

*Präsentation anlässlich der Pressekonferenz am 20.01.2022*

*zum Thema*

***„Die Nordostumgehung im Lichte einer umweltorientierten Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung“***



## Es kommt Bewegung in die Verkehrspolitik, denn

- in den Koalitionsvereinbarungen der Bundesregierung wird eine **umweltorientierte Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung** angekündigt.
- das Bundesverfassungsgericht hat **das Klimaschutzgesetz** vom 12. Dezember 2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen als **mit den Grundrechten nicht vereinbar befunden**.
- das **Pariser Klimaschutzabkommen** fordert die Einhaltung des 1,5°-Ziels.
- Umweltverbände, wie BUND, NABU, Agora Verkehrswende kritisieren den BVWP 2030 und fordern die Bedarfsplanüberprüfung (**siehe Gutachten des BUND vom Dez.2021**).
- das BMDV überprüft die Bedarfspläne (BPÜ) der Verkehrsträger Straße/Schiene/Wasser; die **zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung** sowie **der Klimaschutz** sind zu berücksichtigen.



## Stand des Planfeststellungsverfahrens der NOU im Dezember 2021

Aussage von **BM Wernard im Januar 2021**: „Ich möchte in diesem Jahr den Erörterungstermin für die Nordostumgehung“ [UA 18.01.2021]

Gesprächsnotiz unseres Telefonats mit dem **Regierungspräsidium im Dezember 2021**:

Es liegen noch keine Informationen von Hessen Mobil vor. Die Einwendungen sind noch nicht beantwortet. Selbst wenn die Antworten schon im RP angekommen wären, würde das RP zunächst untersuchen, ob alle Einwendungen juristisch und fachlich vollständig beantwortet sind oder noch Nacharbeiten durch Hessen Mobil notwendig werden. Zudem wird vermutet, dass drei Jahre nach der Offenlegung in 2018 Planänderungen erforderlich sind, die eventuell sogar eine neue Offenlegung notwendig machen.

Vor diesem Hintergrund ein wichtiger Hinweis zum Planfeststellungsverfahren von **Hessen Mobil (PRINS)**:

„Der in den Lageplänen dargestellte Verlauf des Projekts stellt eine der Lösungsmöglichkeiten dar. Dieser Verlauf liegt der gesamtwirtschaftlichen, umweltfachlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Bewertung bzw. Beurteilung zugrunde. In den nachfolgenden Planungsstufen kann sich der Verlauf verändern. In diesem Fall wird regelmäßig eine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung zum Nachweis der Bauwürdigkeit des Projekts durchgeführt.“

(Quelle: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030)



## Die Geschichte des Scheiterns einer Trassenvariante

- **1977** wurde die Planung einer ringförmigen Umgehung im Nordosten Usingens durch die Usinger CDU abgelehnt.
- **1987** wurde das Planfeststellungsverfahren für eine neu geplante Variante aufgehoben. Sie scheiterte am Erdmassenüberschuss von 500.000qm.
- **1996** Die Stadt Usingen investierte 600.000DM um die Straße in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes zu bringen.
- **2010** In der Stadthalle fand die Anhörung der Einwender zur erneut überarbeiteten Variante statt. Alleine IZEDUL hatte 224 Einwendungen abgegeben. Die Planung führte nicht zum Planfeststellungsbeschluss und musste neu überarbeitet werden.
- **2011** Das ASV (Amt für Straßen- und Verkehrsverwaltung) wurde aufgelöst und gab die Planungshoheit an HessenMobil ab.
- **2018** Die neuen Pläne der Nord-Ost-Umgehung wurden wieder der Öffentlichkeit vorgestellt. Bürger, Kommunen und Verbände reichten 250 Einwendungen ein.
- **2022** Die Einwendungen sind noch nicht beantwortet. Es müssen noch Gutachten fertiggestellt werden.



## Vergleich der Variante 1 im derzeitigen Erläuterungsbericht zur Nordostumgehung

- „Dem raumordnerischen Entwicklungsziel des Schutzes der Landschaft vor Zersiedelung, Zerschneidung und Zerstörung der Naturgüter **wird die Variante 1 nicht gerecht.**“
- „Die Variante 1 führt aus Sicht der Umweltverträglichkeit hinsichtlich der Schutzgüter „Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt“ sowie „Grundwasser und Oberflächengewässer“ **zu den größten bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen.**“
- „Auch für die Schutzgüter „Fläche/ Boden“, „Klima/ Luft“ sowie „Landschaftsbild und Erholungseignung“ **werden insgesamt die größten Auswirkungen erwartet.**“

Quelle: Planfeststellung für die Ortsumgehung Usingen B275/B456 -  
Verfahrensschritte – Öffentliche Auslegung – U1 Erläuterungsbericht



## Prognosen zum Baubeginn der NOU

- FNP vom 21.04.2010:** „Bau der Umgehung ab 2012? Die Nord-Ost-Umgehung rückt offensichtlich in greifbare Nähe. Wenn alles glatt läuft, könnten bereits in zwei Jahren die ersten Bagger rollen.“
- 01. 2014 – BM Wernard:** „Ich hoffe, dass die Nordostumgehung nach der nun anstehenden zweiten Offenlegung der Planung und dem anschließenden Erörterungsverfahren, nach dem Planfeststellungsbeschluss und Abschluss der rund **zwei Jahre** dauernden Bauarbeiten **2019 oder 2020** eröffnet werden kann.“
- 12. 2014 – BM Wernard:** „**2015** wird das Erörterungsverfahren im ersten Quartal eingeleitet, dann folgt Baurecht.“
- 07. 2015 – BM Wernard:** „Derzeit wird das Straßenprojekt im Bundesverkehrsministerium geprüft und ich rechne für das dritte Quartal **2015** mit dem Beginn der zweiten Offenlegung.“
- 2017 – FDP-Vors. Brähler:** „Ich rechne mit der Planfeststellung noch in diesem Jahr, mit der Offenlegung im Frühjahr 2018 und Baubeginn **2020**.“
- 2017 – BM Wernard:** „Wenn es zu keinerlei Einwänden und Klagen von irgendwelchen Seiten kommt, wenn es reibungslos abläuft, ja, dann könnte es in fünf bis sechs Jahren mit dem Bau der Nordostumgehung losgehen.“
- 01.2021 - BM Wernard:** „Ich möchte in diesem Jahr den Erörterungstermin für die Nordostumgehung“.



