

KEINE Südumfahrung

Durch Mattenbachtal und Ruckersfeld!

**GRÜNES DOSSIER ZU DEN PLÄNEN EINER
BUNDESFERNTRASSE KROMBACH-HATTENBACH
UND DER
SÜDUMFAHRUNG KREUZTAL**

– August 2007 –



Bündnis 90/DIE GRÜNEN Kreuztal

Roonstraße 19

57223 Kreuztal

Tel.: 02732 / 10 00

Fax.: 02732 / 2 11 11

Email: [stadtverband\[at\]gruene-kreuztal.de](mailto:stadtverband[at]gruene-kreuztal.de)

www.gruene-kreuztal.de

<http://keine-suedumfahrung.gruene-kreuztal.de>

Hinweis zur Lesbarkeit: Dieses Dokument ist mit einigen Quellen oder weiterführenden Informationen verlinkt. Durch einen Klick auf die jeweils unterstrichenen Textstellen gelangen Sie zum entsprechenden Dokument. Das komplette Dossier mit allen Anhängen finden Sie als Download unter:
<http://keine-suedumfahrung.gruene-kreuztal.de>

INHALT

1. Einleitung – Bundesfernstraße als A4-Light	3
2. Bundesferntasse – Eine Machbarkeitsstudie zeigt viel Nicht-Machbares	3
2.1 Der Kern der „Machbarkeitsstudie“ – Alte Träume platzen, doch neue sind schnell geträumt	4
2.2 Trassenverlauf der Bundesfernstraße	4
2.3 Kombination von Süd- und Nordumgehung keine Lösung, sondern doppeltes Problem	7
2.4 Planungslügen – Die nahezu unsichtbare Wunderstraße	7
2.5 Fazit	8
3. Die Südumfahrung Kreuztals – Durch das Mattenbachtal am Zentrum vorbei	9
3.1 Warum eine Südumfahrung durch das Mattenbachtal problematisch ist	9
3.2 Das Versagen der Kommunalpolitik – Teil 1	12
3.3 Tunnel oder nicht Tunnel? Das Versagen der Kommunalpolitik – Teil 2	13
3.4 Fazit	15
Anhang	17

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Ausschnitt der Konfliktraum-Karte der Bundesferntassen-Varianten (komplette Karte im Anhang)	6
Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Vorentwurf der Südumfahrung (kompletter Plan im Anhang)	9
Abbildung 3: Die Auf- und Abfahrt der Südumfahrung in Buschhütten	10
Abbildung 4: Der „Abstieg“ der Südumfahrung in Ferndorf wird auch hier zu mehr Lärm führen	11
Abbildung 5: Im Mattenbachtal soll die Südumfahrung direkt am Reiterhof „Hubensgut“ vorbeiführen	12
Abbildung 6: Werner Müller (CDU) und die Wandlung des „keinesfalls“	14
Abbildung 7: Bürgermeister Rudolf Biermann (CDU) und seine Abkehr von der Tunnellösung	14
Abbildung 8: Ein Tunnel im Wahlprogramm der SPD geht in einer Legislaturperiode verschütt	15
Abbildung 9: Ein Shirt mit klarer Aussage	15

1. Einleitung – Bundesfernstraße als A4-Light

„Die Frage A4 und B62 / B508 in einer alternativen Betrachtung ist höchst gefährlich. Das können Sie schon sehen bei der Diskussion bezogen auf die Südumgehung in Hilchenbach. Wenn sie mit den Leuten sprechen, dann ist die große Angst der Bürger vor Ort, dass sie – wenn B62 / B508 A4 Ersatz sein soll – den überregionalen Verkehr vor der eigenen Haustür bekommen. Und je mehr sie das diskutieren, um so schwieriger wird es, B 62 / B 508 in einer vernünftigen Weise realisierbar zu machen. Dann kriegen Sie keine Zustimmung“ (Paul Breuer beim Verkehrsforum in Erndtebrück am 30.4.2002).

Siegerland und Wittgenstein erleben seit dem 24.5.2007 eine Neuauflage der Diskussion um eine Bundesfernstraße, welche die angebliche Lücke zwischen dem Ende der A4 auf der Krombacher Höhe und dem Hattenbacher Dreieck in Hessen schließen soll.

Ursprünglich sollte eine Bundesautobahn von Krombach durch das Rothaargebirge nach Hessen verlaufen. Diese Planungen wurden jedoch schon vor Jahren eingestellt. Zu verdanken ist dies der Einsicht der Politik, dass der Eingriff in die Natur zu massiv gewesen wäre und nicht zuletzt dem ausdauerndem Protest vieler Menschen in der Region. Doch mit der Streichung des A4-Weiterbaus aus dem Bundesverkehrswegeplan hat sich nicht jeder abgefunden. Vor gut drei Jahren kramte Landrat Paul Breuer das Thema noch einmal hervor, seine Vision war eine „Waldstraße“, die unter dem Namen „B 62n“ als zweispurige Trasse Krombach und Hattenbach verbinden sollte. Die 2004 von Paul Breuer ins Gespräch gebrachte Trasse war nichts anderes als eine A4-Light. Sie wäre auf der gleichen Trasse, wie die vormals geplante A4 verlaufen, und hätte somit den gleichen massiven Eingriff in die Landschaft dargestellt. Deshalb war diese „Vision“ von Beginn an zum Scheitern verurteilt ([Eine Zusammenfassung der Ereignisse zur „Waldstraße“ bieten die Hilchenbacher Grünen auf ihrer Internetseite](#)).¹

Im Jahr 2005 gaben das Land Hessen und der Kreis Siegen-Wittgenstein dann eine Studie in Auftrag, die am 23.5.2007 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde und nun für eine Neuauflage der Diskussion sorgt. Die Studie stellt zwei Varianten vor: Eine nördlich von Kreuztal verlaufend auf der Trasse der ehemals geplanten A4. Die Andere: Südlich von Kreuztal bis nach Lützel auf der ehemals geplanten FELS ([Ferndorf-Eder-Lahn-Straße](#)), nun allerdings mit einer Fortführung bis zum Hattenbacher Dreieck. Gerade weil die südliche Variante die Südumfahrung Kreuztal miteinbezieht und Landrat Paul Breuer nicht ausschließt, dass diese nun doch vierspurig gebaut werde ([WR vom 24.5.2007](#), [WR vom 14.07.2007](#)), muss auch die Südumfahrung Kreuztals in die Diskussion um eine Bundesfernstraße besonders berücksichtigt werden.

2. Bundesferntresse – Eine Machbarkeitsstudie zeigt viel Nicht-Machbares

Das Land Hessen und der Kreis Siegen-Wittgenstein hatten also im Jahr 2005 eine „Machbarkeitsstudie für eine Bundesfernstraße zwischen Krombach (NRW) und dem Hattenbacher Dreieck (Hessen)“ in Auftrag gegeben.² Nicht nur Laien auch einige oder viele Journalisten lassen sich von dem nicht ganz neutralen Titel „Machbarkeitsstudie“ täuschen. Eine solche Studie soll zeigen, ob und unter welchen Bedingungen eine Verbindung von X nach Y möglich ist. Die Frage, ob eine Verbindung von X nach Y überhaupt sinnvoll und nötig ist, wird dabei nicht berücksichtigt. Das Wörtchen „machbar“ im Titel der Studie suggeriert, dass etwas machbar ist. „Machbar“ vermittelt den Eindruck, dass etwas gemacht wird. So hatten viele Menschen nach der Presseberichterstattung in den lokalen Medien den Eindruck, schon morgen rollen die Bagger an und „machen“ etwas.

¹ Die Links in diesem Dokument führen mit einem Mausklick zu den jeweiligen Quellen oder weiterführenden Dokumenten. Um diese verlinkten Dokumente in einem neuen Fenster zu öffnen halten sie während dem Mausklick die Taste „STRG“ gedrückt.

² Die Studie hat einen Umfang von ca. 170 MB und ist dem Dossier daher nicht beigelegt. Lediglich einen Plan mit den befindet sich im Anhang. Die gesamte Studie ist als CD-ROM bei der Pressestelle im Kreishaus Siegen-Wittgenstein (Tel. 0271 333-0) kostenfrei erhältlich.

Zielsetzung der „Machbarkeitsstudie“ war es, unter umweltfachlichen Gesichtspunkten die Chancen eines konfliktarmen Korridors für die Führung einer Bundesfernstraße abzuschätzen. Sie kommt aber, wie alle vorangegangenen Studien zu dem Ergebnis, dass alle Korridore eine hohe Konfliktdichte aufweisen. Die Lektüre der Studie zeigt, dass die ökologischen Eingriffe die Trasse im Prinzip unmöglich machen und die Kosten so hoch wären, dass eine Realisierung nicht zu verantworten ist.

