

Zur A 49-Ausstellung der DEGES in Stadtlendorf, 2020

Die Ausstellung ist in elf Tafeln untergliedert. Eine Reihe von Aussagen bedarf dringend einer Kommentierung. Die Tafeln werden jeweils benannt und die kursiv wiedergegebenen Aussagen kommentiert.

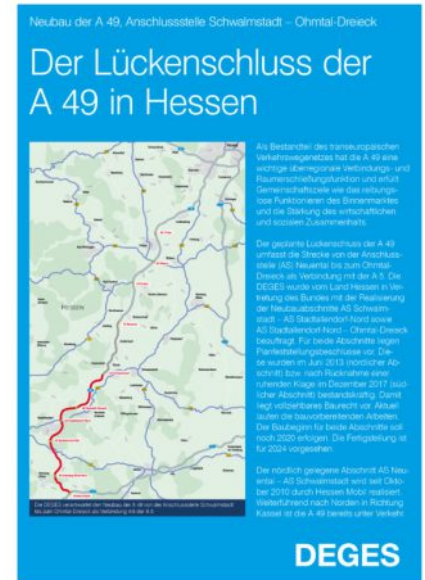
1. Der Lückenschluss der A 49 in Hessen

In Deutschland werden seit 20-30 Jahren keine Autobahnen mehr gebaut, sondern nur noch Lücken in der Landschaft geschlossen.

Die A 49 ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes, sie erfüllt Gemeinschaftsziele...wie die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts.

90% der deutschen Autobahnen sind auf Antrag Deutschlands in das transeuropäische Verkehrsnetz übernommen worden.

Die A 49 gehört nicht zum Kernnetz. Ihr eine besondere Rolle im transeuropäischen Verkehrsnetz zuzuschreiben, ist abwegig.



2. Ziele und Nutzen des Lückenschlusses

*Mit dem Neubau werden außerdem folgende Ziele verfolgt:
...höhere Attraktivität der Region aufgrund besserer Erschließung*

In einem Projektdossier zur A 49 gab es zwei Begründungen:
Verkehrsverlagerung vom Streckenzug A 5 / A 7 auf die A 49 (*trifft zu*)
und Entlastung der B 254 im Bereich Alsfeld – Schwalmstadt (*trifft nicht zu, s. Planfeststellungsunterlagen*).

Da die Führung der Autobahn erheblich in ein europäisches Schutzgebiet (FFH Herrenwald) eingriff, mussten sogar gegenüber der Europäischen Kommission „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ geltend gemacht werden, um diesen Eingriff zu rechtfertigen. Sämtliche von der Europäischen Kommission benannten Gründe sind offensichtlich unrichtig. Darauf bezieht sich u.a. eine aktuelle laufende Petition beim Hessischen Landtag.

Eine Autobahn dient in erster Linie der großräumigen Verbindung. Durch mehrere Bundesstraßen ist das Gebiet längst erschlossen. Der Vorschlag der Kritiker, der sich auf ein Gutachten von SSP Consult aus dem Jahr 2009 stützt „zweispurige Ortsumgehung von Neustadt und Wiera und Spange von der Straße Speckswinkel – Neustadt auf die B 454 zwischen Stadtallendorf und Neustadt“ sichert der Stadtallendorfer Industrie eine ortsdurchgangsfreie Verbindung Richtung Kassel.

*Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur....
und damit Sicherung von Arbeitsplätzen.*

Die Kreise Marburg-Biedenkopf und Gießen haben jeweils als Zentrum eine Universitätsstadt. Der Kreis Marburg-Biedenkopf hat nur eine autobahnähnliche Straße, die B 3 nach Gießen. Gießen hat einen Autobahnring und Autobahnen in vier Himmelsrichtungen. Seit Jahren gehört der Kreis Marburg-Biedenkopf zu den Kreisen mit den geringsten Arbeitslosenzahlen in Hessen, immer weniger als der Kreis Gießen. Straßenbau als Bestandteil der sog. harten Standortfaktoren ist also ein zweischneidiges Schwert. Abgabenhöhe und Arbeitskräftepotential sind in diesem Aspekt eindeutiger. Und die weichen Standortfaktoren wie eine lebenswerte Umwelt, gute Ausstattung mit Schulen, ein gutes Gesundheitssystem werden immer noch unterschätzt.