## Staatssekretär spricht von "schweren Erblasten" im Verkehr

Fellbach (dpa/lsw) 5.01.2022

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Michael Theurer (FDP), hat der CDU-geführten Vorgängerregierung schwere Versäumnisse im Bereich von Verkehr und Infrastruktur vorgeworfen. **Es gebe schwere Erblasten**, die die neue Bundesregierung aus SPD, Grünen und FDP nun abzutragen habe, sagte Theurer am Mittwoch auf dem FDP-Landesparteitag in Fellbach bei Stuttgart. "Deutschland ist in keinem guten Zustand, der Lack ist ab." Theurer nannte **marode Brücken und Funklöcher**. Die Erblasten und die **Instandsetzungsrückstaus** seien immens. Es müsse erst schlimmer werden, damit es besser werden könne, sagte Theurer mit Blick auf Baustellen. "Diesen Druck werden wir aushalten müssen."



## Der Koalitionsvertrag der Ampelkoalition sieht die Neuaufstellung des BVWP 2040 vor

- „Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich **mehr in die Schiene als in die Straße investieren**.
- Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen **stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen**, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke. Dazu werden wir den Anteil der Erhaltungsmittel bis 2025 bei wachsendem Etat schrittweise erhöhen.
- Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsüberprüfung einen **Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden** starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans. Bis zur **Bedarfsplanüberprüfung** gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.
- Wir werden **auf Basis neuer Kriterien** einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.“



## Umweltverbände, wie BUND, NABU, Agora Verkehrswende kritisieren den BVWP 2030 und fordern eine Bedarfsplanüberprüfung:

- Ausrichtung des BVWP an die Klimaanforderungen, denen er zur Zeit nicht genügt.
- Mittelfristig grundsätzliche Neuausrichtung der Infrastrukturplanung und deren Überführung in ein Gesetz.
- Kurzfristig bereits im Rahmen **des bestehenden Verfahrens** Etablierung einer Orientierung an Klima- und Naturschutz.

Der BUND hat hierzu ein **Rechtsgutachten** erstellen lassen und fordert, den Bedarfsplan an geltendes EU-Recht anzupassen.



## Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr schreibt zur aktuellen Bedarfsplanüberprüfung :

### Wie ist der aktuelle Stand der Bedarfsplanüberprüfung?

„ ... hat das BMDV die BPÜ im Jahr 2018 eingeleitet. Die eingeleiteten Vergabeverfahren zur Verkehrsprognose wurden im September 2021 abgeschlossen. Die Verkehrsprognose 2040 befindet sich in Bearbeitung. Es wird angestrebt, die Untersuchungen zur BPÜ im Jahr 2023 abzuschließen.“

### Werden das Klimaschutzprogramm 2030 und das Bundes-Klimaschutzgesetz in der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) berücksichtigt?

„Ja. In der der BPÜ zugrunde liegenden neuen Langfrist-Verkehrsprognose werden die gegenüber der letzten, derzeit gültigen VP2030 veränderten Rahmenbedingungen berücksichtigt. **Unter diese Rahmenbedingungen fallen auch das Klimaschutzprogramm 2030 und das Bundes-Klimaschutzgesetz.**“

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanung-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>



Ergebnis eines vom BUND vorgelegten Rechtsgutachtens (Oktober 2021) „Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit\* des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Bundesfernstraßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen“.

- Sowohl der Fernstraßenbedarfsplan also auch der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 **erfüllen nicht die EU-rechtlichen Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung**.
- Zudem beachten die Pläne auch nicht die Belange des Klimaschutzes gemäß Klimabeschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 23.04.2021 und sind deshalb **unions- und verfassungsrechtswidrig**.

\* materielle Verfassungswidrigkeit: Gegen höherrangiges Recht verstoßend.



## Die Rechts- und Verfassungswidrigkeit des Bedarfsplans 2030 (Rechtsgutachten BUND Okt. 2021)

Der gesetzliche Bedarfsplan 2030 für Straßen ist **formell rechtswidrig und materiell verfassungswidrig**.

Die formelle Rechtswidrigkeit, mit der sich der zweite Abschnitt (II.) befasst, resultiert aus einer **Unvereinbarkeit mit der Richtlinie über die Strategische Umweltprüfung (SUP-RL)**.

Die Mängel hinsichtlich der Strategischen Umweltprüfung können und sollten durch eine **neue SUP (Strategische Umweltprüfung) und eine erneute Entscheidung über die Verkehrsbedarfsplanung behoben werden**.

Materiell verfassungswidrig ist der Bedarfsplan mit der Folge, dass **die Bindungswirkung im BVWP 2030 entfällt**, weil er mit dem Gebot der **intertemporalen Freiheitssicherung\*** und Art. 20a GG unvereinbar ist.

\* intertemporale Freiheitssicherung: Generationen übergreifende Sicherung der Freiheit.



## Ansatzpunkte für eine stärker **umweltorientierte Neuausrichtung des BVWP** (Quelle: BUND, Oktober 2021)

Der Koalitionsvertrag beinhaltet die **Überprüfung des aktuellen BVWP** auf seine Umwelt- und Klimawirkungen **schon ab 2022** in Form einer neuen strategischen Umweltprüfung (SUP), die folgendes sicherstellt:

- Vollständige Ermittlung der durch Ausbau, Optimierung und Kapazitätssteigerung der Fernstraßennetze ausgestoßenen **Treibhausemissionen**.
- Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von **Netzalternativen** mit dem Ziel der Einhaltung der Vorgaben des Klimaschutzgesetzes für den Verkehr (Halbierung der Treihausgasemissionen bis 2030) und der Emissionsbudgets des Pariser Klimaabkommens.
- Vergleichende Prüfung **klima- und naturschonender Alternativen** zu einzelnen Projekten unter Einschluss von **Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen** sowie angemessener Berücksichtigung **aller Umweltkosten**.
- Die wirksame **Öffentlichkeitsbeteiligung, in der Alternativen vorgeschlagen** und - soweit vermünftig – auch geprüft werden mit der Folge, dass auf der Ebene einzelner Projekte **alle Planungen gestoppt werden, zu denen Alternativen nicht ausreichend ermittelt, beschrieben und bewertet wurden**.