2.1 Der Kern der „Machbarkeitsstudie“ – Alte Träume platzen, doch neue sind schnell geträumt

Der Traum von einer Trasse, die im Korridor der alten A4 verläuft, ist für die Befürworter einer solchen Route geplatzt. Die Ingenieure der 2007er „Machbarkeitsstudie“ halten eine nördliche Verbindung von Krombach bis Lützel für unvertretbar. Diese Variante ist in der Untersuchung „relativ schnell“ durchgefallen, so Gutachter Peter Drecker in der [WR vom 24.5.2007](#). Bei der Bewertung von Fauna und Flora mit FFH-Schutzgebieten an der Krombacher Höhe, am Dollenbruch und im Elberndorfer Tal zeigte die Ampel rotes Licht. Diese Aussage ist zunächst mal eines: eine schallende Ohrfeige für all diejenigen, die sich für eine solche nördliche B62n (A4-Light) ausgesprochen haben, an vorderster Front SPD-MdB Brase und CDU-Landrat Breuer.

Bemerkenswert dabei ist, dass das Planungsbüro der A4-Light von damals auch die aktuelle „Machbarkeitsstudie“ erstellt hat. Nur wenige Jahre später stellt das gleiche Planungsbüro fest, dass die damals von ihnen ins Gespräch gebrachten Trassenführungen unvertretbar seien. Die Vermutung liegt nahe, dass man das auch damals schon hätte sagen können, aber mit Rücksicht auf den Auftraggeber wohlweislich unterschlagen hatte. Nun spricht man es wiederum demselben Auftraggeber zum Gefallen aus und liefert eine „Lösung“ gleich mit – jetzt eine Kombination von Süd- und Nordumgehung. Ein neuer Traum kann geträumt werden!

2.2 Trassenverlauf der Bundesfernstraße

Die „Machbarkeitsstudie“ gibt Auskunft über einen nördlichen sowie einen südlichen Trassenverlauf der Bundesferntrasse. Die Autoren der Studie machen dabei Vorschläge für verschiedene Varianten, ein ganz konkreter Verlauf wird jedoch nicht aufgezeigt. Bis zum Herbst 2007 wird im Bundesverkehrsministerium geprüft, welche der vorgeschlagenen Trassen Nord und/oder Süd sowie welche Varianten verkehrstechnisch und unter finanziellen Aspekten in Frage kommen für eine mögliche weitere Planung. Die Trassenverläufe im Überblick (siehe Erläuterungsbericht der Machbarkeitsstudie; siehe auch [Konflikttraum-Karte](#)):

Nördlicher Bundesferntassenverlauf:

- Beginn des Nordkorridors stelle die „Krombacher Höhe“ (mit dem östlichen Ende der A 4) dar.
- Von hier aus führt die Trasse nördlich um Littfeld, dann südlich der Ortslage Welschen-Ennest und nördlich an Hilchenbach vorbei bis zu dem westlichen Ortseingang von Erndtebrück. Bei Hilchenbach muss die Zone II eines großen Wasserschutzgebietes gequert werden. Des Weiteren werden die FFH- Gebiete „Grubengelände bei Littfeld“, „Dollenbruch, Sellenbruch und Silberbachoberlauf“, „Rothaarkamm und Wiesentäler“ sowie das „Elbendorfer und Oberes Zinser Bachtal“ tangiert. Nordöstlich von Littfeld werden ein ca. 2 km langer und nördlich von Helberhausen ein ca. 1 km langer Tunnel zur Bewältigung der Topografie notwendig. Außerdem sind hier mehrere Brücken erforderlich.
- Südliche Umfahrung der Ortschaft Erndtebrück (Gleicher Verlauf wie im Südkorridor =gemeinsamer Korridor).
- Der Korridor befindet sich in einem Raum, in dem bereits auch der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Ortsumgehung Erndtebrück mit Ortsumgehung Schameder im Zuge der B 62 plant. Westlich von Erndtebrück wird das erste Mal die Eder gequert, südlich des Ortes die Benfe. Das FFH- Gebiet „Rothaarkamm und Wiesentäler“ wird tangiert.
- Führung des Korridors in einer Linie östlich von Erndtebrück südlich entlang der Ortslage Sassenhausen über die Landesgrenze NRW / Hessen bis südlich von Battenberg. Zwischen Balde und Sassenhausen verläuft der

- Korridor nördlich entlang des FFH-Gebiets „Buchenwälder und Wiesentäler bei Bad Laasphe“. Eine weitere nördliche Führung schließt sich aufgrund der anschließenden Besiedlung aus. Nördlich von Beddelhausen muss das zweite Mal die Eder gequert werden (hier als FFH- Gebiet „Eder zwischen Erndtebrück und Beddelhausen“). Weiter östlich der Landesgrenze wird das EU- Vogelschutzgebiet „Hessisches Rothaargebirge“ gequert. Direkt östlich anschließend ist die dritte Querung der Eder erforderlich (EU- Vogelschutzgebiet „Ederaue“ bzw. FFH- Gebiet „Obere Eder“). Im Bereich der Landesgrenze südlich von Arfeld bis Battenberg sind bereits aus topografischen Gründen 5 Tunnelabschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 8.3 km erforderlich. Dadurch kann u. a. das EU- Vogelschutzgebiet „Hessisches Rothaargebirge“ dennoch nicht vollständig unterquert werden. Zwischen den Tunneln müssen größere Täler (u. a. die beiden Ederkreuzungen) wieder mit Brücken überspannt werden.
- Der weitere Verlauf erstreckt sich dann ab Battenberg südlich entlang des EU-Vogelschutz- und FFH- Gebiets „Ederaue“ bzw. „Obere Eder“ und nördlich des EU-Vogelschutzgebiets „Burgwald“. Hier erfolgt eine Verbindung mit der gerade fertig gestellten südlichen Ortsumgehung von Frankenberg (B 253). Die Querung des Gewässers Nemphe wird erforderlich.
- Von hieraus verläuft die Trasse in südöstliche Richtung über Gemünden bis zu einem Kreuzungspunkt mit der geplanten A 49 westlich von Schwalmstadt. Entweder nördlich oder südlich von Gemünden ist die Querung der Wohra oder eines Nebengewässers der Wohra bzw. des Holzbachs (FFH- Gebiet „Wohraue zwischen Kirchhain und Gemünden“) erforderlich.

Südlicher Bundesferntassenverlauf:

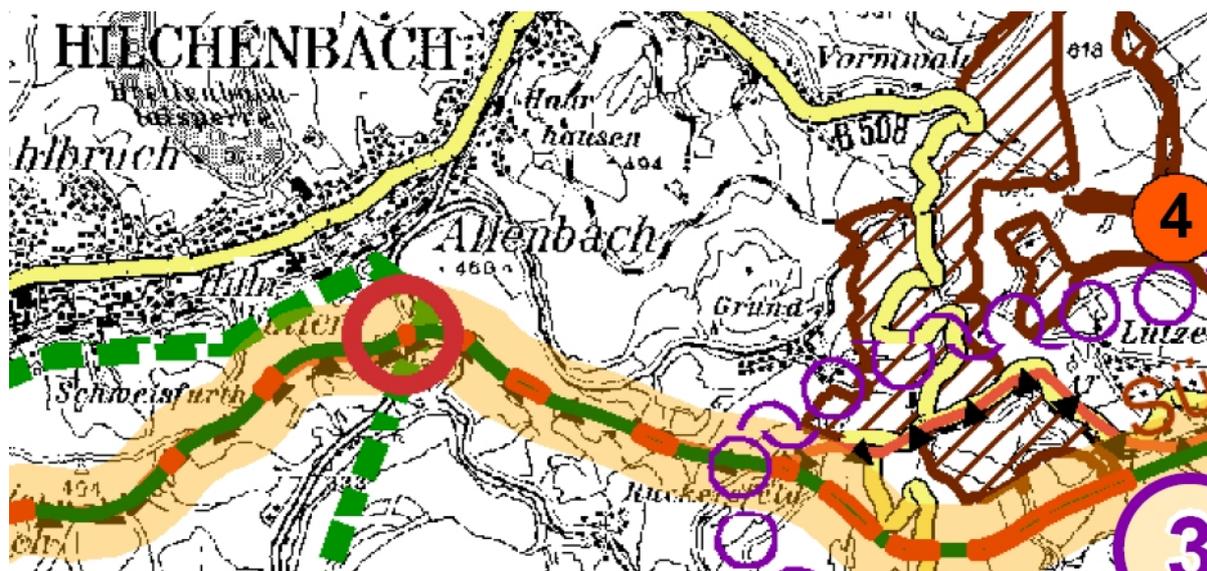
- Der Südkorridor setzt an der HTS (B 54n) in Höhe von Kreuztal-Buschhütten an.
- Ab hier orientiert sich die Trasse an einer Verbindung der Ideen zu einer Teilortsumgehung Kreuztal/Ferndorf und einer Ortsumgehung Hilchenbach. In diesem Raum verläuft der Korridor südlich des FFH-Gebiets „Elbendorfer und Oberes Zinser Bachtal“. Weiter östlich ist ein nördliches das FFH-Gebiets „Rothaarkamm und Wiesentäler“ bei Lützel betroffen. unvermeidlich. Hier besteht nur eine räumlich sehr eingeschränkte Möglichkeit zur Führung eines Korridors zwischen dem FFH-Gebiet und der Ortslage. Die Studie spricht in diesem Bereich von einem „umweltfachlich sensiblen Bereich“ in dem aufgrund der Topografie mehrere Brücken erforderlich sind.
- Südliche Umfahrung von Erndtebrück (Gleicher Verlauf wie im Südkorridor = gemeinsamer Korridor).
- Der Trasse verläuft in dem Raum, in dem auch die Ortsumgehung Erndtebrück mit Ortsumgehung Schameder im Zuge der B 62 vom Landesbetrieb Straßenbau NRW geplant wird. Westlich von Erndtebrück wird das erste Mal die Eder gequert, südlich des Ortes die Benfe. Das FFH- Gebiet „Rothaarkamm und Wiesentäler“ werden tangiert.
- Führung des Korridors in einer Linie südöstlich von Erndtebrück westlich an Feudingen und dem Banfe vorbei über die Landesgrenze NRW / Hessen, weiter vorbei an Breidenbach und Dautphetal bis westlich von Marburg. Bei Feudingen wird das FFH- Gebiet „Rothaarkamm und Wiesentäler“ tangiert (erste Querung der Lahn). Im weiteren Verlauf wird das FFH-Gebiet „Lahnhänge zwischen Biedenkopf und Marburg“ großräumig südwestlich und südlich umfahren. Hier wird das Gewässer Banfe gequert. Zur Bewältigung der sehr bewegten Topografie werden in diesem Raum mehrere Tunnelabschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 7 km sowie eine Reihe von zum Teil sehr langen Brücken erforderlich.
- Der Korridor wird dann westlich von Marburg nach Norden geführt. Hier befinden sich das FFH-Gebiet „Kleine Lummersbach bei Cyriaxweimar“ und das große FFH-Gebiet „Lahnhänge zwischen Biedenkopf und Marburg“. Die Trasse verläuft dann weiter zwischen Goßfelden und Cölbe nach Osten. Nördlich von Marburg muss zum zweiten Mal die Lahn gequert werden. Hier hat sie den Status eines FFH-Gebiets „Obere Lahn und Wetschaft mit Nebengewässern“. Der Korridor führt weiter zwischen Mengersberg und Momberg ebenfalls bis zu einem Kreuzungspunkt mit der geplanten A 49 westlich von Schwalmstadt. Es besteht die Möglichkeit Rauschenberg nördlich oder südlich zu umfahren. In beiden Fällen ist die Wohra zu queren FFH- Gebiet „Wohraue zwischen Kirchhain und Gemünden [Wohra]“. Bei einer Südumfahrung von Rauschenberg ist das FFH-Gebiet „Kuhteiche Emsdorf“ betroffen. Bei einer Nordumfahrung von Rauschenberg erfolgt eine Annäherung an das Vogelschutzgebiet „Burgwald“. Auch hier sind wieder verschiedene Brücken erforderlich. Bei einer Südumfahrung von Rauschenberg ergäbe sich eine sehr lange Talbrücke über das Wohratal.

Gemeinsamer Verlauf:

- Ab dem Kreuzungspunkt mit der geplanten A 49 zwischen Schwalmstadt und Neustadt erhalten der von Norden kommenden Nordkorridor und den von Westen kommenden Südkorridor eine gemeinschaftliche Führung. Diese verläuft zunächst weiter nach Südosten bis Willingshausen. Es werden die Gewässer und Auenbereiche der Wiera und der Antreff gequert. Das EU-Vogelschutzgebiet „Schwalmniederung bei Schwalmstadt“ wird südwestlich tangiert.
- Ab Willingshausen ergeben sich aufgrund der Raumqualitäten unterschiedliche Linienführungen.

- Westlich von Alsfeld kann ein Korridor mit vergleichsweise geringen Raumwiderständen geführt werden. Hier wird die A 5 südwestlich der Ortslage Alsfeld erreicht. Um den vorgegebenen Zielpunkt Hattenbacher Dreieck zu erreichen, muss dann die A 5 auf ca. 22 km genutzt werden.
- Die höchsten Raumwiderstände befinden sich westlich vom Hattenbacher Dreieck im Bereich des Knüllgebirges mit dem EU-Vogelschutzgebiet „Knüll“. Aufgrund der Aufgabenstellung, einen durchgehenden Straßenzug bis zum Hattenbacher Dreieck zu prüfen, wurde auch eine Querung des Vogelschutzgebiets untersucht. Darüber hinaus muss bei dieser Lösung das Gewässer Schwalm gequert werden.
- Als weiterer Korridor ist eine westliche Umfahrung des Vogelschutzgebiets „Knüll“ geprüft worden, also eine Annäherung an den Zielpunkt unter Beachtung der Natura 2000 Gebiete. Bis zum Erreichen des Hattenbacher Dreiecks muss hier ebenfalls die A 5, und zwar auf einer Länge von immerhin noch ca. 12,5 km genutzt werden. Eine Querung der Schwalm ist auch bei dieser Korridorführung erforderlich.

Abbildung 1: Ausschnitt der Konfliktraum-Karte der Bundesferntrassen-Varianten ([komplette Karte im Anhang](#))



Quelle: <http://www.siegen-wittgenstein.de/standard/page.sys/803.htm> (Stand: 18.07.2007)

Die „Machbarkeitsstudie“ zeigt schwerpunktmäßig, wo „Konfliktträume“ sind und zeigt auf, mit welchen Trassenverläufen diese entweder umfahren oder zerschnitten würden. Sollte die Fernstraße nur dreispurig geplant werden, bedarf es auf den Steigungsstrecken einer Zusatzspur. Aus „Gründen der Verkehrsqualität“ ist dies im Abschnitt Süd 1 (von Buschhütten bis Erndtebrück) auf der ganzen Länge notwendig, damit wäre die Trasse und damit auch die Südumfahrung Kreuztals und Hilchenbach vierspurig!

100 km/h Reisegeschwindigkeit sollen bei der vierspurigen Variante drin sein – und selbst da kommt der Teil „Süd 1“ in den Grenzbereich. Denn dieser Abschnitt zwischen Busschütten und Erndtebrück (17,6 Kilometer) würde mit täglich 55.000 Fahrzeugen der am stärksten befahrene. Kleinere Kapazitäten ziehen weniger Verkehr an, der zudem langsamer vorankommt. Sollte die Straße insgesamt dreispurig angelegt werden, wären auf den Südumumfahrungen von Kreuztal und Hilchenbach angeblich rund 38 000 Fahrzeuge täglich zu erwarten. Zum Vergleich: Auf der HTS in Siegen-Mitte fahren 21 000, auf der A 45 zwischen Freudenberg und Siegen fast 62 000 Fahrzeuge täglich.

317 Millionen Euro wird der vierspurige Süd-1-Abschnitt nach den Annahmen der Machbarkeitsstudie kosten. Damit ist er deutlich billiger als die Nord-Variante, die direkt in Krombach an die A4 angebunden würde und nördlich an Kreuztal und Hilchenbach vorbeiführen würde. Diese Nord-Lösung (570 Millionen Euro, 25 Kilometer lang, davon fast sieben Kilometer auf Brücken und drei in Tunneln) wird von den Gutachtern nicht empfohlen. In der Südumgehungskette werden 6,5 von 17,6 Kilometern, also mehr als ein Drittel, über Brücken verlaufen. Die Bauwerke werden von den Gutachtern empfohlen, um schützenswerte Natur zu schonen. Immerhin wird das durch EU-Richtlinien geschützte FFH-Gebiet Rothaarkamm und

Wiesentäler zwischen Allenbach und Lützel ebenso wie zwischen Lützel und Erndtebrück betroffen. Der Bereich Lützelbach und Edergrund gilt sogar als einer der Konfliktschwerpunkte, weil dort auch Wasserschutzzonen gefährdet werden. "Durch Brücken zwischen Allenbach und Lützel sowie durch eine große Talbrücke im Lützelbachtal könnten Konflikte verringert werden", heißt es in dem Gutachten. Für Lützel rät die Studie sogar zur "Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen bis zum Abschnittsende". Das heißt: Nach den Brücken sollen Bahn, B 62 und neue Fernstraße von Altenteich bis Erndtebrück auf einer Trasse zusammengefasst werden.

