmengenkarte 2005 des Hessischen Landesamts für Straßen- und Verkehrswesen konzentrieren sich auf die Autobahnen und auf die Ballungsräume!

Halb so teuer wie die Autobahn !*

Die Antwort auf die wesentlichen Problemstellungen des Straßennetzes in der Region kostet ca. 250 - 300 Mio. €!

Teilraum	Kennziffer	Streckenlänge (in km)	Unser Ansatz*	Kosten in Mio. Euro
Teilraum Schwalm				
Querspanne A 49 - B 3 (Jesberg)	1	3 km	150 %	19,5
Nord-Zubringer Schwalmstadt	2	10 km	250 %	32,5
West-Umfahrung Treysa	19	2 km	100 %	12,9
Teilraum B 454 Schwalmstadt-Marburg				
Umfahrung Wiera	20	5 km	150 %	19,4
Umfahrung Neustadt	21	7 km	150 %	19,4
Teilraum B 3				
Umfahrung Jesberg	12	3 km	150 %	19,4
Umfahrung Hofgut Richerode	13	2 km	50 %	6,5
Umfahrung Gilserberg	14	2 km	75 %	10,0
Umfahrung Lischeid	15	2 km	75 %	10,0
Umfahrung Schönstadt	17	2 km	75 %	10,0
Teilraum B 254				
Umfahrung Leimsfeld	8	2 km	75 %	10,0
Umfahrung Lützelwig	9	2 km	75 %	10,0
Umfahrung Hebel	10	2 km	75 %	10,0
Umfahrung Unshausen	11	2 km	75 %	10,0
Umfahrung Eudorf	37	2 km	75 %	10,0
Teilraum B 62				
Teilumfahrung Niederklein	24	1 km	25 %	3,5
Umfahrung Schmitthof und Lehrbach	28,29	3 km	100 %	12,9
Zubringer A 5	30,31	8 km	200 %	25,8
Gesamt		62 km		251,8

* Unsere Kalkulationsbasis: Durchschnittliche Kosten nach Bundesverkehrswegeplan 2004: je Autobahnkilometer - 15 Mio. € je Ortsumgehung - 12,9 Mio. € Ergänzende Annahmen: Zu- und Abschläge in Relation zum voraussichtlichen Aufwand der jeweiligen Bauausführung

* Der Weiterbau der Autobahn wird nach Schätzungen des ASV (Amt für Straßen- und Verkehrswesen) Kassel zwischen Bischhausen und BAB A 5 (Gemünden) ca. 500 Mio. € kosten. (Stand: 2005)