



BUND OV Butzbach  
c/o G. Krämer, An der Prinzenmauer 44, 35510 Butzbach

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat G12  
Stichwort "BVWP 2030"  
Invalidenstraße 44  
D-10115 Berlin

Bund für Umwelt  
und Naturschutz  
Deutschland  
Landesverband  
Hessen e.V.

Absender dieses  
Schreibens ist

Ortsverband Butzbach  
Gernot Krämer  
1. Vorsitzender  
An der Prinzenmauer 44  
35510 Butzbach  
06033-7488965

Butzbach, den 24.04.2016

## **Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Ortsverband Butzbach des Bundes für Umwelt und Naturschutz hat zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 folgende Anmerkungen:

### **Grundsätzliche Anmerkungen**

Auf Grund des Umfangs der zur Verfügung gestellten Informationen war es uns nicht möglich, uns mit allen Details zu beschäftigen. Wir behalten uns vor, im Rahmen von späteren Genehmigungsverfahren zusätzliche Argumente und Bedenken vorzutragen.

### **BVWP 2030**

Im Entwurf des BVWP 2030 liegt der Schwerpunkt weiterhin auf dem Kfz-Verkehr. Eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses und das Erreichen der Klimaziele ist so nicht möglich.

Im BVWP 2030 ist keine grundlegende Änderung bezüglich des Flächenverbrauchs erkennbar. Wir bitten, den Plan dahingehend zu überarbeiten, dass alle Strecken, für die bislang nicht überbaute Flächen in Anspruch genommen werden, einer sehr kritischen Prüfung unterzogen werden. Wenn ein Neubau von Strecken auf Grund geänderter Verkehrsströme unverzichtbar ist, sollten in gleichem Umfang bestehende Straßen zurück gebaut werden. Die insgesamt für den Verkehr in Anspruch genommene Fläche darf sich nicht weiter vergrößern.

### **Situation Rhein-Main-Gebiet**

Der Neubau von Straßen kann im Rhein-Main-Gebiet allenfalls punktuell Probleme beseitigen. Die Aufnahmekapazität der Städte ist schon lange erreicht. Die bereits heute bestehenden gravierenden Probleme durch den Pendler-Verkehr werden durch neue Straßen noch verschärft.

Das Wohnen im Ballungsgebiet wird durch den Bau von weiteren Straßen, die unweigerlich noch mehr Verkehr in die Städte ziehen, weiter unattraktiv.

Es ist nicht erkennbar, dass die Straßenneuplanungen im Rhein-Main-Gebiet in irgendein Gesamtkonzept eingebettet sind bzw. dass Wechselwirkungen der verschiedenen Bauvorhaben betrachtet wurden.

### **Situation im Umfeld des Rhein-Main-Gebietes**

Der Bau von Umgehungsstraßen verleitet die Kommunen dazu, Neubaugebiete in weiter Entfernung von den Arbeitsplätzen auszuweisen. Die Kapazität der neu errichteten Straßen wird in der Folge rasch erreicht, so dass der Bau weiterer Straßen absehbar und eine ungebremste Zersiedlung absehbar ist. Dieser Trend ist auch in Butzbach und den angrenzenden nördlich und nordwestlich gelegenen Gemeinden zu beobachten.