2.3 Kombination von Süd- und Nordumgehung keine Lösung, sondern doppeltes Problem

„Jetzt rufen Breuer und seine Fernstraßen-Freunde wieder Hurra und glauben, endlich den Stein der Weisen gefunden zu haben. Mit einer Kombination aus Süd- (von Kreuztal/Buschhütten bis hinter Erndtebrück) und Nordumgehung (bis zum Anschluss an die A5 hinter Alsfeld/Hattenbacher Dreieck) sollen wie von Zauberhand alle Probleme gelöst werden, die beide Varianten getrennt voneinander in den letzten Jahrzehnten die Köpfe der Planer zum Rauchen gebracht haben“, so heißt es spöttisch und etwas polemisch in einer [Reaktion der Siegen-Wittgensteiner Grünen](#) auf die Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie. Aber es bringt die Absurdität der neuerlichen Diskussion auf den Punkt: So als würde Schwarz mit Schwarz gemischt plötzlich Weiß ergeben, ist mit der Studie und der Berichterstattung in den Medien der Eindruck entstanden als könne man die Problematik zweier Straßenbauvorhaben dadurch lösen, dass man sie miteinander vermischt. In Wirklichkeit bringt die Kombination von Süd - und Nordumgehung auch eine Kombination der Probleme mit sich.

Die [Südumgehung von Buschhütten bis Erndtebrück](#) bleibt hochproblematisch. Und auch die Bedrohung von Naturschutzräumen auf dem Stadtgebiet Hilchenbachs (insbesondere zwischen Insbach- und Dreisbachtal) bleibt bestehen. Und was den Nordumgehungs-Abschnitt hinter Erndtebrück bis zum Hattenbacher Dreieck betrifft, so sind FFH- und Vogelschutzgebiete in großer Zahl unmittelbar bedroht. Nicht von ungefähr hatte die 1999 unter fachlicher Leitung eines Bergisch-Gladbacher Planungsbüros erstellte „Machbarkeitsstudie“ für eine A4 festgehalten: *„In allen Korridoren sind außerordentliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten; diese Beeinträchtigungen erscheinen nicht vertretbar.“* (Kurzfassung S. 28, April 1999) Übrigens sah man das in Hessen in der Vergangenheit auch so: *„Grundsätzlich sollten in Zukunft bisher straßenarm gebliebene Räume nicht zerschnitten werden. Insbesondere gilt dies für zusammenhängende große Waldgebiete und für Feuchtgebiet.“* (Ökologie und Straße, Ausgabe 3, S. 111, Bonn 1981; Herausgeber: Straßenliga e.V. und Hessisches Landesamt für Straßenbau).

Unter dem Strich bleibt festzuhalten: Die nun vorgestellte „Machbarkeitsstudie“ zeigt, was hypothetisch machbar wäre, wenn man jegliche ökonomischen und ökologischen Bedenken außer Acht lässt. Der Eingriff in die Natur wäre massiv und würde durch mehr Lärm und Abgase auch ganz direkt die Lebensqualität der Menschen in den einzelnen Gebieten beeinträchtigen. Wenn von ökologischen Problemen die Rede ist, geht es also nicht nur um die Zerstörung von Tier- und Pflanzenwelt, sondern insbesondere um Angriffe auf die Schutz- und Erholungsräume sowie die Wirtschaftsräume (Stichwort: Landwirtschaft und Tourismus!) von uns Menschen.

2.4 Planungslügen – Die nahezu unsichtbare Wunderstraße

Es ist recht durchsichtig, wie man versucht, möglichst viele Bürgerinnen und Bürger für diese Planungen zu gewinnen: Auf der einen Seite droht man(n) (tatsächlich sind es häufig Männer, die sich mit Straßenbaupolitik beschäftigen) mit dem „Verkehrsinfarkt“ (übrigens eine Drohung, die zwanzig Jahre nach ihrer ersten Behauptung noch nicht eingetreten ist) sollte man/Mann jetzt nicht handeln und wischt gleichzeitig die Probleme beiseite, welche die „Lösung“ mit sich

bringt. So werden auch in der aktuellen „Machbarkeitsstudie“ zahlreiche Tunnel und weitere Bauwerke eingeplant, die die Auswirkungen auf die Umwelt dämpfen sollen. Faktisch blieben sowohl Nord- wie die Südtrassierung auch mit den eingezeichneten Bauwerken hochproblematisch. Nach bisherigen Erfahrungen ist relativ sicher, was am Ende solcher Planungen steht: nämlich die billigste Variante, bei der die ursprünglichen Zugeständnisse an Mensch und Natur herausgestrichen werden. Ein ganz hervorragendes Beispiel, wie so etwas funktionieren kann, liefert die Kreuztaler Südumfahrung (B 508n). Auf die ehemals für unverzichtbar erachteten ökologischen Sicherungsmaßnahmen (etwa eine Tunnellösung zur Schonung des Mattenbachtals) wird aus Kostengründen verzichtet (sollte die Straße wirklich gebaut werden). Und das, obwohl alle Parteien vor Ort am Anfang der Planung eine solche Trasse NUR und zwar NUR mit Tunnel zulassen wollten (dazu aber später, weiter unten mehr).

2.5 Fazit

Mittlerweile sind astronomische Summen an Steuergeldern in sogenannte Studien geflossen, um die Bedingungen einer Machbarkeit von überregionalen Fernstraßen quer durch den Naturpark Rothaargebirge zu prüfen: so 1994 eine Million DM, dann 1999 etwa zwei Millionen DM für eine Machbarkeitsstudie für eine Autobahn A4 zwischen Krombach und Hattenbach, fünf Jahre später 30.000 EUR Kreismittel für eine Argumentationsstudie zum Bau einer A4-light („Waldstraße“ bzw. B 62 n), und jetzt 225.000 EUR für eine weitere Machbarkeitsstudie, zu denen der Kreis (unter eventueller Beteiligung der IHK) 20.000 Euro beisteuern muss. Und diese [Studieninflation wird weitergehen](#).

Die Nord- und Südvariante einer Bundesferntrasse macht einiges deutlich: Den Akteuren geht es nicht darum, die Verkehrsprobleme der Region zu lösen. Sie möchten Größeres und halten an einer Straße fest, die das Ende der A4 in Krombach mit dem Hattenbacher Dreieck verbindet. Inzwischen mussten die Befürworter lediglich mehrere Kompromisse eingehen: 1. Der alte Planungskorridor der A4 ist tot, eine Trasse durch das Grubengelände in Littfeld und den Naturpark Rothaargebirge wird es nicht geben. 2. Eine Bundesautobahn wird es ebenfalls nicht geben.

Die Logik der Straßenbauer um Brase und Breuer: Ist eine Bundesautobahn nicht zu bauen und auch keine zweispurige Straße durch das Rothaargebirge möglich, dann vielleicht eine Bundesfernstraße, vierspurig über Kreuztal, Buschhütten, Ruckersfeld, Wittgenstein bis nach Hattenbach. Damit wäre eine Straße geschaffen, die primär nicht die verkehrlichen Probleme der Region löst, sondern im Gegenteil Neue schafft: Es würde eine West-Ost-Achse (Paris-Moskau) entstehen und das im Gebiet von Krombach bis Hattenbach mautfrei! Damit würde sich die Region nicht von Verkehr entlasten sondern zusätzlichen Fern- und insbesondere Schwerlastverkehr durch ein Gebiet lotsen, welches vielen Anwohnern und Touristen Erholung und Entspannung bietet. Durch das jahrelange Festhalten an den Planungen für eine Bundesfernstraße werden regionale, vertretbare und zügigere Lösungen der Verkehrsprobleme blockiert.

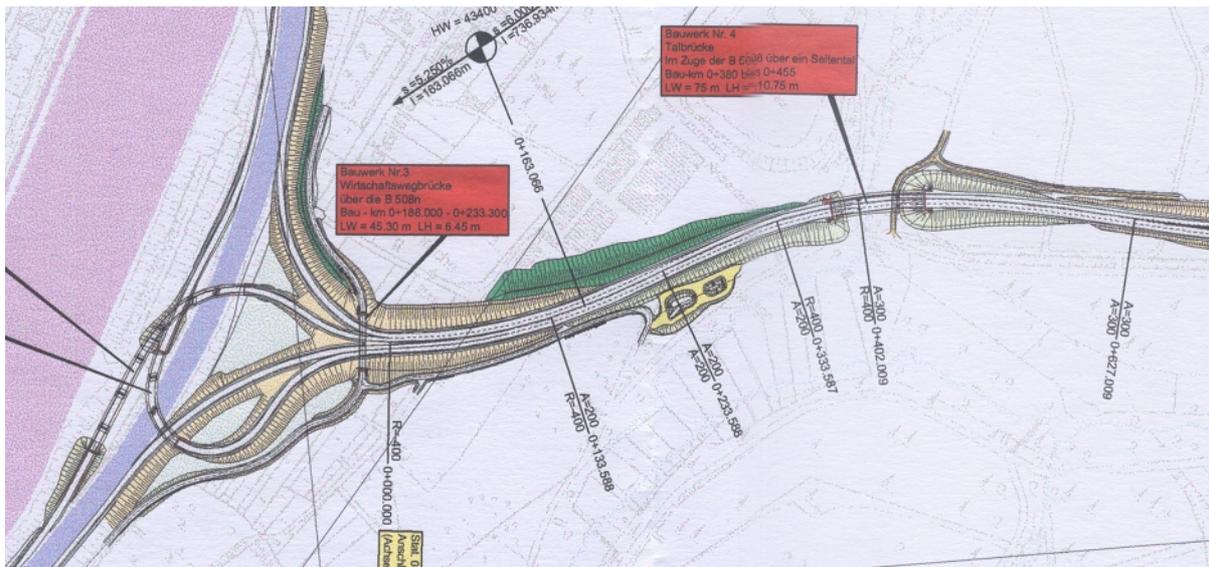
Kosten und Nutzen der zur Diskussion gestellten Bundesfernstraße als Kombination aus Nord- und Südumgehung stehen in keinem vertretbaren Verhältnis. 1,4 Milliarden EUR für 112 Kilometer Straße – das sind rund 12,5 Mio. EUR pro Kilometer - und das nur, um dem Fernlastverkehr von Paris nach Warschau rund 30 Kilometer Streckenersparnis zu ermöglichen, die bei der Route Siegen - Hattenbacher Dreieck über Gießen zusätzlich anfallen.

