

**Stellungnahme des Gemeindevorstandes Altenstadt zu den Artikeln über die
Ortsumgehung Altenstadt (Gewerbeverein in der Wochenpost vom
27./28.11.2013 und im Kreisanzeiger vom 30.11.2013)**

Punkt 1: Thema: Eine vor Jahren beschlossene Sache umsetzen, obwohl eine neue Situation entstanden ist

Die Gemeinde Altenstadt setzte sich Mitte der 90er Jahre für die Aufnahme der Ortsumgehung in den Bundesverkehrswegeplan ein. Im Sommer 2004 wurde die Ortsumgehung B 521 durch Beschluss des Bundestages endlich mit dem Status vordringlicher Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

In 2005 wurde von der Gemeindevertretung beschlossen, sich mit 100.000 € als Anschubfinanzierung an der Planung zu beteiligen.

An der Situation hat sich zum heutigen Zeitpunkt nur geändert, dass sich der Verkehr verstärkt hat. Schon damals ging man von einer Südumgehung aus.

Sollte sich die Gemeinde jetzt trotz dieser intensiven Bemühungen gegen eine Ortsumgehung entscheiden, wird die Ortsumgehung für die nächsten Jahrzehnte „gestorben“ sein.

Doch stehen wir auch in der Verpflichtung gegenüber unseren folgenden Generationen. Das muss allen Entscheidungsträgern bewusst sein.

Punkt 2, 3 und 4: Themen: Einkaufen auf der Vogelsbergstraße, Reduzierung des Umsatzes um 25 %, Leerstände und Einkaufsmärkte auf der grünen Wiese

Erfahrungsgemäß sind Ortsumgehungen nicht die Ursache für Leerstände und führen nicht für den größten Teil der Geschäfte zu den geschätzten Umsatzeinbußen von 25 %.

Die Leerstände entstehen einerseits durch unser geändertes Konsumverhalten und andererseits durch fehlende Geschäftsnachfolger.

Hier hat eine Kommune kaum die Möglichkeit entgegen zu steuern.

Gefragt sind hier die Mithilfe sowie die Kreativität und Aktivität des Gewerbevereins. Die wesentliche Kundschaft kommt gezielt in die Vogelsbergstraße.

Wegen der engen Ortsdurchfahrt, der fehlenden Parkplätze etc., ist es für den Durchgangsverkehr nicht attraktiv zu halten und die Einkaufsmöglichkeiten zu nutzen.

Mit einem nachfolgenden Umbau der Ortsdurchfahrt werden die Attraktivität und somit auch die Verweildauer gesteigert. Hier ist wiederum die Kreativität aller Beteiligten, auch die der Geschäfte und des Gewerbevereins, gefragt.

Wir bieten hierfür unsere uneingeschränkte Unterstützung an.

Als jüngstes Beispiel der Auswirkungen einer Ortsdurchfahrt und der damit verbundenen Verkehrsverlagerung sei hier Hungen erwähnt.

Dort wurde die Ortsumgehung B 457 gebaut. Der Gewerbevereinsvorsitzende steht der Ortsumgehung absolut positiv gegenüber.

Punkt 5, 6 und 7: Themen: Kostentragung der nachfolgenden Innenstadtverschönerung, Verödung der Innenstadt nach dem Bau der Ortsumgehung durch Sterben der Geschäfte

Zu heutigem Zeitpunkt weiß niemand, ob die Umgehungsstraße bei einem Planfeststellungsverfahren genehmigt wird. Wie lange dieses dauert und wann letztendlich die Mittel für eine Realisierung (ev. insgesamt 20 Jahre) zur Verfügung stehen.

Dass durch einen Umbau der Ortsdurchfahrt Kosten entstehen werden, steht außer Frage.

Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht geklärt, in wie weit die Ortsdurchfahrt vom Status Bundesstraße (vermutlich zur Kreisstraße) heruntergestuft wird. Davon ist auch abhängig, wer welche Kosten zu übernehmen hat.