### **B3-G10-HE-T4-HE (B3 OU Butzbach – (A5-Windhof)) – im folgenden „B3-OU-Butzbach“ bezeichnet**

- 1) In den vergangenen 10 Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen auf der B3a praktisch nicht verändert (Quelle: BaSt, automatische Zählstelle 6660). Im Jahr 2003 wurde kein vorrangiger Bedarf für die B3-OU-Butzbach festgestellt. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso eine Strecke, die 2002 bei gleichen Randbedingungen nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde, nun als vordringlich eingestuft werden soll.
- 2) Die in den Projektinformationen genannte Prognose von 19000 Kfz/d wird durch nichts begründet.
- 3) Die in Zusammenhang mit der Erweiterung des MagnaPark 2011 vorgelegte Verkehrsuntersuchung kommt zum Schluss, dass das Verkehrsaufkommen aus diesem Industriegebiet hinter den Erwartungen des im 2004 erstellten Gutachtens zurück bleibt.
- 4) Aus der Kosten-Nutzen-Rechnung ist ersichtlich, dass vor allem eine Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die B3-OU-Butzbach erwartet wird (s. Grunddaten Punkt 5.6. - dort LKW-km/a ca. 20 % am gesamten Aufkommen, aktueller LKW-Anteil auf der B3 ca. 5-6 %)
- 5) Die bisherige B3 wird bei einem Stau auf der A5 zur Umfahrung des Gambacher Kreuzes genutzt und ist immer dann überlastet, wenn dort zu einem Stau kommt. An dieser Problematik wird sich nichts ändern.
- 6) Durch die B3-OU-Butzbach wird zusätzlicher Verkehr auf diese Strecke gezogen.
- 7) Da die A45 von Wetzlar bis zum Gambacher Kreuz sechsstreifig ausgebaut werden soll (s. A0045-G10-NW-HE-T04-HE), wird der Verkehr auf diesem Abschnitt beschleunigt. Es ist zu erwarten, dass sich in den Spitzenzeiten die Situation auf der A 5 im Abschnitt Gambacher Kreuz – Friedberg, dessen achtstreifiger Ausbau nur in den erweiterten Bedarf eingestuft wird (s. A5-G20-HE-T4-HE), verschärft. Zu diesem Projekt wird in der Begründung ausgeführt: „Die derzeitigen und insbesondere die prognostizierten Verkehrsstärken sind mit dem vorhandenen sechsstreifigen Querschnitt nicht zu bewältigen. Die Verkehrssicherheit ist stark eingeschränkt und die Störanfälligkeit hoch.“
- 8) Da das grundlegende Problem der fehlenden Aufnahmekapazität des Ballungsraumes für den Verkehr nicht beseitigt werden kann, ergibt sich für eine Fahrt ins Rhein-Main-Gebiet kein Zeitvorteil.
- 9) Es wurde anscheinend nicht untersucht, wie sich die Einführung der LKW-Maut auf Bundesstraßen auf das Verkehrsaufkommen auf der B3 auswirken wird, und wie diese Maut ausgestaltet sein sollte, damit der LKW-Verkehr möglichst über BABs gelenkt wird. Wir gehen davon aus, dass derzeit LKWs die B3 bis zur AS-Butzbach-Süd nutzen, um Mautkosten zu sparen.
- 10) Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens und der Staus auf der A5 fahren viele Kfz, die von N oder NW kommen und das Rhein-Main-Gebiet zum Ziel haben, bei Butzbach möglichst spät an der AS Butzbach-Süd auf die A5 auf (bzw. auf dem Heimweg möglichst früh von dieser ab). Daran wird sich nichts ändern.
- 11) Es muss davon ausgegangen werden, dass bei hohem Verkehrsaufkommen auf der A5 auch LKWs weiterhin über die bisherige B3 zur AS Butzbach-Süd fahren werden.

