

## Ausnahmeverfahren in Sachen A 49

(30.6.2009, Seite 41)

### Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

**(Begründung des Antragstellers durch Anführungsstriche gekennzeichnet)**

Nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (**FFH-Richtlinie**; 92/43/EWG) kann ein wertvolles Gebiet unter europäischen Schutz gestellt werden. Ein solches Schutzgebiet ist der Herrenwald bei Stadtallendorf als geschlossenes Flora-Fauna-Habitat. Es umfasst auch Bereiche, die an den Wald anschließen. So läge auch die geplante Anschlussstelle Stadtallendorf-Süd (zwischen Stadtallendorf-Kernstadt und Niederklein) zu drei Vierteln im Bereich des Flora-Fauna-Habitats. Die Aussage im Planfeststellungsbeschluss (VKE 40), sie läge außerhalb des Flora-Fauna-Habitats, ist unzutreffend. Die besondere Bedeutung des von der Autobahnplanung betroffenen Gebiets wurde auch in der vom Hessischen Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebenen Umweltverträglichkeitsstudie betont. Deshalb wurde in ihr empfohlen, die Autobahnpläne aufzugeben. Der damalige Hessische Verkehrsminister Lothar Klemm unterband aber eine Informierung der Öffentlichkeit.

Wenn ein Eingriff in ein Flora-Fauna-Habitat als „erheblich“ eingestuft wird (wie in diesem Fall), ist der Bau einer Autobahn durch ein solches Gebiet zunächst ausgeschlossen. Es müssen Alternativen geprüft werden. Nur wenn diese nicht gefunden werden, man aber an dem Projekt festhalten möchte, sind in einem **Ausnahmeverfahren** mit einem **Stellungnahmeersuchen** gegenüber der EU-Kommission „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ anzuführen, zu denen eine (positive) **Stellungnahme** der EU-Kommission erbeten wird. „Gegenüber den „gesteigerten Gründen“, die für das Vorhaben sprechen, dürfen die Gegengründe nicht wirklich ins Gewicht fallen“ (Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung ...., Stand: Juli 2010- Teil IV: FFH-Verträglichkeitsprüfung und Ausnahmeverfahren, Seite 22).

Das heißt: An die zwingenden Gründe für eine Ausnahmeregelung werden (theoretisch) hohe Anforderungen gestellt, die Gegengründe (im konkreten Fall kommt ja noch der Eingriff in ein Wasserschutzgebiet hinzu) „dürfen nicht wirklich ins Gewicht fallen“. „Das planfestgestellte Vorhaben stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Europäischen Union, indem

das Transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut wird (Planfeststellungsbeschluss VKE 40, Seite 559).

Der folgende Text wird hoffentlich deutlich machen, wie substanzlos die mit großen Worten vorgetragenen „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ sind. Man erkennt, wie sie sprachlich an die geforderten Voraussetzungen angepasst werden.

Hier das Zitat aus dem Ausnahmeverfahren A 49:

„Hinsichtlich der zwingenden Gründe wird zum einen auf die verkehrlichen Ziele der A 49 im transeuropäischen Netz hingewiesen (z.B. die Anbindung der Randregionen, die Sicherheit und Zuverlässigkeit im Personen- und Güterverkehr oder homogene wirtschaftliche und soziale Bedingungen).

**Dabei stehen im hier betrachteten Planungsraum die optimale Entlastungswirkung des nachgeordneten Straßennetzes sowie damit einhergehende positive Effekte nicht nur auf die Gesundheit des Menschen, sondern auch auf die Umwelt im Vordergrund.**

Weiterhin ist es nach den Ausführungen im Entwurf Regionalplan Mittelhessen erforderlich, eine direkte Anbindung des bedeutenden Wirtschaftsstandorts von Stadtallendorf mit seinen transportintensiven Großbetrieben an der A 49 vorzunehmen.“

Anmerkungen:

1. Absatz: Der Hinweis auf das **transeuropäische Netz**: Über 50% aller deutschen Autobahnen werden zum europäischen Kernnetz gerechnet. Die A 49 gehört nicht dazu.

Welche „**Randregionen**“ sind gemeint?

Die **Sicherheit** im Schienenverkehr ist deutlich höher als im Straßenverkehr.