Weder eine Nordvariante noch eine Südvariante für eine Bundesfernstraße werden den Interessen der Menschen vor Ort gerecht. Wichtig bleibt, dass sich weder die Kritiker einer Nord- noch einer Südumfahrung gegeneinander Ausspielen lassen, alle müssen an einem Strang ziehen.

3. Die Südumfahrung Kreuztals – Durch das Mattenbachtal am Zentrum vorbei

Die geplante [Südumfahrung \(B 508n\)](#) Kreuztals erscheint im Zusammenhang mit den Plänen einer Bundesferntasse von Krombach bis Hattenbach in einem ganz neuen Licht. Plötzlich geht es nicht mehr nur noch um eine angebliche Entlastung der B 508 in Ferndorf, sondern um eine mautfreie LKW-Transitstrecke auf der Achse Paris-Moskau. Landrat Paul Breuer hat dies unterstrichen mit seiner Bemerkung, nun könne [auch eine vierspurige Südumfahrung möglich werden](#). Der bisherige Vorentwurf der Südumfahrung sieht lediglich die Dreispurigkeit vor.

Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Vorentwurf der Südumfahrung ([kompletter Plan im Anhang](#))

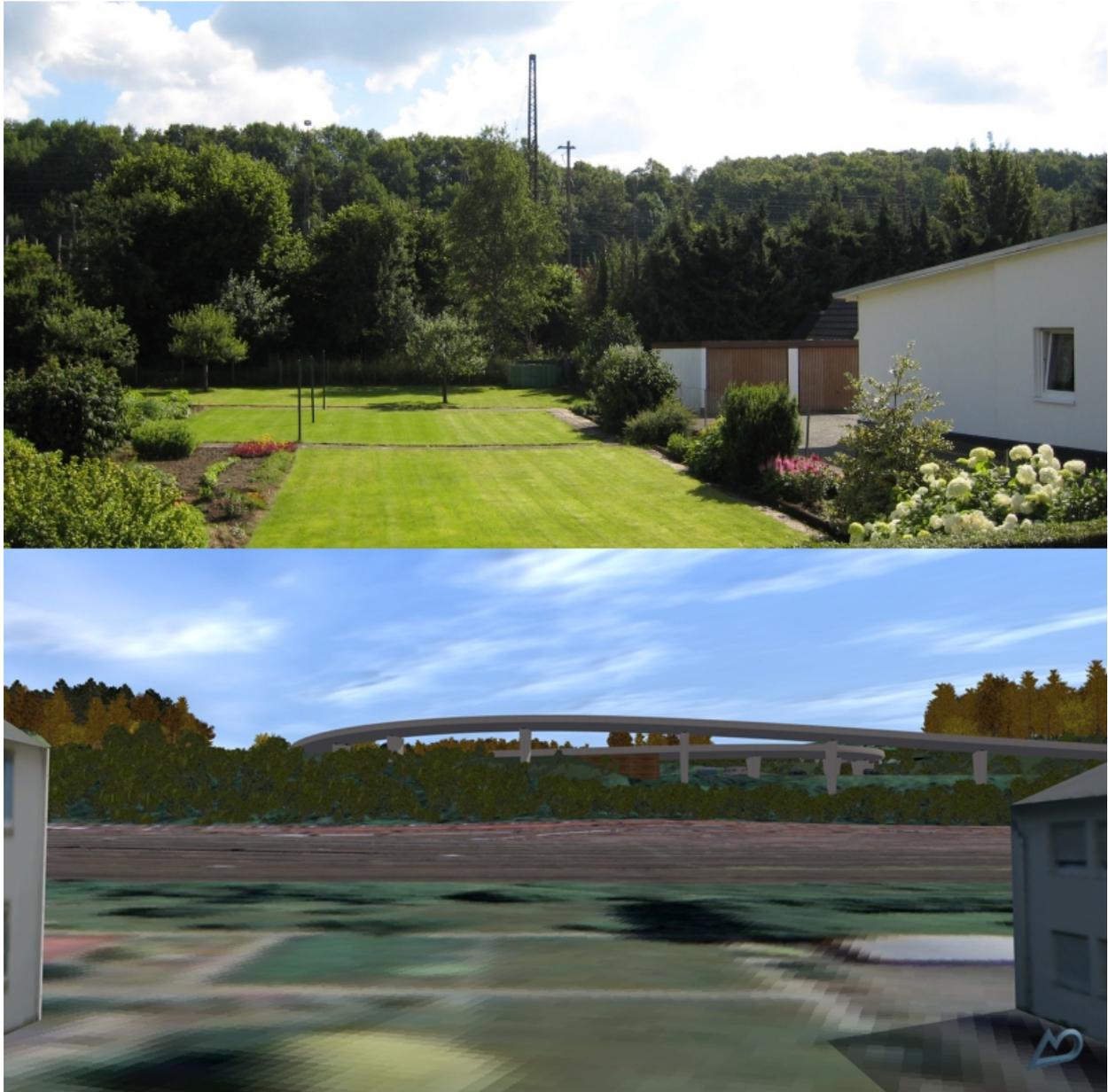


Quelle: Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (aktueller Stand 2006)

3.1 Warum eine Südumfahrung durch das Mattenbachtal problematisch ist

Seit mehr als 20 Jahren ist eine Südumfahrung Kreuztals im Gespräch. Aktuell ist die Trasse im Status des Vorentwurfs. Im Investitionsrahmenplan der Bundesregierung ist die Südumfahrung eingetragen, was dazu führen könnte, dass innerhalb der nächsten fünf Jahre die Mittel zum Trassenbau bereitgestellt werden. Mit dem ungebrochenen Widerstand, vor allem in Buschhütten, besteht die Hoffnung, dass die aktuellen Planungen nicht umgesetzt werden.

Abbildung 3: Die Auf- und Abfahrt der Südumfahrung in Buschhütten



Quelle: Oben (eigene Aufnahme, Position: Buschhüttener Straße), unten (Landesbetrieb Straßen NRW) (weitere Vergleichsaufnahmen befinden sich im Anhang)

Eine [Umweltverträglichkeitsstudie](#) (UVS) aus dem Jahr 1989 macht eindrucksvoll deutlich, warum die Südumfahrung ökologisch höchst problematisch ist, also für Pflanzen, Tiere und nicht zuletzt uns Menschen gravierende Nachteile mit sich bringt. Die Studie führt aus, dass die „freiraumbezogene Erholungsnutzung“ durch mangelndes Landschaftserleben und die Verlärmung erheblich und nicht kompensierbar beeinträchtigt würde. Auch Flora und Fauna würden unausgleichbar zerstört. Ebenso „umweltunverträglich“ ist die Zerschneidung des Landschaftsbildes sowie die Beeinträchtigung von Boden- und Grundwasserpotenzialen. All das wiegt schwer und macht in wenigen Sätzen deutlich, warum das Mattenbachtal und die gesamte Natur im Korridor der Südumfahrung unzerstört bleiben sollte (eindrucksvoller als Worte kann dies ein Spaziergang verdeutlichen). Als Fazit halten die Ingenieure der UVS dann auch fest, dass keine der Varianten ob mit oder ohne Tunnel ökologisch vertretbar sei. Lediglich eine politische Abwägung sei denkbar, wenn nämlich der Nutzen und die Entlastung der Trasse unbedingt erforderlich sei, dann (und nur dann) wäre der Eingriff in die Landschaft mit einem 400m langem Tunnel, der einzig denkbare Kompromiss zwischen den Umweltinteressen im

Bereich Ferndorfstal und denen im Bereich Buschhütten. Kurz gesagt: Keine Südumfahrungs-Variante ist umweltverträglich, auch nicht die Tunnellösung. Sie wäre nur ein Kompromiss, der gleichwohl einen sehr problematischen Eingriff in die Landschaft darstellen würde.