## Gründe für die Berücksichtigung einer Alternative zur NOU

Neubewertung der jetzigen Planung nach den Kriterien:

- Umweltverträglichkeit
- CO<sub>2</sub>-Belastung
- Nutzen-Kostenverhältnis NKV (z.Zt. mit 4,2 angegeben)
- Aktueller Bedarf – aktuelle Verkehrszählung
- Veränderten Verkehrsströmen im Usinger Becken
- Wirtschaftlichkeit
- Flächenversiegelung
- Zerstörung und Zerschneidung von Agrarflächen





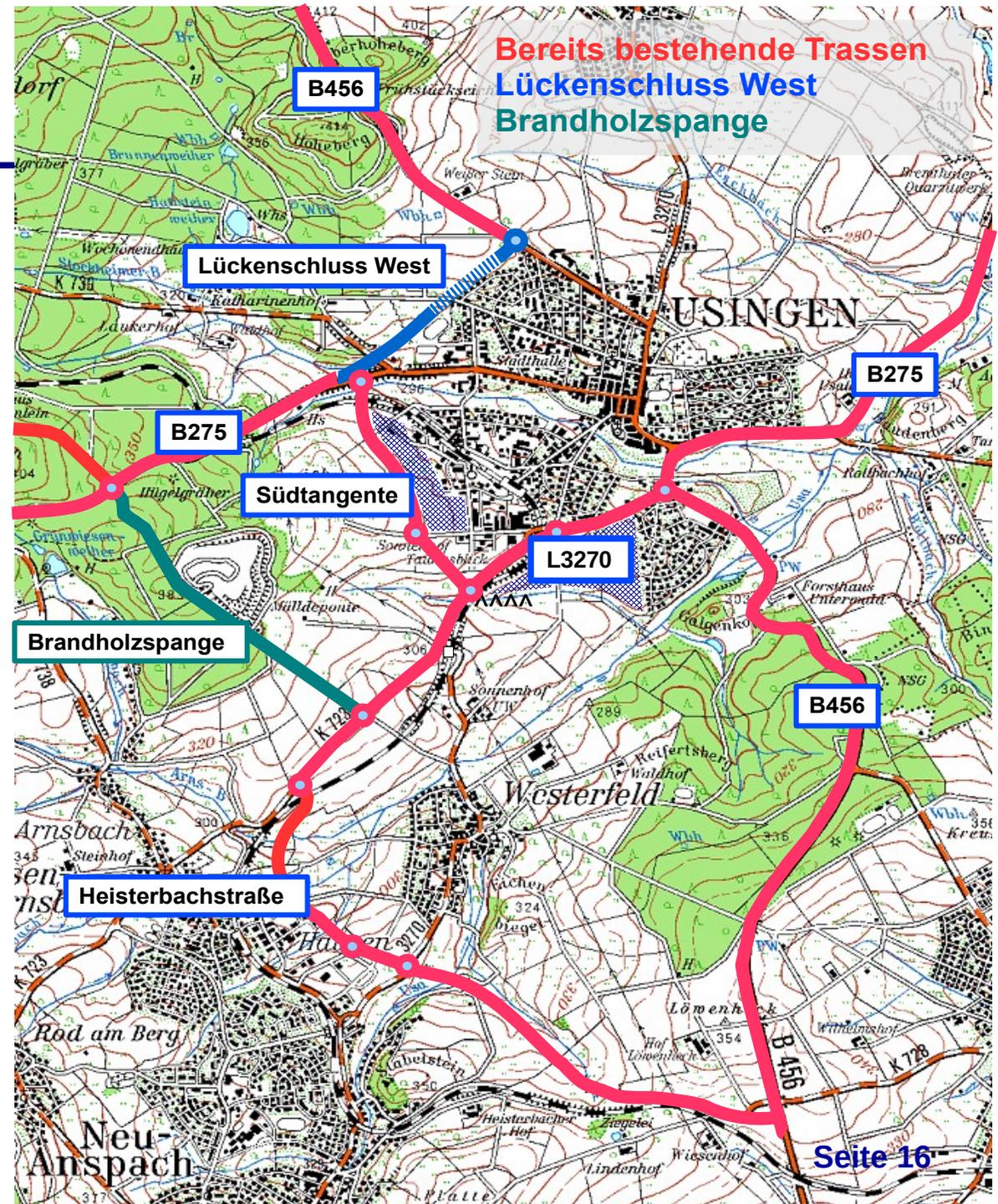
# IZEDUL

Jede Entlastung im Süden reduziert die Wirksamkeit der Nord-Ost-Umgehung!

In den letzten Jahren hat sich viel getan !

- Die Südtangente ist gebaut
- Die Heisterbachstraße ist fertig
- Die L3270 ist ausgebaut
- Die B275 in der Innenstadt ist für LKW >3,5t gesperrt
- Der Ausbau der bereits bestehenden Brandholzspange ist im Gespräch

Zur Entlastung Usingens fehlt lediglich der Lückenschluss West



# IZEDUL

Die Verkehrswege inkl. der Bahnstrecke laufen heute schon im Süd-Westen Usingens.

Die Usinger Gewerbegebiete sind bereits angebunden, wozu die NOU in keiner Weise beitragen würde.

Zusammen mit dem Lückenschluß West und der ausgebauten Brandholztrasse (rote Linien) wird ein überregionales Straßennetz gebildet, das nicht durch die Innenstadt führt.

Der Lückenschluss West muss noch gebaut werden. Zusammen mit der ausgebauten Brandholzspange werden die beiden Trassen den Nord-Südverkehr aus Usingen heraushalten.

Blaue Linien: Bereits bestehende Straßen

Naherholungsgebiete bleiben erhalten.



Lückenschluss West

Brandholztrasse

Der fertiggestellte Heisterbachstraße wird schon heute zusammen mit der Südtangente als Nord-Süd-Verbindung gut angenommen.