*Weniger Staus auf Bundes- und Landesstraßen der Region,
weniger Durchgangsverkehr in Städten und Gemeinden*

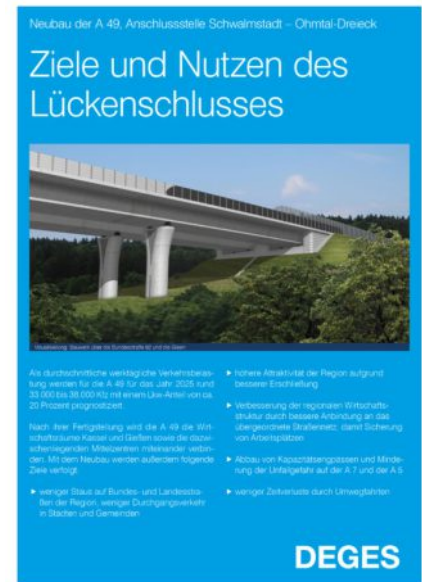
Eine Untersuchung von kanadischen Verkehrswissenschaftler und Professoren für Wirtschaftswissenschaften in den USA brachte folgendes Ergebnis: **Straßenbau ist ein völlig ungeeignetes Mittel zur Verringerung von Staus. Für die meisten Menschen verkürzt sich mit einer neuen Straße nicht die Zeit der Autobenutzung, sondern sie fahren häufiger, ihre Fahrtstrecken weiten sich aus. Turner brachte es auf die Formel: Eine Verdoppelung der Straßen führt zu einer Verdoppelung des Verkehrs.**

Zur angeblichen Reduktion von Durchgangsverkehr ist Folgendes anzumerken:

Ein Autobahnbau verändert den Durchgangsverkehr im untergeordneten Straßennetz. Er kann in einzelnen Orten abnehmen oder zunehmen. Bis jetzt liegen keine personenbezogenen Daten vor, für wie viele Personen das eine oder das andere zutrifft. Dies ist der DEGES und den meisten politisch Verantwortlichen nicht bewusst.

In den drei größten Städten des aktuellen Planungsraums nähme durch den Bau der A 49 der Durchgangsverkehr zu (Stadtallendorf, Treysa, Homberg(Ohm)).

Das Alternativkonzept der Kritiker führt eindeutig zu geringeren Belastungen.



3. ÖPP schnell und wirtschaftlich

ÖPP schnell und wirtschaftlich

Der Bundesrechnungshof sieht dieses Modell generell äußerst kritisch. Der Bundesrechnungshof hatte die erste Wirtschaftlichkeitsprüfung in Sachen A 49 scharf kritisiert. Auch wenn er (so eine Meldung der Oberhessischen Presse) die abschließende Wirtschaftlichkeitsprüfung akzeptiert hat, erstaunt es doch sehr, dass die DEGES selbst diese Wirtschaftlichkeitsprüfung vorgenommen hat.

Neubau der A 49, Anschlussstelle Schwarmstadt – Orndorf-Dreieck

ÖPP: Schnell und wirtschaftlich

Das Projekt wird als ÖPP-Projekt (öffentlich-private Partnerschaft) umgesetzt. ÖPP-Projekte dienen dem Zweck, Infrastrukturprojekte möglichst schnell und in hoher Qualität zu realisieren.