Abbildung 4: Der „Abstieg“ der Südumfahrung in Ferndorf wird auch hier zu mehr Lärm führen



Quelle: Oben (eigene Aufnahme, aufgrund der Häuserzeilen von der Marburger Straße aus fotografiert), unten (Landesbetrieb Straßen NRW) (weitere Vergleichsaufnahmen befinden sich im Anhang)

Diese UVS hat ihre Wirkung nicht verfehlt: Dreimal hat sich der Rat der Stadt gegen eine Südumgehung ohne Tunnel ausgesprochen, 1991, [1999](#) und im Jahr [2000](#). Dennoch hat der Bund als Bauherr der Straße immer ohne Tunnel geplant. Auch der aktuelle Vorentwurf sieht keinen Tunnel vor, nicht einmal Grün- oder Wildbrücken.

Die Südumfahrung würde – sollte sie gebaut werden – aber auch neuen Lärm verursachen, der nicht nur im Mattenbachtal gehört würde, auch Buschhütten und Ferndorf würde neuen Straßenlärm bekommen. Buschhütten bekäme außerdem ein neues „Wahrzeichen“, die monströse Zufahrt zur Südumfahrung mit übereinander geführten Auf- und Abfahrten stünde weithin sichtbar in der Landschaft (vgl. Abbildung 3 auf Seite 10).

Abbildung 5: Im Mattenbachtal soll die Südumfahrung direkt am Reiterhof „Hubensgut“ vorbeiführen



Quelle: Oben (eigene Aufnahme), unten (Landesbetrieb Straßen NRW; aus einer Position ca. 30 m über dem Boden, links eine Stallung des Reitershofes)
(weitere Vergleichsaufnahmen befinden sich im Anhang)

3.2 Das Versagen der Kommunalpolitik – Teil 1

Im Laufe der Zeit ist die Notwendigkeit einer Südumfahrung immer weniger in Frage gestellt worden. Die Frage danach, ob eine Südumgehung gebraucht wird und die Frage, ob man die verkehrlichen Probleme nicht auch anderes lösen könnte, werden also kaum noch gestellt. Ein [Verkehrs-Städtebauliches Gutachten](#) befasst sich bereits im Jahr 1987 mit der Südumfahrung. Dieses Gutachten ist auch heute noch lesenswert, denn es beinhaltet nicht nur eine kennzeichengenaue Verkehrszählung sondern ist ebenso ein Beleg für das völlig unkoordinierte Handeln der Kommunalpolitik und –verwaltung.

Zunächst hält das Gutachten fest, dass nach dem Anschluss der HTS an die A4 und der Verwirklichung der Südumgehung die Marburgerstraße (also die heutige Fußgängerzone und

damalige Hauptverkehrsstraße nach Ferndorf) verkehrsberuhigt werden kann. Fakt ist jedoch, dass schon lange vor dem HTS-Anschluss und erst recht vor einer Südumfahrung die Kreuztaler Innenstadt komplett umgekrempelt wurde, obwohl dies erst für einen viel späteren Zeitpunkt empfohlen wurde. Man hat also mit städtebaulichen Maßnahmen den Bau der Umgehungsstraßen vorausgesetzt und Fakten geschaffen.

An vielen weiteren Stellen der als so konfliktlastig beschriebenen B 508 wurden auf ähnliche Weise Fakten geschaffen, welche die Verkehrsprobleme eher noch verschlimmert haben dürften. Zu nennen wäre da u. a. die Ansiedlung eines neuen kleinen Einkaufszentrums (u.a. Aldi), das eine hohe Zahl an (Links-)Abbiegern verursacht und die Marburger Straße weiter verstopft, die Aufgabe eines Eisenbahngleisanschlusses im Industriegebiet Ferndorfal oder die Ansiedlung eines Kaufland-SB-Marktes, der ebenfalls enorm viel Verkehr anziehen und umleiten wird. Es wurde auf kommunaler Ebene wenig getan, um die Menschen im Ferndorfal zu entlasten und noch im Jahr 2007 wurde ein [Antrag der Grünen Ratsfraktion](#) von allen anderen Fraktionen abgelehnt, der zumindest die Menschen in der Ferndorfer Straße mit etwas weniger Durchgangsverkehr beglückt hätte (und im Rahmen der ohnehin geplanten Sanierung der Ferndorfer Straße die Anwohner nicht auch nur einen Cent mehr gekostet hätte, was aber einige intrigante Kommunalpolitiker der anderen Fraktionen den Anwohnern so mitgeteilt haben).

Die alte Studie aus dem Jahr 1987 bietet aber noch mehr freie Sicht auf Fehler aus der Vergangenheit. So kommen die Autoren zu der Erkenntnis, dass sich für den Norden Kreuztals mit einem HTS-Anschluss an die A4 (so wie er heute existiert) und einer Südumfahrung keine Entlastung einstellen wird, „vermutlich nur“ eine HTS-Abfahrt Eichen/Krombach könne dieses Problem lösen. Wie wir heute wissen, wurde die HTS ohne Abfahrt in Eichen/Krombach gebaut, ergo konnten sowohl CDU und SPD nach Fertigstellung weiterhin kollektiv den Kreuztaler „Verkehrsinfarkt“ lamentieren und lautstark nach einer Südumfahrung verlangen.

Die Ingenieure widmen sich auf Basis ihrer (kennzeichengenauen!) Verkehrszählung aber auch der Entlastungswirkung einer möglichen Südumfahrung und stellen fest, dass der überwiegende Teil des Verkehrs in Kreuztal Ziel- und Quellverkehr ist. Also entweder sein Ziel, seine Quelle oder beides in einem Kreuztaler Ortsteil liegen. Solchen Verkehr kann man mit Umgehungsstraßen kaum verringern, höchstens umleiten. Aus diesem Grund halten die Autoren der Studie fest: „Eine Abzugswirkung durch neue, Kreuztal nur tangierende aber überregionale Straßenverbindungen wird sich für den Verkehr kaum einstellen. [...] Eine Abzugswirkung für diesen Verkehr ist ohne eine Änderung der Verkehrsmittelwahl nicht zu erwarten. Es sollten daher die Alternativen Bus, Bahn und Rad attraktiver werden“ (S. 22). Man darf sich nichts vormachen, mit Bus, Bahn und [Rad](#) wird man die heutigen Verkehrsaufkommen nicht auf null reduzieren können, allerdings könnte ein Ausbau des ÖPNV bei gleichzeitiger moderateren Investitionen in neue, alternative Verkehrsinfrastruktur helfen Probleme zu lindern. In diese Richtung haben die Ingenieure bereits vor 20 Jahren gedacht, passiert ist in diesen 20 Jahren leider viel zu wenig (Radwegebau oder die Einrichtung eines Schülertickets haben auch leider nicht die starke Lobby, wie eine Betonpiste durch die Landschaft).

3.3 Tunnel oder nicht Tunnel? Das Versagen der Kommunalpolitik – Teil 2

Tunnel oder nicht Tunnel, das war jahrelang keine Frage. Unter dem Eindruck der Umweltverträglichkeitsstudie und der öffentlichen Meinung, die deutlich gegen eine Südumfahrung ohne Tunnellösung war, haben alle kommunalpolitischen Akteure stets eine Südumgehung nur mit Tunnel gefordert.

Abbildung 6: Werner Müller (CDU) und die Wandlung des „keinesfalls“

1999 (1.3.1999, Niederschrift Verkehrsausschuss):	2007 (15.2.2007, Niederschrift Rat)
„Die alternative Planung (die Planung der Umgehung ohne Tunnel, Anm. der Red.), über die man heute beraten müsse, sei keinesfalls akzeptabel , da sie nur aufgrund von Kostengesichtspunkten unter dem Motto „billigste Umgehungsstraße Deutschlands“ entstanden sei. Die Waldlandschaft solle in nicht hinzunehmender Weise zerschnitten werden; Wildbrücken, wie sie zuvor angesprochen wurden, seien nicht einmal vorgesehen. Die Linienführung im Ferndorf tal und entlang des Berghanges werde zu einer erheblichen Lärmbelastung für Ferndorf führen. Ebenso sei die Straße insgesamt zu hoch angelegt mit der Folge, daß wegen der enormen Steigungswinkel ein drei- bis vierspuriger Ausbau erforderlich werde, der einen größeren Eingriff in die Natur darstelle, als es eigentlich erforderlich sei. Eine verantwortungsbewußte Lösung könne es nur mit einem Tunnel geben. Seine Fraktion sei daher ebenfalls uneingeschränkt einverstanden mit dem Verwaltungsentwurf zur Stellungnahme.“	„FV (Fraktionsvorsitzender, Anm. der Red.) Müller erklärt, man habe schon vor längerer Zeit festgestellt, dass irgendwann der Zeitpunkt komme, an dem man sich dieser Thematik stellen und überlegen müsse, was man letztendlich wolle. Es sei ja bereits gesagt worden, dass man diese Straße keinesfalls gefährden wolle. [...] Die CDU-Fraktion werde allerdings heute diesem Antrag nicht widersprechen, da ein solches Verhalten kontraproduktiv sei, sondern man werde sich für die Aufhebung dieses Ratsbeschlusses aussprechen. Allerdings bitte man die SPD-Fraktion, den letzten Absatz des Antrags komplett zu streichen, da man in der Forderung nach Grünbrücken ein erneutes Hemmnis sehe. Solche Forderungen seien jetzt nicht ratsam, sondern sie sollen erst im Rahmen des Beteiligungsverfahrens geäußert werden. Heute solle man lediglich das Signal geben, dass man Abstand von der Forderung nach einer Tunnellösung nehme.“