- 12) Die Verlegung der AS Butzbach Richtung N macht es für Kfz aus Butzbach mit dem Fahrtziel Rhein-Main-Gebiet unattraktiv, diese AS zu nutzen. Stattdessen wird die AS Butzbach-Süd noch mehr als bisher genutzt werden.
- 13) Durch den zunehmenden Verkehr zur AS Butzbach-Süd wird vermehrt Verkehr durch innerstädtische Straßen mit angrenzender Wohnbebauung fließen.
- 14) Die Ortsdurchfahrt Nieder-Weisel und deren Anwohner werden stärker dem Verkehrslärm ausgesetzt sein.
- 15) Fahrten mit einem Ziel in Butzbach (z. B. Einkaufsmärkte, Schulen, Bahnhof) haben einen erheblichen Anteil am Verkehrsaufkommen.
- 16) Kfz aus Richtung N und NW mit Fahrtzielen in Butzbach werden weiterhin über die bisherige B3 fahren, da die Fahrt über die B3-OU-Butzbach einen Umweg bedeuten würde und keinen Vorteil mit sich bringt.
- 17) Es gibt ein Nord-Süd-Verkehrsaufkommen westlich der Bahnlinie (z. B. über die Linie Weidigstraße, Römerstraße). Diese Kfz werden weiterhin über die bisherige B3 fahren, da alles andere ein erheblicher Umweg wäre.
- 18) Die bisherige B3 wird weiterhin stark befahren sein, an der angeführten Gefährdung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs wird sich nichts ändern.
- 19) Da am Windhof keine Verbindung von der B3-OU-Butzbach zur bisherigen B3 vorgesehen ist und die Nutzung der neuen Abfahrt am Industriegebiet Nord für Fahrten Richtung Innenstadt Butzbach keinen Vorteil bringt, wird sich ein großer Teil des Verkehrs aus Richtung N und NW mit Fahrtzielen in Butzbach durch Kirch-Göns und Pohl-Göns und weiter über die bisherige B3 bewegen. Die Ortsdurchgangsstraßen in diesen beiden Orten werden stärker belastet.
- 20) Durch den Bau der B3-OU-Butzbach werden Anwohner im Bereich der Heinrich-Schneider-Siedlung belastet, die dies bisher nicht waren.
- 21) Das Gelände, auf dem die Trasse der neuen B3 verlaufen soll, liegt frei und erhöht. Der Straßenlärm wird bis weit in die Wohngebiete hinein zu hören sein.
- 22) Auf Grund der zu erwartenden höheren Fahrgeschwindigkeiten auf der B3-OU-Butzbach wird sich die Lärmemission zu nehmen.
- 23) Im Bereich der Stadt Butzbach existiert ein Nachtfahrverbot für LKW. Auf der B3-OU-Butzbach wird es dieses nicht geben. Es wird daher auch in der Nacht zu Lärmemissionen kommen.
- 24) Durch die B3-OU-Butzbach wird ein beliebtes Naherholungsgebiet, das von der Innenstadt fußläufig zu erreichen ist, und auf Grund der gut befestigten Wege und des relativ ebenen Geländes gerne von älteren und in der Mobilität eingeschränkten Personen aufgesucht wird, bis zum vollständigen Funktionsverlust negativ beeinflusst.
- 25) Da ähnlich sonnenexponierte Gebiete wie der Rand des Griedeler Markwaldes nicht fußläufig zu erreichen sind, werden für die Anfahrt Kfz genutzt. Eine Verkehrszunahme (auch durch Wohngebiete) zu weiter entfernten Wander-Parkplätzen ist daher zu erwarten. Für die B3a werden ca. 15 ha Ackerland direkt zerstört und damit min. zwei landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet.
- 26) Da das Terrain hügelig ist, müssen (insbesondere für die Unterführung unter die Bahnlinie) erhebliche Erdbewegungen vorgenommen werden und Geländeeinschnitte hergestellt werden. Es besteht die Gefahr, dass wasserführende Schichten angeschnitten werden und umliegende Flächen und deren landwirtschaftliche Nutzbarkeit negativ beeinflusst werden.

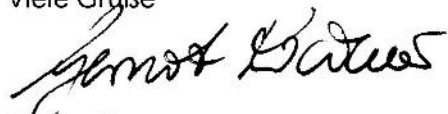
27) Es ist absehbar, dass versucht wird, entlang der neuen Strecke bzw. in räumlicher Nähe zur neuen Auffahrt auf die A5 Industrieflächen auszuweisen und Gewerbe anzusiedeln. Die B3-OU-Butzbach wird daher weiteren Flächenverbrauch begünstigen.

#### **Fazit zur B3-OU-Butzbach**

Die bisherige B3 wird in Butzbach weiterhin eine stark befahrene Straße mit einem Aufkommen von mehreren tausend Kfz/d sein. Eine Entlastung für die Anwohner entlang der Strecke wird sich nicht ergeben. Die Wechselwirkung mit anderen Straßen und die Auswirkung auf das Umfeld muss bei der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses berücksichtigt werden.

Wir sind sicher, dass bei Einbeziehung dieser Aspekte die Kosten-Nutzen-Rechnung anders ausfällt und dann das Projekt als Ganzes überdacht werden muss.

Viele Grüße



Gernot Krämer  
(BUND OV Butzbach, 1. Vorsitzender)

#### nachrichtlich in Kopie an:

- BUND LV Hessen
- BUND KV Wetterau
- Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des deutschen Bundestages
- Herr Oswin Veith, Abgeordneter des Wahlkreises Wetterau I im deutschen Bundestag
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
- Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (WVA) des hessischen Landtages
- Fraktionen im hessischen Landtag
- Magistrat der Stadt Butzbach, Herrn Bürgermeister Merle
- Fraktionen in der Stadtverordnetenversammlung Butzbach