

Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, Tel 06422-1231, E-Mail: r-forst@web.de,
26.5.2010

An den Regierungspräsidenten, Landgraf-Philipp-Platz 1-7, 35390 Gießen über die Stadt Amöneburg

Betr. A 49, Ausnahmeverfahren, VKE 40

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die BVfNH nehme ich im Ausnahmeverfahren zur A 49 wie folgt Stellung:

Ich habe zur Kenntnis genommen, dass für die Planänderung keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG besteht. Deshalb gehe ich davon aus, dass das Fazit und die Empfehlung der UVP 1 somit weiterhin Bestand haben, nämlich wegen der großen negativen Auswirkungen die Planungen für den Autobahnbau aufzugeben.

Inzwischen wurde auch die Unverträglichkeit des Projekts mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie festgestellt. Daraus resultiert nun dieses Ausnahmeverfahren. Ich unterstreiche im folgenden Satz die entscheidenden Begriffe für die Zulässigkeit eines Ausnahmeverfahrens:

„Ein unverträgliches Projekt ist ausnahmsweise zulässig, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nachweisbar sind und keine anderen zumutbaren Alternativen vorhanden sind, die die mit dem Projekt verfolgten Ziele an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen.“

„Darüber hinaus ist ein Maßnahmenkonzept zur Sicherung der Kohärenz im Natura 2000 Netz zu erstellen.“

1. „ausnahmsweise“

Der Begriff „ausnahmsweise“ macht deutlich, dass bei der Feststellung der Unverträglichkeit ein Ausnahmeverfahren nicht reflexartig möglich ist und dass für das Ausnahmeverfahren besondere Ansprüche gelten. Vor allem kann man sich nicht darauf berufen, dass durch die bisherige Planung schon die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und das Fehlen zumutbarer Alternativen nachgewiesen seien.

Zurecht geschieht das auch nicht im vorliegenden Ausnahmeverfahren. Die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ werden vor allem im Abschnitt A 18.24, Seiten 41 – 46 dargestellt. Außerdem wird gegenüber dem vorhergehenden Planfeststellungsverfahren zur VKE 40 der A 49 die Begründung erweitert und spezifiziert, unter anderem, indem jetzt mehrfach auf den „bedeutenden Wirtschaftsstandort von Stadtallendorf mit 13600 Arbeitsplätzen“ hingewiesen wird.

2. die „zwingenden“ Gründe des „überwiegenden“ „öffentlichen“ Interesses

2.1 verkehrliche Ziele der A 49

Im Abschnitt A 18.24, Seite 40, wird zunächst auf „verkehrliche Ziele der A 49“ hingewiesen. Dort werden u.a. die Begriffe „Anbindung von Randbereichen“ und „homogene wirtschaftliche und soziale Bedingungen“ angesprochen. Beides hat mit der A 49 – Planung nichts zu tun. Mit der

B3, dem Straßenzug B 454 / B 254, der Main-Weser-Bahn und der A 5 / A 7 verlaufen sogar vier Verkehrsstränge in einem Korridor, dessen Achse die Verbindung Kassel – Gießen darstellt, weitgehend parallel.

Die Autobahnverbindung A5/A7 wird im Text als Übereckverbindung bezeichnet. Dies insinuiert, dass die A 49 die Diagonale dieser Übereckverbindung darstellt. Dies ist aber wegen der kurvigen Führung der A 49, vor allem im südlichen Bereich, nur bedingt richtig. Nachdem in den Planfeststellungsunterlagen nie eine Angabe zu finden war, welche Streckenverkürzung die A 49 gegenüber der vorhandenen Autobahnverbindung A5/A7 darstellt, wird im vorliegenden Abweichungsverfahren von ca. 11,5 km gesprochen. Nach Auswertung von Straßenkarten und den Angaben über die Länge der Streckenabschnitt der geplanten A 49 hatte ich eine Differenz von 6 km berechnet. Dieser Zahl wurde bei einem Gespräch im Hessischen Wirtschaftsministerium nicht widersprochen. Hier steht eine endgültige Klärung noch aus. Allerdings zeigt auch die im Abweichungsverfahren genannte Zahl, dass es sich nicht um eine im „transeuropäischen Netz“ bedeutende Maßnahme handelt, zumal die Verkehrsbeziehung Frankfurt – Hannover in Zukunft auch durch die Autobahnverbindung A66/A7 abgedeckt ist. Die verkehrlichen Ziele im transeuropäischen Netz werden allerdings von den Autoren auch nicht besonders herausgestellt.