Die Geschichte, warum nun im Jahr 2007 die Stadt Kreuztal nicht mehr auf einen Tunnel besteht, ist eigentlich schnell erzählt, denn die Fakten waren schon 1991 bekannt, als der Rat zum ersten Mal einen Tunnel forderte: Nur eine Tunnellösung ist unter Umweltaspekten gerade noch so eben vertretbar, dennoch plante der Bund aus Kostengründen (1999: 27 Mio. zu 47 Mio. DM) ohne Tunnel weiter. Nach 1991 hat der Rat noch einmal 1999 und im Jahr 2000 auf einen Tunnel bestanden. Auch in den Wahlprogrammen und den Wahlbroschüren von SPD und CDU aus dem Jahre 2004 wird klipp und klar eine Südumgehung nur mit Tunnel befürwortet. Alle Stadtverordneten von SPD und CDU sind also von ihren Wählerinnen und Wählern auch wegen ihrer Positionierung zur Südumgehung gewählt worden.

Abbildung 7: Bürgermeister Rudolf Biermann (CDU) und seine Abkehr von der Tunnellösung

2000 hält er in einem Schreiben an Mitglieder des Bundestags sowie des Landtages (richtigerweise) fest:	2007 stimmt er aus Anlass eines Antrags der SPD-Fraktion, diesem modifizierten Beschlussvorschlag zu:
„Die Akzeptanz in der Bevölkerung für die Planung konnte auch schon im Jahre 1991 nur durch die umweltschonendste (Tunnel-)Variante erreicht werden. Das Umweltbewußtsein ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Eine Einschnittslösung mit einem sehr hohen Eingriffspotential sowohl in die Mattenbachtalaue als auch in ein größeres zusammenhängendes Waldgebiet wäre dem Bürger nur schwer zu vermitteln. Es handelt sich hier um einen wertvollen Naturraum, der auch in erheblichem Umfang als Naherholungsgebiet genutzt wird.“ zur Position der CDU im Kommunalwahlkampf siehe auch: Bürgerzeitung der CDU Kreuztal	Beschluss: „Der Rat der Stadt Kreuztal spricht sich ausdrücklich für die schnelle Realisierung der B 508 neu (Südumgehung) aus. Die Forderungen nach einem ca. 400 Meter langen Tunnel wird aufgegeben. Insofern wird der Ratsbeschluss vom 29.04.1999 sowie nachfolgende Positionierungen des Rates zur Tunnellösung aufgegeben. Eine konkrete Stellungnahme wird anlässlich des offiziellen Planfeststellungsverfahrens abgegeben. In diesem Zusammenhang soll auch einmal die Anlage der gewünschten Grünbrücke geprüft werden.“ Ergebnis: 33 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen (Grüne-Fraktion), 2 Enthaltungen

Doch im Jahr 2007 betrügen beide Ratsfraktionen ihre Wählerinnen und Wähler (vgl. Abbildung 7, Abbildung 8, Abbildung 8). So stimmt auf Basis eines SPD-Antrags kein einziges Mitglied von SPD oder CDU gegen die Aufhebung der Forderung nach Tunnellösung. Selbst die Forderung nach Grünbrücken ließen die beiden Fraktionen fallen (man möchte sich dies lieber vom Bund „wünschen“, weil man befürchtete eine Forderung könnte den Bund veranlassen die Mittel nicht weiter bereitzustellen). Was [Werner Müller \(CDU\) 1999](#) noch als „keinesfalls

akzeptabel“ bezeichnete, nämlich die „billigste Umgehungsstraße Deutschlands“ (ebd.), kann ihm als [Fraktionschef im Jahr 2007](#) offensichtlich nicht billig genug sein, denn jetzt ist es genau diese Straße, die man „keinesfalls gefährden wolle“ (ebd.). Die drei Grünen Ratsmitglieder stehen allein „im Wald“ mit ihrer Stimme gegen eine Südumfahrung ohne Tunnel und gegen eine Zerstörung des Mattenbachtals. SPD, CDU und Bürgermeister Biermann haben ihr Wahlversprechen nur zweieinhalb Jahre nach ihrer Wahl gebrochen.

Abbildung 8: Ein Tunnel im Wahlprogramm der SPD geht in einer Legislaturperiode verschütt

<p>2004 ist im Kommunalwahlprogramm der SPD und von Bürgermeisterkandidat Walter Kiss ohne Wenn und Aber zu lesen:</p> <p>„Die SPD tritt für eine umweltverträgliche Straßenplanung und für die Südumfahrung Kreuztals mit einer Tunnellösung ein.“</p>	<p>2007 kann sich die Kreuztaler SPD an ihr Wahlprogramm offenbar nicht mehr erinnern:</p> <p>Die SPD-Fraktion ist es, die als erste Fraktion beantragt, die Forderung nach einer Tunnellösung aufzugeben. Stattdessen fordert sie den Bau mehrerer Grünbrücken. Im Verlauf der Ratssitzung wird auch aus dieser Forderung nichts mehr: Die SPD gibt dem Druck der CDU nach und aus der Forderung nach Grünbrücken wird der schwammige „Wunsch“ nach solchen Grünbrücken. Damit ist die SPD meilenweit von ihrer umweltverträglichen Straßenplanung entfernt und hat sich entgegen ihrem Wahlprogramm für die billigste Variante entschieden.</p>
--	--

3.4 Fazit

Eine Südumfahrung mit Tunnel soll es offenkundig nicht geben. Da aber nur diese Variante eine wäre, die gerade eben noch ökologisch vertretbar wäre, ist eine Südumfahrung aufs schärfste zu kritisieren und muss verhindert werden. Das monströse Anschlussbauwerk würde das Ortsbild in Buschhütten weiter beeinträchtigen. Zusätzliche Abgase aber vor allem der Lärm einer neuen Trasse würden nicht nur Buschhütten und das Mattenbachtal, sondern gerade auch Ferndorf treffen. Verkehrsprobleme würden nicht gelöst (schon gar nicht endgültig) sondern nur weiter verlagert, in Kredenbach und Dahlbruch wäre mit höherem Stauaufkommen zu rechnen und damit mehr Lärm und mehr Verschmutzung durch Abgase. Damit wäre zugleich die Weiterführung der B 508n über Ruckersfeld bis ins Wittgensteiner-Land im wahrsten Sinne des Wortes zementiert. Alternative Lösungen, wie sie schon seit Jahren hätten umgesetzt werden können, werden weiterhin nicht angepackt.

Abbildung 9: Ein Shirt mit klarer Aussage



Als T-Shirt, Tasse oder Tasche bestellbar unter: <http://266674.spreadshirt.net/> oder <http://shirt.gruene-kreuztal.de>

Eine neue Verkehrspolitik setzt hingegen auf kleine und schnell umsetzbare Lösungen, nicht auf den „großen Wurf“ eitler Politiker. Eine Zerstörung unserer Naherholungsgebiete in Mattenbachtal, Ruckersfeld, Rothaargebirge und Wittgenstein muss verhindert werden, dazu bedarf es einer großen Zahl von engagierten Bürgerinnen und Bürgern, die deutlich artikulieren, was sie von Politik und Verwaltungen erwartet.

Werden Sie aktiv:

Machen Sie sich also stark für eine alternative Verkehrspolitik, helfen Sie sinnlosen Flächenfraß zu verhindern und unterstützen Sie alle engagierten Gruppen und Einzelpersonen. Schließen Sie sich einer Bürgerinitiative an, gründen Sie selber eine, arbeiten Sie mit in Umweltverbänden, engagieren Sie sich in den Parteien, schreiben Sie Leserbriefe, sprechen Sie mit Freunden, Nachbarn und Kollegen. Drücken Sie ihre Ablehnung gegenüber der Bundeskanzlerin und dem Bundesverkehrsminister aus, denn der Bund wird ein so umstrittenes Projekt nicht gegen die Bürgerinnen und Bürger weiterverfolgen.