Punkt 8 Themen: Sinken der Immobilienwerte, Umsatzverlust der Tankstelle

Durch die Ortsumgehung wird Altstadt attraktiver, diese Erfahrung gibt es auch bei anderen betroffenen Gemeinden / Städten. Eine Ortsumgehung führt nicht dazu, dass die Immobilienwerte fallen. Was speziell die Aral-Tankstelle betrifft, haben und werden wir selbstverständlich mit den Eigentümern über eine Neuausrichtung der Anlage im Zuge der Realisierung der Umgehungstraße sprechen und versuchen, eine vertretbare Lösung herbeizuführen.

Punkt 9 Themen: Verkehrsspitzen, Baukosten, Mieter können den Verkehr aushalten, Ortsumgehungen sind in anderen Orten sinnvoller

Die hohe Verkehrsbelastung beschränkt sich nicht nur auf die angegebenen Spitzenzeiten von angeblich rund 1,5 Stunden morgens und abends.

Als Grundlage für die Vorplanungen wurden an einem Dienstag (26.04.2005) ab 7.00 Uhr bis Mittwoch (27.04.2005), 7.00 Uhr, eine Verkehrszählung durchgeführt.

Es wurde festgestellt, dass in den Zeiten von 7.00 Uhr – 9.00 Uhr und 15.00 Uhr – 19.00 Uhr über 1.000 Fahrzeuge (Spitzenwert 1.296) in der Stunde die Ortsdurchfahrt nutzen. In den Zeiten von 6.00 Uhr – 7.00 Uhr, 9.00 Uhr – 15.00 Uhr und 19.00 Uhr – 20.00 Uhr waren es mindestens 800 Fahrzeuge pro Stunde.

Zu berücksichtigen ist unbedingt der ständige Schwerlast- bzw. Transportverkehr, der die Umgehung notwendig macht.

Die Ortsumgehung ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes, dies wäre sie nicht, wenn nicht die Notwendigkeit gegeben ist.

Es geht nicht nur um den Status jetzt oder 2020, sondern grundsätzlich um die zukünftige Belastung der Ortsdurchfahrt und damit der Bevölkerung und auch der Umwelt durch die Abgase.

Punkt 10 Thema: Umweltschutz

Der Umweltaspekt ist für uns ebenfalls der wichtigste Punkt.

Ein Straßenneubau ist ein erheblicher Eingriff in die Natur und Landschaft!

Dass alle Naturschutzverbände, der BUND, NABU und die Natur- und Vogelschutzgruppe Lindheim gegen die Ortsumgehung sind, ist nachvollziehbar.

Doch die Planung hat keine Durchschneidung des Landschaftsschutzgebietes Auenverbund Wetterau zur Folge.

Sie läuft in wesentlichen Teilen entlang des Schutzgebietes und nur in geringeren Bereichen wird eine Teilfläche in Anspruch genommen.

Unbestritten ist, dass eine Straße, die zweimal die Bahn quert und auf einem Damm liegt, die Landschaft durchschneidet.

Sichtbar wird das bei allen alten oder neuen Ortsumgehungen, die Bahnstrecken queren.

Dies ist übrigens auch bei der Ortsumgehung von Lindheim der Fall, die notwendig war und auch von der Lindheimer Bevölkerung gefordert wurde.

Die durch die Umgehungsstraße wegfallenden Retentionsflächen, die OU Lindheim liegt fast komplett im Überschwemmungsgebiet, müssen an anderer Stelle hergestellt werden.

Dass hierdurch die Vogelarten gefährdet werden, ist falsch.

Im Übrigen ist die Gemeinde mit ihren Naturschutzgruppen sehr aktiv im Umweltschutz, besonders beim Anlegen von Teichen oder der Renaturierung der Nidder.

Beim jetzigen Planungsstand wurde ein Lärm- und Feinstaubgutachten erstellt. Die Ergebnisse hieraus sind, dass die gesetzlichen Grenzwerte mit dieser Trassenvariante eingehalten werden.

Letztendlich bleibt die Abwägung zwischen dem Schutzgut Natur und dem Schutzgut Mensch. Wir sind der Meinung, dass bei der vorliegenden Trassenvariante dem Schutzgut Mensch die höhere Priorität eingeräumt werden muss und die Ortsumgehung zu einer wesentlichen Entlastung für die Bewohner von Altstadt führt.