Seit Jahren überprüfe ich die monatlichen Arbeitslosenzahlen in Hessen. Die Agentur für Arbeit Marburg-Treysa wies nie Arbeitslosenzahlen auf, die über dem hessischen Durchschnitt gelegen hätten. Somit ergibt sich kein Hinweis auf inhomogene wirtschaftliche und soziale Bedingungen.

Als zentral für die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ werden (A 18.24, Seite 41) die „Entlastungswirkung des untergeordneten Straßennetzes“ (gemeint: „für das untergeordnete Straßennetz“) und „positive Effekte auf die Gesundheit des Menschen“ und „die Umwelt“ genannt.

Deshalb sind die Darlegungen zu diesen beiden Punkten besonders genau zu betrachten.

2.2 Entlastungswirkung

Im Abschnitt A 18.24, Seite 44, findet sich als Beleg eine Tabelle zu diesen Entlastungswirkungen, die in der Summe mit 100 000 Kfz/Tag angegeben werden. Es fällt zunächst auf, dass in einer ebenfalls abgedruckten Karte für den Planfall neben Entlastungen auch Belastungen im untergeordneten Straßennetz verzeichnet sind, allerdings wegen des großen Maßstabs unvollständig und oft nicht eindeutig zuzuordnen. Das heißt: Es fehlt eine Tabelle mit den **Belastungen** von Ortsdurchfahrten im Planfall. In den Planfeststellungsunterlagen zur VKE 20 der A 49 wird z.B. angegeben, dass im Fall des Baus der A 49 der Verkehr durch Schwalmstadt-Treysa (auf der B 454) um 10 000 Kfz/d zunehmen würde. Erst die Differenz der Zahlen von Entlastungen und Belastungen wäre (ihre Richtigkeit unterstellt) eine erste Annäherung an die Wirklichkeit. Die Belastungszahlen nicht in einer Tabelle anzugeben, ist kein Zeichen einer seriösen Darstellung.

Die Formulierung „erste Annäherung an die Wirklichkeit“ habe ich gewählt, weil weitere Aspekte von größerer Bedeutung sind. Be- und Entlastungszahlen von Ortsdurchfahrten allein haben eine äußerst beschränkte Aussagekraft. Entscheidend ist, wieviele Personen vom Verkehr entlastet oder neu betroffen werden. Nach der von den Autoren benutzten Methode würde (etwa im Fall, dass die Belastung in Treysa auf der B 454 nicht um 10 000 Fahrzeuge, sondern nur um 6 300 Fahrzeuge steigen würde) die Neubelastung in Treysa genauso bewertet wie die in der Tabelle angegebene Entlastung von Jesberg-Richerode an der B 3, wo jetzt 44 Personen wohnen (Auskunft Gemeinde Jesberg).

Aber auch die Betrachtung der Einwohnerzahlen eines Ortes macht die Aussage nicht entscheidend genauer. Es geht ja um die tatsächlich Betroffenen. Geländeprofil und Hauptwindrichtung spielen zwar auch eine wichtige Rolle, es wäre aber für eine halbwegs plausible Abschätzung vertretbar, die Anzahl der Anwohner in einem bestimmten Korridor zu betrachten, in der Annahme, dass sich Fehler bei der Entlastungs- und Belastungswirkung ein stückweit ausgleichen. Dies gilt für die Aspekte Lärm, Abgase, Feinstaub etc..

In früheren Jahren wurde mir mehrfach von Vertretern des Hessischen Wirtschaftsministeriums versichert, dass die Ortsumgehung von Hebel und Unshausen (bei Homberg/Efze) im Zuge der B 254 unabhängig von der A 49 erfolgen müsse und werde. In der Tabelle auf Seite 44 werden nun Hebel und Unshausen jeweils mit einer Entlastung um 500 Kfz/d im Planfall aufgeführt. Bei Belastungszahlen von über 12 000 Kfz/d im Bezugsfall ist eine Entlastung von 500 Kfz/d kaum wahrnehmbar. Eine Ortsumgehung der beiden Orte würde allein ein Viertel der Entlastungen erzielen, die der A 49 von den Autoren insgesamt zugeschrieben werden. Dass es die Entlastung von 100 000 Kfz/d nicht gibt, ist allerdings schon dargelegt worden.

Es ist klar, dass bei einem Stau auf der A 49 (der Regelquerschnitt bei der A 49 ist geringer als bei A5 und A7) sich die parallel verlaufenden Bundesstraßen als Umgehungsstraßen anbieten. In diesem Fall gäbe es in Ortsdurchfahrten Belastungen, wie sie ohne A 49 nie eintreten würden.