Der Ausbau der Taunusbahn steht bevor. Die Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖPNV wird Usingen spürbar entlasten.

Heisterbachstraße

Der Buchenwald bleibt.



## Neubewertungskriterium Nutzen-Kostenverhältnis

Der Nutzen der NOU wird mit **55%** Entlastung der Innenstadt angesetzt. Wir beziffern den Nutzen wegen des hohen Anteils des Ziel- und Quellverkehrs dagegen auf maximal **35%**.

Im Bundesverkehrswegeplan werden Baukosten in Höhe von **37 Mio €** angegeben. Ein Mitglied des Bundestagsverkehrsausschusses hat bereits 2016 die Kosten auf **100 Mio €** geschätzt.

Statt des von Hessen Mobil angegebenen NKV von **4,2** ergibt sich hiermit ein realistisches Nutzen-Kostenverhältnis von **~ 1,0**

**Der Bau der NOU ist bei einem NKV von ~ 1,0 nicht zu rechtfertigen.**



## Warum die neue Trasse nicht zu den von Hessen Mobil vorhergesagten 55% Verkehrsentslastung führen wird

- Die Frankfurter Straße bleibt offen – dieser Verkehr wird nicht von der NOU aufgenommen.
- Die Heisterbachstraße ist inzwischen durchgehend bis zur L3270 fertiggestellt.
- Die B275 wurde bereits in der Innenstadt für LKW >3,5 t gesperrt.
- Die Südtangente wurde durchgehend ausgebaut und als Umgehung beschildert.
- Das Einkaufszentrum am Neuen Marktplatz erhöht den Anteil des Ziel- und Quellverkehrs.
- Die L3270 wurde 2010 ausgebaut.
- RMV und VHT verbessern Taktzeiten und Komfort der Taunusbahn. Der RMV plant den Ausbau der S-Bahn. 70.000 PKW-km pro Werktag Entlastung werden erwartet.
- Der Ausbau der Brandholztrasse ist im Gespräch.



## Neubewertungskriterium Flächenversiegelung

### Die Nordostumgehung

Kriterium	Beschreibung	Bewertung
Flächeninanspruchnahme (versiegelt)	<b>20,4 ha</b>	
Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Landschaftsschutzes	<b>38,1 ha</b>	Hoher Flächenverbrauch

### Unsere Alternative

Kriterium	Beschreibung	Bewertung
Flächeninanspruchnahme (versiegelt)	<b>ca.5 ha</b>	
Inanspruchnahme / Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Landschaftsschutzes	<b>ca. 7 ha</b>	Mäßiger Flächenverbrauch



## Neubewertungskriterium CO2-Emissionen

Der durch den BVerfG-Beschluss vorgezeichnete Weg der grundsätzlichen Verpflichtung zur Klimaneutralität jedes einzelnen Projekts erfordert gemäß BUND, dass

- ein Bewusstsein geschaffen wird für das Ziel der Klimaneutralität,
- die CO2-Emissionen ermittelt und betrachtet werden und auch in der Kostenbewertung des Vorhabens angemessene Berücksichtigung finden,
- gerade bei der Zulassung nicht klimaneutraler Projekte zumindest sichergestellt wird, dass **diese tatsächlich alternativlos** sind und
- sichergestellt wird, dass im Falle einer Zulassung alle Anstrengungen unternommen wurden, um den CO2-Beitrag weitestgehend zu mindern.



## Weitere ungeklärte Problemstellungen der jetzigen Planung, die zur Neubewertung anstehen:

- Die Europäischen **Wasserrahmenrichtlinien** und besonders das Verschlechterungsverbot würden nicht eingehalten.
- Der **Streusalzeintrag** auf der östlichen Trasse wurde nicht ausreichend berücksichtigt (**Fauna-Flora-Habitat**).
- Die **Rodungen gesunden Buchenwaldes** im „Wehrheimer Wald“ in Zeiten des Baumsterbens sind nicht zu tolerieren.
- Die Verbringung des **Erdmassenüberschusses** aus dem Graben im Osten ist ungeklärt und würde hohe Transport- und Deponiekosten verursachen.
- Verkehrsbelastungen durch **Umleitungen während der vier- bis fünfjährigen Bauphase**.



## Quellen:

- **Gesprächsnotiz unseres Telefonats zum Stand des Planfeststellungsverfahrens mit dem Regierungspräsidium am 17.12.2021**
- **Der fachliche Kommentar der RegioConsult zum Verkehrsteil des Koalitionsvertrages**
- **Rechtsgutachten des BUND zur Rechtswidrigkeit des aktuellen Bundesverkehrswegeplans**
- **Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030**
- **Info-Mappen der IZEDUL e.V. mit den Kernaussagen der Interessengemeinschaft**
- **Webseite der IZEDUL e.V. ([www.IZEDUL.de](http://www.IZEDUL.de)).**



## Anhang mit weiteren Informationen zur Planung der Nordostumgehung



## Bilanz der geplanten Nord-Ost-Umgehung

### Unverhältnismäßiger Aufwand

- Vernichtung von Lebensräumen
- Vernichtung der Naherholungsgebiete
- Hohe Planungskosten
- Baukostenkalkulation überholt
- Existenzvernichtung landwirtschaftlicher Betriebe
- Langjähriges Verkehrschaos während der Bauzeit
- Hoher Landschaftsverbrauch / Versiegelung



### Fragwürdiger Nutzen

- **Maximal 35% Verkehrsentlastung**



## Unsere Alternative

### Höherer Nutzen

- Spürbare Verkehrsentlastung
- Existenzerhaltung der landwirtschaftlichen Betriebe
- Erhaltung der Lebensräume
- Erhaltung der Naherholungsgebiete
- Effizienter Einsatz von Steuergeldern



### Geringerer Aufwand

- Nutzung bestehender Trassen
- Geringer Landschaftsverbrauch
- Geringe Projektkosten
- Regional abgestimmte Verkehrsplanung