Der spätere ÖPP-Auftragnehmer verantwortet nicht nur den Neubau, sondern der Anschlussstelle (AS) Schwarmstadt und dem Orndorf-Dreieck auf einer Länge von ca. 30,8 Kilometern, sondern wird ebenfalls auch für Erhaltung und Betrieb der Strecke zwischen der AS Fritze und dem Orndorf-Dreieck mit einer Gesamtlänge von rund 61,8 Kilometern zuständig sein. Die Vertragsdauer beträgt 30 Jahre.

Das ÖPP-Projekt A-49 ist als Verfügbarkeitsmodell konzipiert. Dabei wird das normale

Ergebnis des privaten Partners reduziert, wenn die Verfügbarkeit der Strecke nicht den vertraglichen Vorgaben entspricht, etwa aufgrund einer Erhöhung der Fahrzeugverluste bzw. einer Reduzierung der Fahrleistungswerte oder der Geschwindigkeit.

ÖPP-Projekte werden von Wirtschaftswissenschaftlern begleitet. Nur wenn die Vorteile als ÖPP-Projekt wirtschaftlicher ist als die konventionelle Realisierung des Projekts, erfolgt die Realisierung eines privaten Partners.

Wichtig: ÖPP bedeutet keine Privatisierung der Autobahn. Der ÖPP-Auftragnehmer baut und betreibt die Strecke – die Autobahn selbst bleibt öffentliches Eigentum.



DEGES

4. Planungshistorie

Diese Linie ist das Ergebnis einer genauen Prüfung verschiedener Linien und Detailvarianten durch Hessen Mobil.

Hier wird die gesamte Vorgeschichte unterschlagen. Es gab ganz andere Varianten, die jeweils als die nach sorgfältiger Prüfung optimale Variante vorgestellt wurden. Für 1985 war die Fertigstellung der A 49 terminiert. Mehrfach wurden von politischen Insidern Massenentlassungen von Beschäftigten prognostiziert, wenn nicht innerhalb einer bestimmten Frist die Autobahn fertig sei.

Die Gleichung: Autobahnbau = Schaffung oder Sicherung von Arbeitsplätzen findet nicht nur im Vergleich der Kreise Gießen und Marburg-Biedenkopf keine Stütze, sondern auch nicht im Vergleich von Alsfeld und Lauterbach.

Neubau der A 49, Anschlussstelle Schwarmstadt – Orndorf-Dreieck

Planungshistorie

Die Trassenführung der beiden A 49-Abschnitte, die in der Bauausführung von der DEGES bereitgestellt werden, ist das Ergebnis einer genauen Prüfung verschiedener Linien und Detailvarianten durch Hessen Mobil. Im Rahmen der ersten Planungsphasen wurden die Planfeststellungsverfahren und die Planfeststellungsverfahren wurden auch die Naturschutzverbände an diesem Planungsprozess beteiligt.

Die zunächst vorgesehene Linienführung der Autobahn durch den Herrenwald östlich von Stadtallendorf wurde von Hessen Mobil vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch einmal zugunsten einer Westumfahrung dieses Waldgebiets verbessert, um die Naturschutz bestmöglich Rechnung zu tragen. Vorausgegangen waren detaillierte Einhebungen der Tier- und Pflanzenwelt. Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt wurde nach einer umfangreichen Bürgerbeteiligung am 20. Mai 2012 erlassen.

Eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss, wie das Bundesverwaltungsgericht am 23. April 2014 ab. Zur Begründung führte das Gericht an, dass es keine zumutbaren Alternativen für die Trassenführung im südlichen Abschnitt gebe.

„Die Gegenüberstellungen zwischen verschiedenen Planungsvarianten (z.B. zwischen der Variante der F111-Gebietsschutz, durch die das Naturschutzgebiet Herrenwald östlich von Stadtallendorf geschützt wird, und der Variante der F111-Gebietsschutz, durch die das Naturschutzgebiet Herrenwald westlich von Stadtallendorf geschützt wird) zeigen, dass die Variante der F111-Gebietsschutz, durch die das Naturschutzgebiet Herrenwald westlich von Stadtallendorf geschützt wird, die Planung weitgehend vermeiden. Die für die Trassenführung vorgesehene Variante hingegen ist mit erheblichen Eingriffen in das Naturschutzgebiet verbunden.“



DEGES

Im Rahmen der einzelnen Planungsphasen wurden auch Naturschutzverbände an der Planung beteiligt.