Völlig unangemessen ist es, Belastungswirkungen (und das geschieht ja nicht einmal) und Entlastungswirkungen im Planfall nur auf dem untergeordneten Straßennetz zu betrachten. Von der Autobahn selber gehen ja massive Belastungswirkungen aus. Gerade im Schwalmthal und bei Stadtallendorf, aber auch im Bereich Homberg/Ohm wird das besonders deutlich. Bei Stadtallendorf kommt noch ein wichtiger Punkt hinzu, der den Autoren offenbar nicht bekannt ist: Der Diplomarbeit von Norbert van der Pütten (Wiesbaden, Sept. 2004) zur Ermittlung der diffusen PM10-Emissionen der Eisengießerei Winter in Stadtallendorf ist zu entnehmen, dass die Windrichtung in Stadtallendorf sich fast ausschließlich in einem Nordost-Südwest-Korridor vollzieht, d.h. weitgehend parallel zur geplanten Streckenführung der A 49. Es ist klar, dass dieser Umstand die Problematik für Stadtallendorf verschärft. Dazu kommt noch, dass man die bestehende Immissionsbelastung (abgesehen von punktuellen Betrachtungen) in Stadtallendorf nicht kennt, weil es hier keine Luftmessstation gibt. Die auf meine Anregung vom Magistrat Stadtallendorf beantragte Einrichtung einer solchen Messstation (zumindestens für einen Zeitraum von drei Jahren) wurde vom Land Hessen abgelehnt.

Wahrscheinlich haben die Autoren vom Büro bosch und partner auch übersehen, dass bereits im Projektdossier 5012 des Bundes zur A 49 die Belastungswirkung der A 49 als höher bezeichnet wurde als ihre Entlastungswirkung. Da nach den Planfeststellungsunterlagen durch den Bau der A 49 täglich ca. 25 000 Kraftfahrzeuge mehr im Planungsraum verkehren würden, ist diese Feststellung alles andere als eine Überraschung.

Somit bleibt festzuhalten, dass sich die behauptete Entlastungswirkung der A 49 in ihr Gegenteil verkehrt hat.

2.3 „positive Effekte auf die Gesundheit des Menschen und die Umwelt“

Im Abschnitt A 18.24, Seite 45, heißt es: „Die Reduzierung der Verkehrsbelastung bedingt in den in der Tabelle 2 (gemeint ist Tabelle 3) dargestellten Ortsdurchfahrten nachhaltige positive Effekte

durch die Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit“.

Soweit Umweltauswirkungen der A 49 zur Sprache kommen, wird von den Autoren ausschließlich der bei der Nutzen-Kosten-Analyse enthaltene Aspekt „Entlastung von Ortsdurchfahrten“ betrachtet. (Ich erinnere daran, dass auch dieser Aspekt weder vollständig noch sachgerecht untersucht wurde.) Dass es sich um einen verschwindend geringeren Teil der Umweltauswirkungen handelt, ist klar. Gerade dieses Ausnahmeverfahren und die vorhergehende Umweltverträglichkeitsstudie beziehen sich ja auf die großen negativen Umweltauswirkungen durch Bau und Betrieb der geplanten A 49.

Im vorhergehenden Abschnitt ist gezeigt worden, dass die Belastungswirkungen der A 49 insgesamt höher sind als ihre Entlastungswirkungen. Damit sind auch alle von den Autoren gezogenen Folgerungen aus der angeblichen Entlastungswirkung hinfällig.

Auf ein Detail gehe ich hier trotzdem ein. Es wird von den Autoren von einer Reduzierung in den „dann“ beruhigten Ortsdurchfahrten von bis zu 90% gesprochen. Es gibt einen einzigen Fall, wo dies nach den Zahlen der Tabelle 3 der Fall wäre: Schwalmstadt-Hephata. Diese Entlastung erfolgt aber gerade nicht, durch die A 49, sondern durch die Umlegung der Verkehrsführung von Treysa nach Gilserberg, die selbstverständlich auch ohne Bau der A 49 vorgenommen werden kann. Umgekehrt führt die A 49 auf der Ortsdurchfahrt Treysa im Zuge der B 454 zur höchsten zusätzlichen Belastung aller Ortsdurchfahrten.