Anhang

Alle hier aufgeführten Dokumente befinden sich im Dateordner des Grünen Dossiers und können mit einem Mausklick auf den entsprechenden Link geöffnet werden (Ausnahme: die „Machbarkeitsstudie“ zur Bundesfernstraße Krombach-Hattenbach)

Mit dem Grünen Dossier haben wir versucht eine umfassende Sammlung von Dokumenten zusammenzustellen, es ist jedoch keinesfalls eine vollständige Sammlung. Das gesamte Dossier können Sie unter <http://keine-suedumfahrung.gruene-kreuztal.de> downloaden. Die Diskussion um den Weiterbau der A4 wird hier fast vollständig ausgeblendet und würde den Rahmen vollends sprengen, dieser Blick in die Geschichte, die bis heute ihre Auswirkungen hat und Fortsetzungen erleidet, wäre sicher ein Thema für interessante Studien- oder Doktorarbeiten. Interessierte können sich gerne an die Grünen in Siegerland und Wittgenstein wenden, um Einblick in die alten Akten und die umfangreichen Material-Sammlungen zu erhalten.

1. Pläne und Bilder

- Aktueller Vorentwurf der Südumfahrung Kreuztal ([suedumgehung.jpg](#))
- Versuch einer Gegenüberstellung aktueller Fotos von Buschhütten, Ferndorf, Mattenbachtal und dem Gelände nach Bau der Südumfahrung ([vergleich.pdf](#))

2. Dokumente und Studien

- Auszug aus dem Verkehrs-Städtebauliches Gutachten für die Stadt Kreuztal (1987) ([verkehrs.pdf](#))
- Auszug aus der Umweltverträglichkeitsstudie zum Neubau der B508n Teilstreckenabschnitt Kreuztal (1989) ([uvs.pdf](#))
- Nordumgehung Kreuztal-Hilchenbach. Der Geheimplan von Landrat Breuer (CDU) und MdB Brase (SPD) (Dokumentation auf www.gruene-hilchenbach.de) ([zf_nordumgehung.pdf](#))
- Anschreiben von BM Biermann (25.05.2000): Bitte an MdB's und MdL's eine Tunnellösung der B 508n zu unterstützen ([bmanmrebs.pdf](#))
- Anschreiben der Bürgerinitiative (BI) „Gegen die Zerstörung des Mattenbachtals“ (16.05.2000): Unterzeichner des Schreibens ist der damalige Sprecher der BI Jochen Billich ([brief_bi.pdf](#))
- Grüne Seiten, Zeitung des Stadtverband B'90/Grüne Kreuztal an alle Haushalte (Okt. 2003), hier: Seite 3, Herbstspaziergang am Mattenbachtal ([gz_03.pdf](#))
- Beschluss der Kreismitgliederversammlung von B'90/Grüne KV Siegen-Wittgenstein (08.05.2004): Nordumgehung – B 62n ([kmv_beschluss2.pdf](#))
- Bürgerzeitung „Lebendiges Kreuztal“ der CDU (12.09.2004), hier: Seite 2, die CDU und BM Biermann gehen im Kommunalwahlkampf mit der Forderung nach einer Tunnellösung auf Stimmenfang ([cdu_wahlzeitung.pdf](#))
- Beschluss der Kreismitgliederversammlung von B'90/Grüne KV Siegen-Wittgenstein (02.06.2007): „Der A4-Spuk nimmt kein Ende“ - Grüner Kreisverband nennt neuerliche Studie zu einer Bundesfernstraße durch den Naturpark Rothaargebirge eine „Zumutung“ ([kmv_beschluss.pdf](#))
- Konfliktschwerpunkte einer Bundesfernstraße Krombach-Hattenbach (Auszug aus der „Machbarkeitsstudie“, Quelle: <http://www.siegen-wittgenstein.de/standard/page.sys/803.htm>) ([k_14_070430_konfliktraeume.pdf](#)). Die gesamte Studie umfasst 170 MB und ist im Kreishaus auf CD-ROM erhältlich (Siehe Fußnote 2 auf Seite 3)
- Argumentationspapier „Was würde der Neubau einer Bundesfernstraße als Ersatz für den sogenannten A4-Lückenschluss für unsere Region bedeuten?“ ([argu_fern.pdf](#))

- Knappe Zusammenfassung der Historie um A4, FELS, B62n sowie Bundesfernstraße 2007 ([historie.pdf](#))

3. Sitzungsprotokolle und Anträge

- Protokoll des Verkehrsausschusses der Stadt Kreuztal (01.03.1999), hier: Eindeutig ablehnende Stellungnahme eine B 508n ohne Tunnel ([nds1999.pdf](#))
- Antrag der Fraktion B'90/Grüne Kreuztal (10.05.2000): Kennzeichengenaue Erfassung der Verkehrsströme im Stadtgebiet Kreuztal ([antrag_verkehrserfassung.pdf](#))
- Protokoll des Verkehrsausschusses der Stadt Kreuztal (10.05.2000), hier u.a.: Empfehlung einer B 508n ohne Tunnel (dieser Empfehlung folgte der Rat am 18.05.2000 aber nicht) ([nds2000va.pdf](#))
- Protokoll des Rats der Stadt Kreuztal (18.05.2000), hier: Bekräftigung der Tunnellösung im Falle einer B 508n ([nds2000r.pdf](#))
- Antrag der Fraktion B'90/Grüne Kreuztal (19.06.2002): Radkonzept für die Hauptverkehrswege in Kreuztal ([antrag_radwege2.pdf](#))
- Antrag der Fraktion B'90/Grüne Kreuztal (18.01.2004): Radwegbau in Kreuztal ([antrag_radwege.pdf](#))
- Antrag der Fraktion B'90/Grüne Kreuztal (25.01.2007): Verkehrsberuhigung im Bereich Ferndorfer Straße ([antrag_ferndorf.pdf](#))
- Antrag der Fraktion SPD (31.01.2007): Neubau der Südumgehung Kreuztal (B 508n): Modifizierung der Stellungnahme der Stadt Kreuztal gemäß Ratsbeschluss vom 29.04.1999 ([spdantrag.pdf](#))
- Protokoll des Rats der Stadt Kreuztal (15.02.2007), hier: Zurücknahme der Forderung nach Tunnellösung und Verzicht auf eine Forderung nach Grünbrücken (vgl. dazu auch Antrag der SPD vom 31.01.2007) ([nds2007.pdf](#))
- Antrag der Fraktion SPD Kreistag Siegen-Wittgenstein (15.06.2007): Bundesfernstraße von Kreuztal nach Hattenbach (Kommentar: Die SPD-Fraktion behauptet in ihrem Antrag, die Studie habe gezeigt, dass eine Trasse in diesem Korridor auch in sensiblen Landschaftsteilen möglich und vertretbar sei. Schon eine oberflächliche Lektüre der Studie zeigt aber genau das Gegenteil) ([antrag_ktf_spd.pdf](#))

4. Pressemitteilungen, Leserbriefe und Pressemeldungen

- Offener Brief der Kreistagsfraktion B'90/Grüne an den Landrat (15.03.2004): Planung zu einer B 62n ([brief_ktf.pdf](#))
- Pressemitteilung B'90/Grüne Kreistagsfraktion (03.05.2004): Grüne Kreistagsfraktion zur B 62n ([pm_ktf2.pdf](#))
- Pressemitteilung B'90/Grüne Kreistagsfraktion (21.06.2004): Untergangsszenario ist verantwortungslos. Wittgensteiner Land wird nicht beerdigt ([pm_ktf1.pdf](#))
- Leserinnenbrief von Anke Hoppe-Hoffmann, Fraktionssprecherin B'90/Grüne Kreuztal (14.04.2005) ([lb_hoppe-hoffmann2.pdf](#))
- Pressemitteilung B'90/Grüne Hilchenbach (28.03.2006): Hilchenbacher Grüne bleiben bei Absage an die 'FELS': „Wir werden uns dem Druck von außen nicht beugen!“ - Optimierung des vorhandenen Straßennetzes als Gebot der Stunde ([pm_fels.pdf](#))
- Westfälische Rundschau (24.05.2007): Südumgehung wird Bundesfernstraße ([wr_240507a.pdf](#))
- Westfälische Rundschau (24.05.2007): Trassenführung. Brücken und Tunnel in Wittgenstein ([wr_240507b.pdf](#))
- Leserinnenbrief von Anke Hoppe-Hoffmann, Fraktionssprecherin B'90/Grüne Kreuztal (24.05.2007) ([lb_hoppe-hoffmann.pdf](#))

- Leserbrief von Peter Neuhaus, Sprecher B'90/Grüne KV Siegen-Wittgenstein (20.06.2007) ([lb_neuhaus.pdf](#))
- Westfälische Rundschau (04.07.2007): Bund untersucht Bundesfernstraße Krombach-Hattenbach ([wr_040707.pdf](#))
- Leserbrief von Patrick Fick, Stadtverordneter B'90/Grüne Kreuztal (04.07.2007) ([lb_fick.pdf](#))
- Westfälische Rundschau (14.07.2007): Südumgehung braucht vier Spuren. ([wr_140707.pdf](#))