Bild 6 Verkehrsführung während der Bauzeit - KV Nord

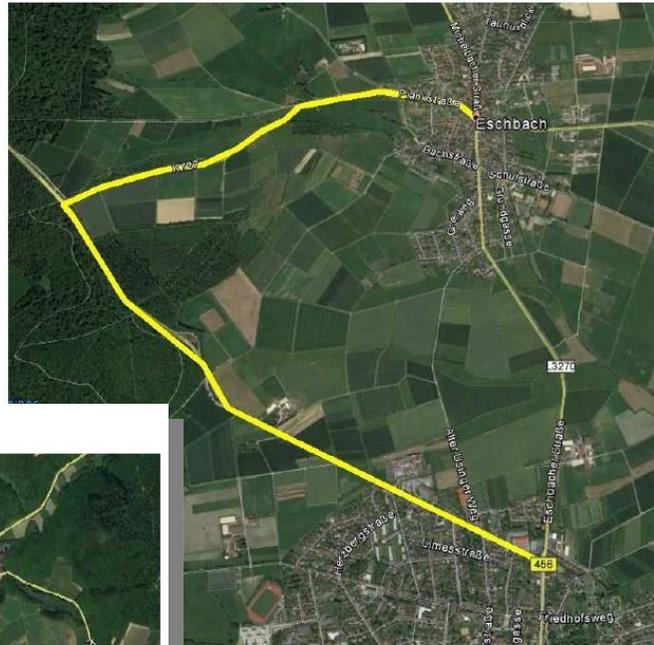


Bild 9 Verkehrsführung während der Bauzeit - AS Süd



Bild 7 Verkehrsführung während der Bauzeit - KV Ost, Bauphase 1

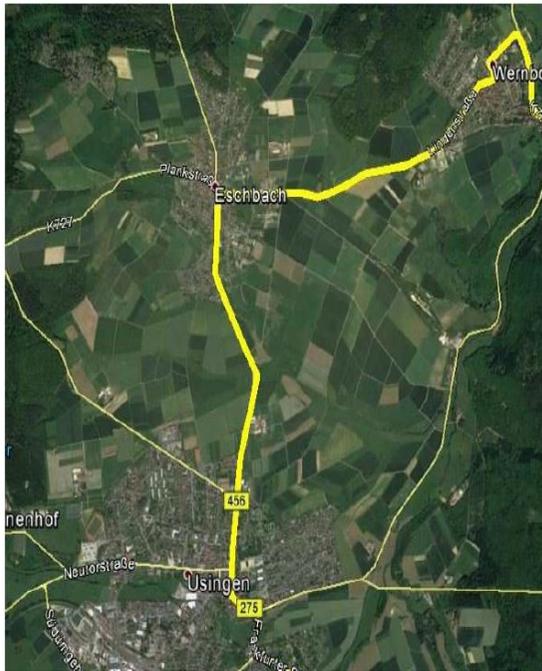
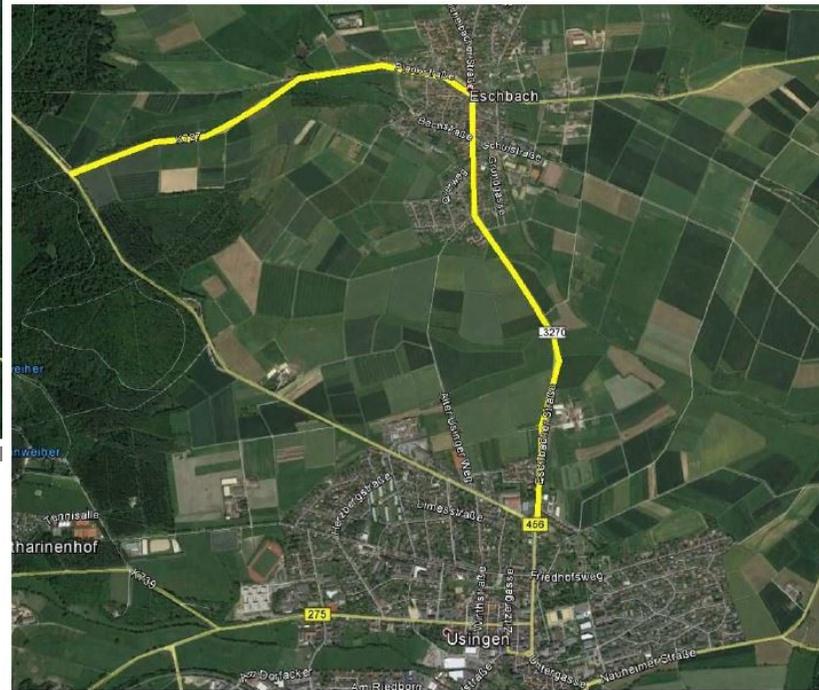