In Zusammenhang mit der erwähnten Aussage wird zutreffend darauf hingewiesen, dass eine Reduzierung des Verkehrs um 90% erforderlich ist, damit dies als Halbierung der Lautstärke wahrgenommen werden kann. Damit haben die Autoren, ohne dies zu beabsichtigen, auf eine der besonders negativen Umweltauswirkungen der A 49 hingewiesen: Da die Hauptwirkung der A 49 die Verlagerung von Verkehr von der Autobahnverbindung A5/A7 auf die A 49 darstellen würde, hätte dies zur Folge, dass im Bereich A5/A7 die Verkehrsreduzierung von Betroffenen nicht oder kaum als Lärmreduzierung wahrgenommen würde, während andererseits ein nicht oder wenig belasteter Raum entlang der neugebauten A 49 zusätzlich erheblich verlärmert würde.

Zwei weitere Abschnitte widmen sich dem Kraftstoffminderverbrauch und der CO2-Reduzierung.

Hier haben die Autoren schlichtweg übersehen, dass dieser Punkt schon in der Nutzen-Kosten-Analyse des Bundes untersucht worden ist. Danach ergäbe sich durch den Bau der A 49 eine (allerdings sehr geringfügige) Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs. Dies hängt offenbar mit dem induzierten Verkehr zusammen, der auf der A 49 mit 1 500 Kfz/d angesetzt wird.

Ich habe in der öffentlichen Diskussion und auch in der Stellungnahme der Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen zur VKE 40 auf diesen Umstand und die Aussagen im Projektdossier HE 5012 (s.o.) hingewiesen. Man fragt sich manchmal wirklich, warum man sachbezogen, sorgfältig und mit Belegen argumentiert, wenn solche Hinweise einfach nicht wahrgenommen werden.

Es hat sich nun gezeigt, dass die als zentral eingestuften „zwingenden“ Gründe des „überwiegenden“ „öffentlichen“ Interesses nicht gegeben sind.

Damit haben sich das Ausnahmeverfahren und der Bau der A 49 erledigt.

Die im Folgenden angeführten Hinweise sind somit eigentlich nicht mehr erforderlich. Sie sollen lediglich zeigen, dass auch aus weiteren Gründen der vorgesehene Bau der A 49 ausgeschlossen ist.

3. „keine zumutbaren Alternativen ... mit geringeren Beeinträchtigungen“

Bei „Alternativen“ werden lediglich Trassenvarianten der A 49 betrachtet, die zudem schon in früheren Verfahren ausgeschieden worden waren, beim Null-Plus-Fall wird nur der öffentliche Nahverkehr mitbetrachtet. Beides ist natürlich absolut unzureichend.

Ich habe in der Vergangenheit immer wieder und so auch in der Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren der VKE 40 auf die „Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Kommission der Europäischen Gemeinschaft vom 5. Juni 1992“ hingewiesen. Sie betraf das Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 169 EWG-Vertrag bezüglich der Umsetzung der Richtlinie 85/337/EWG in das deutsche Recht, Verfahren Nr. A/90/4710. Konkreter Bezug war das Abmahnschreiben der EG-Kommission vom 4.2.1992, SG (92) D/1581.

Aus dieser Mitteilung ergibt sich eindeutig (z.B. Seite 12), dass mit der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan als Bestandteil des Fernstraßenbaugesetzes ein Vorhaben nicht verbindlich festgestellt wird. Somit ist es auch unzulässig, sich bei der Betrachtung von Alternativen auf Autobahnvarianten zu beschränken.

Von verschiedenen Seiten sind konkrete Alternativen (ohne Autobahnbau) vorgestellt worden, die keine FFH-Gebiete berühren und erheblich geringere Beeinträchtigungen mit sich bringen. Lediglich in einem Punkt weichen diese Alternativen von einem Ziel des Bundes ab: Es soll nicht in großem Umfang überregionaler Fernverkehr von einer Autobahntrasse auf eine andere verlagert werden. Aus zeitlichen Gründen ist es nicht möglich, diese Alternativen hier im Einzelnen darzustellen. Mit den Ortsumgehungen von Hebel und Unshausen und der Verkehrsverlagerung bei Hephata wurden in den bisherigen Darlegungen schon zwei Punkte angesprochen. Eine gemeinsame Ortsumgehung von Neustadt und Wiera, Maßnahmen an der B 3 und eine Modernisierung der Main-Weser-Bahn wären weitere Elemente.