„**Homogene wirtschaftliche und soziale Bedingungen**“: Horst Lutter von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung schreibt schon im Sonderheft 1.1979 (!) „*Räumliche Wirkungen des Fernstraßenbaus*“, Seite 1: *So zeigt die Mehrzahl der neueren Arbeiten anhand der verschiedensten räumlichen Fallbeispiele und raumwirtschaftlichen Indikatoren, daß der Einfluß des Fernstraßenbaues*

*auf die räumliche Verteilung, z.B. von Arbeit und Kapital, verschwindend gering ist und am ehesten vorherrschende Ballungstendenzen unterstützt und somit raumordnerische Ziele kaum gefördert bzw. sogar unterlaufen werden. Obwohl diese Ergebnisse auch in Untersuchungen, die von amtlicher Seite in Auftrag gegeben wurden, deutlich werden, sind bisher keine Planungskonsequenzen hieraus gezogen worden.*

Vierzig Jahre später fehlt es immer noch an Konsequenzen aus dem mangelnden Wissenschaftstransfer in die planenden Institutionen.

2. Absatz: „**Entlastungswirkung** des untergeordneten Straßennetzes“; gemeint ist: „Entlastungswirkung auf das untergeordnete Straßennetz“.

Was bedeutet diese Formulierung? Die Hauptquelle neuer Belastungen, die Autobahn selbst, wird damit der Betrachtung entzogen. Heinz Ellenberg, ein führender deutscher Ökologe, schreibt in seinem Aufsatz „Straßenökologie“, 1981, (der vom Hessischen Landesamt für Straßenbau und der deutschen Straßenliga in Auftrag gegeben wurde!), Seite 109: *Schon das Lärmnetz, das sich mit den Verkehrslinien über unser Land spannt, sollte jeden vor weiterer Verdichtung zögern lassen.*

Man behauptet jetzt, die A 49 werde eine „optimale“ Entlastungswirkung (auf das untergeordnete Straßennetz) haben, obwohl im Projektdossier 5012 (8.2.2014) von einer „mittleren“ Bedeutung (2 von 5 möglichen Punkten) die Rede war.

Auf Straßen, die parallel zur Autobahn verlaufen, nimmt der Verkehr ab. Aber zwei Dinge sind zu beachten: Bei zähflüssigem Verkehr oder Stau auf der Autobahn sind sie meist von mehr Verkehr betroffen als vorher. Und ein zweites: Um die Lärmauswirkung einer Straße zu halbieren, muss der Verkehr um 90% zurückgehen. Viele Menschen gehen immer noch von der irrigen Annahme aus, dass Lärmzu- oder –abnahme einer entsprechenden Verkehrszunahme oder –abnahme entspreche.

Auf Autobahnzubringern nimmt der Verkehr zu. Das gilt für die einwohnerreichsten Orte Treysa, Stadtallendorf und Homberg/Ohm, da die Zubringer zur Autobahn durch den Ort führen.

Und schließlich gibt es bei den vorgelegten Zahlen einen entscheidenden Fehler: Es wird nicht die Anzahl der betroffenen Personen betrachtet. Es ist eben nicht das Gleiche, ob in einem Ort zehn oder zweihundert Personen von Verkehrsveränderungen betroffen sind.

Das benutzte System führt z. B. zur möglicherweise richtigen, aber (wegen fehlender Aussage, s.u., über die Anzahl der betroffenen Personen) nicht überprüfbarer Aussage, dass eine gemeinsame Ortsumgehung von Hebel und Unshausen im Zuge der B 254 ein Drittel der Entlastungswirkung („im untergeordneten Straßennetz“) von 43 km Autobahn erbringt. (Die Zahlenangaben zu Hebel / Unshausen sind der Tabelle 3 des Stellungnahmeersuchens entnommen).

Der vom Aktionsbündnis „keine A 49“ vorgeschlagene Kompromiss P2 führt (wie die Autobahn bei Normalbetrieb) zu einem deutlichen Verkehrsrückgang auf der B 3 (Cölbe-Kerstenhausen), der B 454 (Treysa – Neustadt) und den Dörfern nördlich von Treysa, allerdings ohne die oben genannten Risiken einer Autobahn.

Das Ergebnis ist eindeutig: Die Autobahn hat per Saldo nicht nur keine Entlastungswirkung, sondern führt zu einer erheblichen Neubelastung einer Region. Damit wird natürlich auch der **Gesundheit geschadet**. Stadtallendorf verlöre z.B. die Hälfte seines Naherholungsraums.

Ganz kurios wird es, wenn man einem Autobahnbau „positive Effekte auf die Umwelt“ zuschreibt. (Sie stehen sogar im Vordergrund!)