Bild 5 Verkehrsführung während der Bauzeit - KV Nordwest



Umleitungen während der vier- bis fünfjährigen Bauzeit

Quelle:  
Erläuterungsbericht  
Seite 72 - 79

Bild 2 Verkehrsführung während der Bauzeit - AS West, Bauphase 1

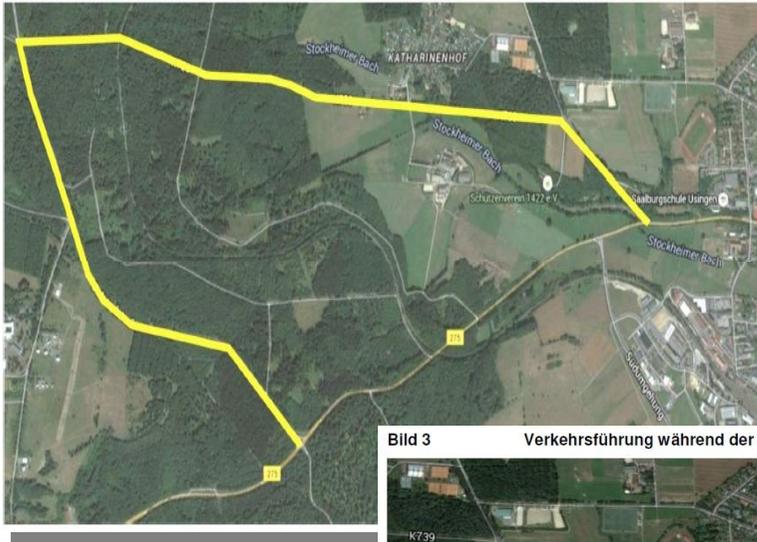


Bild 3 Verkehrsführung während der Bauzeit - AS West, Bauphase 2



Bild 8 Verkehrsführung während der Bauzeit - KV Ost, Bauphase 2



Bild 4 Verkehrsführung während der Bauzeit - Hattsteiner Allee



Umleitungen  
während der  
vier- bis  
fünfjährigen  
Bauzeit

Quelle: Erläuterungsbericht Seite 72 - 79

## Die politischen Aspekte in Usingen

- Verkehrsentslastungsmaßnahmen in Usingen wurden blockiert, um den Bau der NOU nicht zu gefährden.
- Es gibt keine Abstimmung mit den Nachbargemeinden.
- Die politisch Verantwortlichen in Usingen halten die Nordostumgehung für alternativlos und verweigern den Diskurs über Alternativen.
- Verbreitung irreführender Thesen über die umfassende Lösung aller Usinger Verkehrsprobleme durch die NOU.
- Inkaufnahme einer höheren Verkehrsbelastung in der Innenstadt durch die Bebauung des Neuen Marktes.



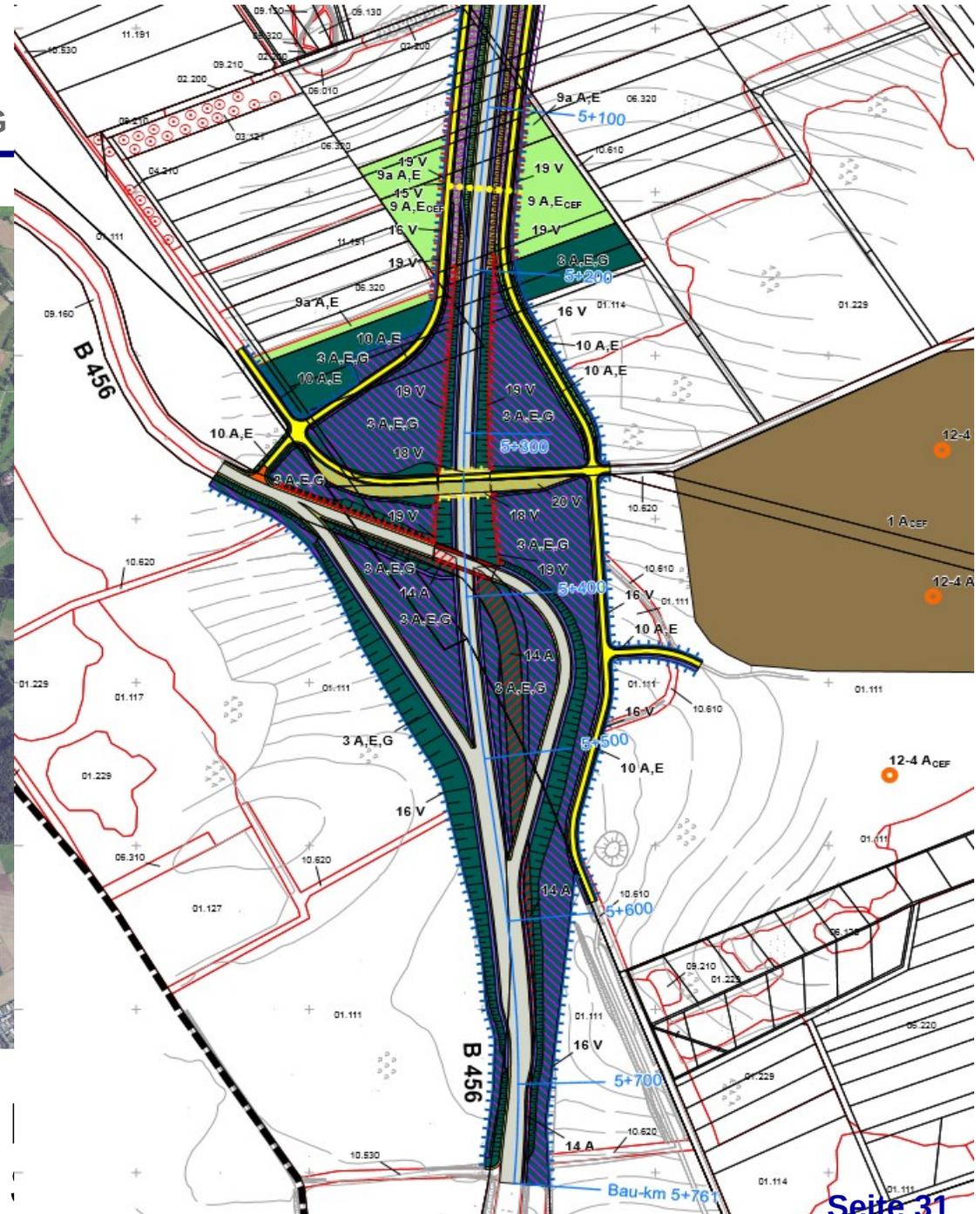
## Seit 30 Jahren wird wider besseres Wissen behauptet:

- „Man muss in Usingen ein Verkehrschaos herbeiführen, damit die NOU gebaut wird.“ (Zitat eines Usinger Politikers)
- „Mit dem Bau der Nord-Ost-Umgehung werden alle innerstädtischen Probleme gelöst“.
- „Der Einzelhandel wird sich nach dem Bau der Nord-Ost-Umgehung schnell erholen“.
- „Usingen erhält nach dem Bau der Nord-Ost-Umgehung einen verkehrsberuhigten Stadtkern zum Flanieren“.
- „Es gibt keine Alternative zur Nord-Ost-Umgehung“.