Sie wissen, dass in der Vergangenheit von verschiedenen Seiten eine sog. Marburg-Variante ins Gespräch gebracht worden ist. Ich halte aus einer Vielzahl von Gründen diese Trasse ebenfalls für ein Übel und für nicht vertretbar. Gleichwohl dürfte es Ihnen schwerfallen zu begründen, warum diese Variante nicht untersucht und ihre Ungeeignetheit nicht nachgewiesen wurde. Hat nicht der Leiter des Hessischen Landesamts für Straßenbau selbst einmal solche Überlegungen geäußert? Dem Gesundheitsinteresse der Bewohner von Marburg wird man die Möglichkeit einer Einhausung der Autobahn entgegenhalten. Man wird darauf hinweisen, dass die Autobahn ja jetzt schon (unzutreffend) als Autobahn Kassel-Gießen bezeichnet werde. Dem widerspreche eine Führung über Marburg in keiner Weise. FFH-Gebiete seien nicht betroffen. Und schließlich habe ja die Hessische Landesregierung selbst mit der Position des abschnittsweisen Weiterbaus ein Autobahnende bei Stadtallendorf in Kauf genommen und damit die Weiterführung des Verkehrs über Marburg nicht ausgeschlossen.

Abschließend seien mir noch einige Anmerkungen zu Aussagen der Baader konzept GmbH zur aktuellen Einordnung der BAB A 49 (VKE 40) und zu wirtschaftlichen Aspekten erlaubt.

Leider sind hier wieder häufig gebrauchte Allgemeinplätze zu lesen, die zeigen, dass die Probleme nicht wirklich durchdacht worden sind.

Abschnitt A 12.7 (?) –ich habe vergessen, mir bei der Lektüre den Abschnitt zu vermerken), Seite 9:

„Defizite im Punkte Erreichbarkeit“

Weiter oben habe ich darauf hingewiesen, dass vier Verkehrsachsen im Bereich Gießen – Kassel verlaufen.

Was wird als Vergleichsmaßstab benutzt, das Rhein-Main-Gebiet oder der Durchschnitt deutscher kleinerer Städte? In 99% aller Fälle wird man ein Gebiet finden, gegenüber dem man meint Defizite zu haben.

„Standortwettbewerb“

Jede „Verbesserung“ in einer Region führt in anderen Regionen zu weiteren Forderungen. Dies ist eine Spirale ohne Ende. Dass durch Autobahnbau insgesamt (außer der Bauzeit) keine Arbeitsplätze geschaffen werden, ist klar. Es geht nur darum, dieselben Figuren auf einem Brett hin- und herzuschieben.

„Vermeidung von Betriebsabwanderungen und Arbeitsplatzverlusten“

Seit dreißig Jahren kenne ich dieses Argument, zum Teil mit konkreten Aussagen, welcher Betrieb wieviele Arbeiter entlassen werde, wenn nicht innerhalb von zehn Jahren die Autobahn A 49 gebaut werde. Die Entwicklung hat alle diese Aussagen Lügen gestraft. Wenn ein Betrieb aufgab, war es nicht die fehlende Autobahn, sondern es waren (wie bei Nokia) davon unabhängige Produktionskosten.

Im übrigen liegen (wie oben dargestellt) zwischen Istzustand und Bau der A 49 Möglichkeiten, die einerseits vom Durchgangsverkehr Betroffenen wirklich helfen und auch ein Stück Transporterleichterung für die Betriebe bringen.

Ein Betriebsinteresse ist nicht automatisch ein „öffentliches“ Interesse. Die im Literaturverzeichnis angeführte Arbeit von Prof. Gather zeigt, dass sich kein Zusammenhang zwischen Autobahnanschluss und einer Schaffung von Arbeitsplätzen nachweisen ließ. Die zitierte Dissertation von Fittkau wird mit ihrer negativen Prognose für den Einzelhandel in Stadtallendorf (bei einem Bau der A 49) nicht ausgewertet.

Eine Minderung der Unfallgefahr auf der B 254 ist unplausibel, da im Abweichungsverfahren selbst dargestellt wird, dass es dort durch den Bau der A 49 nicht zu einer Verkehrsverminderung käme. Dies war aber eines der beiden Ziele, die der Bund mit dem Bau der A 49 verband!

Auch die Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung zeigen die Fragwürdigkeit von positiven Aussagen bezüglich Bau der A 49. Ich beziehe mich hier nur auf Zahlen, die im Abweichungsverfahren selbst vorgetragen wurden. 2003-07 hatte Gemünden/Felda (an der A5) mit -7,4% den größten Bevölkerungsrückgang aller Kommunen im Betrachtungsraum VKE 40 und Kirchhain mit deutlichem Abstand zur Autobahn den geringsten. In Alsfeld (an der A5) sind die Beschäftigungszahlen gesunken.

Wenn Fakten auch nur teilweise Einfluss auf Entscheidungen haben, ist ein weiterer Bau der A 49 nicht möglich. Dies gilt unabhängig von der aktuellen finanziellen Problematik.