Der Verlust von Ackerboden, das Eingreifen in ein Wasserschutzgebiet und in ein europarechtlich geschütztes Flora-Fauna-Habitat, der Dauerlärm, der Verlust eines gesunden und bedeutsamen Mischwaldes, das Zerteilen der Landschaft, der Verlust von Lebensraum für Tiere, Pflanzen und Pilze sollen ein positiver Effekt auf die Umwelt sein ?

Hinter der Aussage steht offenbar folgende Argumentation: Wir verkürzen die Strecke Gießen-Kassel, Frankfurt-Hannover, Südtalien-Dänemark um 11,5km. Noch dazu ist die neue Strecke flacher als die vorherige (so dass man schneller fahren kann), und das bringt eine CO<sub>2</sub>-Einsparung. Dass nach den Angaben im Planfeststellungsbeschluss durch den Bau der A 49 1.500 Fahrzeuge pro Tag bisher noch nicht bestehender Verkehr auf der Straße erzeugt werden (sog. induzierter Verkehr) ist ein kleiner Schönheitsfehler.

3. Absatz: Der „Entwurf eines Regionalplans“ wird als Beleg für eine Notwendigkeit angegeben. Dabei wissen wir, dass in einer Regionalversammlung Bürgermeister eine wichtige Rolle spielen, die

häufig überzeugt sind, dass die Ausweisung eines Gewerbegebiets (wenn möglich sogar an einer Autobahn) ein entscheidendes Kriterium für die Beurteilung durch die Bevölkerung und die Wirtschaft sein wird.

Alsfeld mit zwei Anschlussstellen an die A 5 hat durchgehend mehr Arbeitslose als das von der Größe her vergleichbare Lauterbach ohne direkten Autobahnanschluss.

Und dass der Kreis Marburg-Biedenkopf (in dem Stadtallendorf liegt) in den letzten Jahrzehnten nach meinen Beobachtungen immer unter den Landkreisen in Hessen mit den geringsten Arbeitslosenzahlen zu finden war, dass die Industrie ohne A 49 gewachsen ist, außerdem mit dem Kompromiss P2 eine ortsdurchgangsfreie Strecke nach Norden haben würde, wird verdrängt.

Warum wurden von deutscher Seite die Punkte „Gesundheit des Menschen“ und „positive Effekte auf die Umwelt“ in den Vordergrund gestellt, die in Verbindung mit einem Autobahnbau geradezu als paradox erscheinen?

Der Grund findet sich in Artikel 6, Absatz 4 der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie:

*Ist das betreffende Gebiet ein Gebiet, das einen prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder eine prioritäre Art einschließt, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden.*

Das heißt: Die wirklich wichtigen Gründe, um vom Verbot eines Autobahnbaus durch ein Flora-Fauna-Habitat abweichen zu können, sind „**die öffentliche Sicherheit**“ (trifft für die A 49 nicht zu), die „**Gesundheit des Menschen**“ (trifft auch nicht zu, ist aber der Grund dafür, dass man die angebliche „Entlastungswirkung“ der A 49 in den Vordergrund der Diskussion stellt) und die **günstigen Auswirkungen für die Umwelt** (wie absurd dies ist, ist oben dargestellt worden).

Auch wenn man die Punkte 2 und 3 besonders betonte, war man sich offenbar darüber klar, dass die Argumentation mit diesen beiden Aspekten nicht ausreicht.

Aber es gibt noch ein Schlupfloch: Man kann noch „andere zwingende Interessen“ geltend machen, allerdings mit der Voraussetzung, dass man durch ein „Stellungnahmeersuchen“ eine zustimmende Stellungnahme der Europäischen Kommission bekommt. Zu diesen anderen zwingenden Interessen gehören (behauptete) wirtschaftliche Gründe und die Verkürzung der Autobahnstrecke Gießen-Kassel um 11,5km. (s. Anmerkungen Seiten 1 bis 4).

Und auf diese Punkte hat sich das Bundesverwaltungsgericht tatsächlich bezogen, indem es die Schlüssigkeit der Argumente der Straßenbaubehörde akzeptierte, obwohl es im Verfahren nie einen „Nachweis“ gegeben hat und man in der mündlichen Erörterung des Planfeststellungsverfahrens nicht zu diesen Punkten Stellung nehmen durfte.

Reinhard Forst, [r-forst@web.de](mailto:r-forst@web.de), 12.1.2021