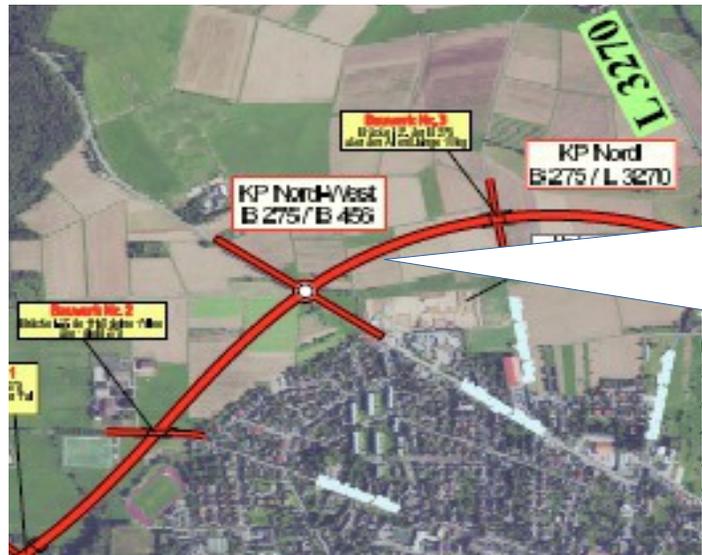


In der Planung 2018 bleibt die Frankfurter Straße offen und schmälert so die Entlastungswirkung der NOU. Der Knotenpunkt Süd im Wehrheimer Wald stellt mit den geplanten Rodungen den größten Eingriff in die Natur dar. Aufwendige Leiteinrichtungen sollen die Fledermäuse vor Kollisionen mit den KFZ schützen.