Die beiden größten Naturschutzverbände NABU und BUND haben gegen die A 49 geklagt. Im Gutachten zur Umweltverträglichkeitsprüfung, das der Hessische Wirtschaftsminister in Auftrag gegeben hatte, wurde empfohlen wegen der Schwere der Schäden den Autobahnbau zu unterlassen. Derselbe Minister sorgte dafür, dass diese Empfehlung nicht öffentlich bekannt wurde.

Die zunächst vorgesehene Linienführung der Autobahn durch den Herrenwald östlich von Stadtallendorf wurde von Hessen Mobil vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch einmal zugunsten einer Westumfahrung dieses Waldgebiets verbessert.

Es handelt sich jetzt auch nicht um eine Westumfahrung, sondern eine Führung in Randbereichen des Flora-Fauna-Habitats Herrenwald. Mittig durchschnitten wird jetzt der Dannenröder Forst. Die Führung in den Randbereichen wurde aber von den Planern selbst als erheblicher Eingriff in das Flora-Fauna-Habitat angesehen. Sonst wäre ein Stellungnahmeersuchen an die EU gar nicht erforderlich gewesen.

Den für die Trinkwasserversorgung entstehenden Risiken begegnet der Planfeststellungsbeschluss mit hinreichenden Sicherungsmaßnahmen.

Die bei Niederklein in einem großen Becken aufgefangenen Autobahnabwässer sollen nach Vorklärung innerhalb der Wasserschutzzone 2 in die Klein geleitet werden.

Eine **Vermeidung** ist besser als Sicherungsmaßnahmen die nicht immer das halten was sie versprechen. Auch die zunehmende Trockenheit erfordert ein Umdenken.

5. Bodensanierung und Kampfmittelräumung

Die im Boden ... befindlichen Schadstoffe ... stellten eine Gefährdung für das Grundwasser und die Trinkwasserversorgung und damit für den Menschen dar.

Die Bodensanierung ist eine verdienstvolle und erforderliche Aufgabe.
Was hat das aber mit der Autobahn zu tun?

Läge keine Gefährdung vor, wenn man die Autobahn nicht bauen würde?

Bodensanierung und Kampfmittelräumung müssten auch ohne Autobahnbau vorgenommen werden.



6. Ausgleich für den Eingriff in die Natur

7. Waldumbau

8.Aufforstung

9. Vernässung

10. Grundwasserschutz



Zu den sog. Ausgleichsmaßnahmen wird z.Zt. eine detaillierte Stellungnahme erarbeitet. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass **eine verlorene Fläche nicht ersetzbar ist**, es sei denn, es würden Entsiegelungen an anderer Stelle vorgenommen. Davon abgesehen gibt es sowohl sinnvolle als auch höchst fragwürdige Ausgleichsmaßnahmen.

Der Bau einer Autobahn quer durch ein Wasserschutzgebiet ist widersinnig und die Abholzung eines intakten Waldgebietes ist bizarr, wenn ringsum Forste vertrocknen und wir zugleich über eine Verkehrswende aus Gründen des Klimaschutzes diskutieren.



11. Stimmen aus der Region

Hier werden nur einseitig die Stimmen von Personen aufgeführt die absolute Unterstützer der A49 sind.

Das **Aktionsbündnis keine A 49** hat in seiner Dannenröder Erklärung und zusammengefasst in einer Presseerklärung eine Alternative zur A 49 vorgestellt. Interessenten können sie und weitere Unterlagen über die angegebene Adresse erhalten.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:
Reinhard Forst, Amöneburg, 06422-1231, r-forst@web.de
Juni 2020