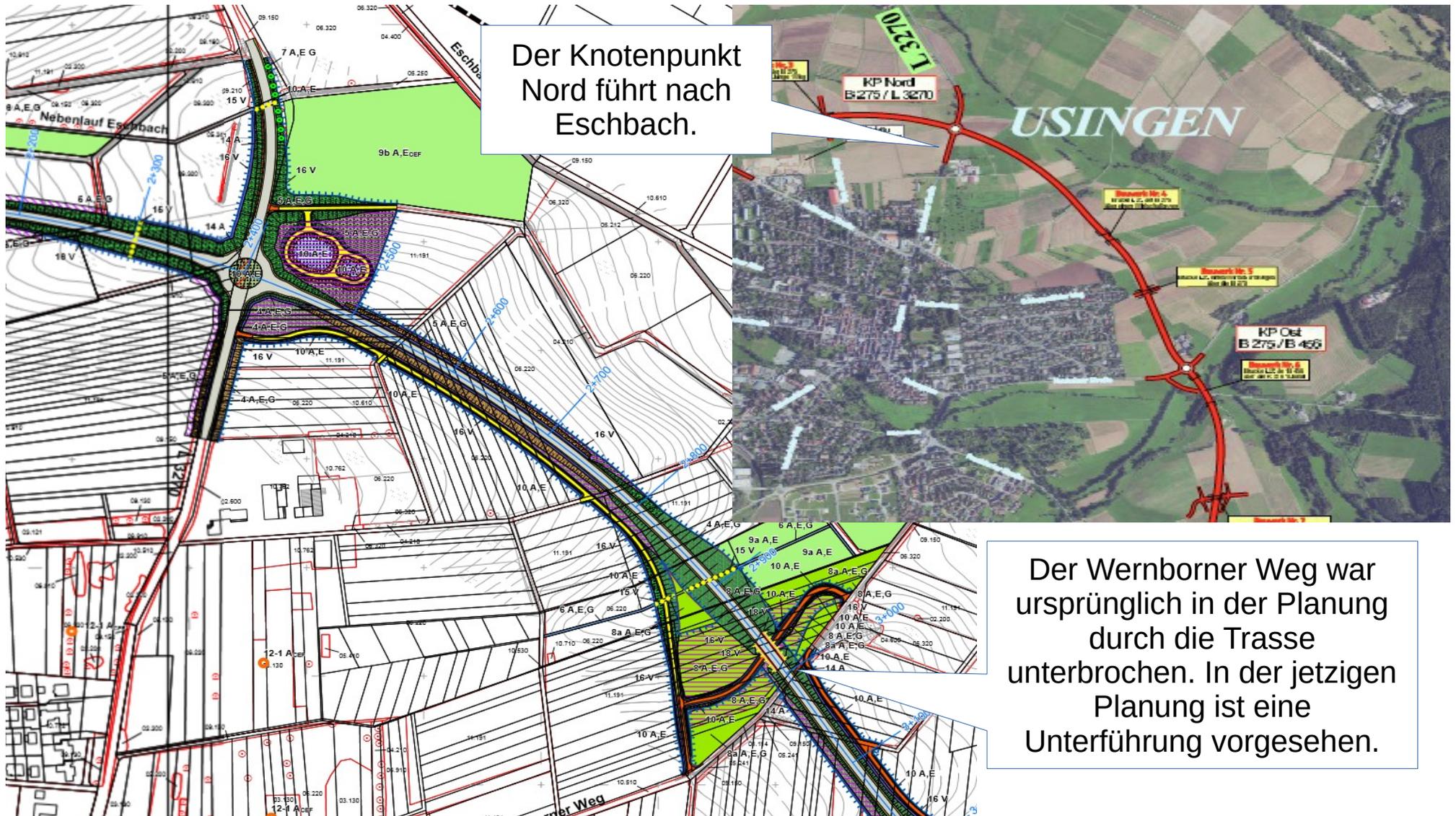






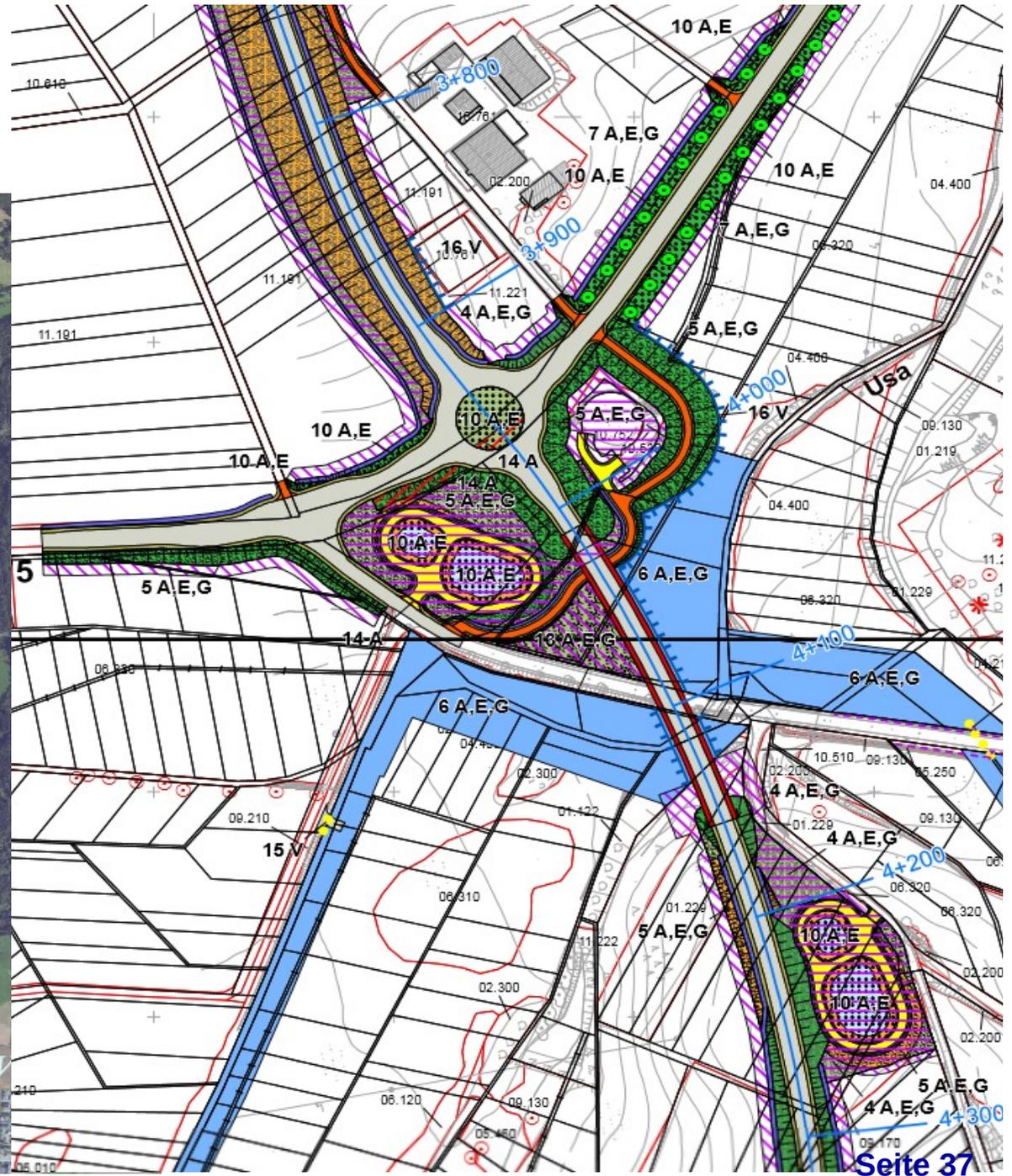
Die Trasse führt auf einem Wall am Krankenhaus vorbei. Links ist der Kreisverkehr der B456 auf der Weilburger Straße dargestellt. Rechts die Unterführung des Alten Eschbacher Weges.







# IZEDUL



## Ziele der Interessengemeinschaft

- **Schutz und Bewahrung der herrlichen Usinger Landschaft**
- **Verkehrsentlastung der Usinger Innenstadt**
- **Erhaltung der Existenzgrundlage der Landwirte**
- **Nutzung und Ausbau bestehender Trassen statt Neubau**
- **Überregionale Verkehrsplanung statt „Kirchturmpolitik“**
- **Aufklärung der Bürger über aktuelle Verkehrsplanungen**
- **Erhalt der Naherholungsgebiete**
- **Erhalt der Artenvielfalt (Biodiversität)**



Erster Vorsitzender:

Norbert Gerhardt – Schlappmühler Pfad 45 – 61250 Usingen – 06081/67822

Zweiter Vorsitzender:

Fritz Petri – Untergasse 10 – 61250 Usingen 06081/13345

Kassenwartin:

Gabriele Zimmermann-Schmidt – Joh.-Seb.-Bach-Straße 85 – 06081/919933

Schriftführerin:

Doris Warlich – Beethovenstraße 48a – 61250 Usingen – 06081/16755

Beisitzer:

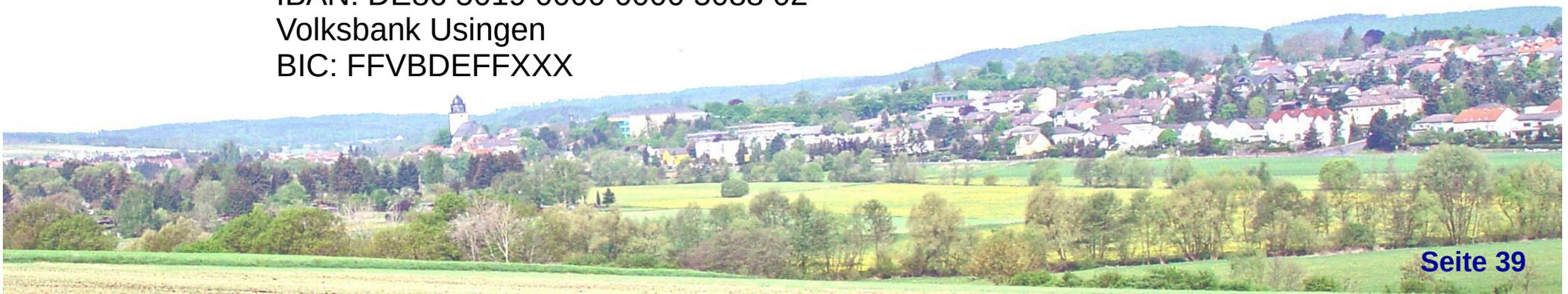
Alfons Benkhofer, Oliver Loeck, Dr. Kunibert Schmidt

Bankverbindung:

IBAN: DE86 5019 0000 0000 5088 02

Volksbank Usingen

BIC: FFVBDEFFXXX





**An dieser Stelle ist ein  
bis zu 95m breiter und 19m tiefer Graben geplant**