

Anmerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie zur A 49

Es gibt die Umweltverträglichkeitsstudie zur A 49 in unterschiedlichen Versionen. Ich besitze die Ursprungsfassung vom **20. Februar 1997** in Papierform. Mir wurde der Textband seinerzeit von einer/m Landtagsabgeordneten zugänglich gemacht. Juni 2022 stellte sich (im Nachgang eines Gesprächs im Hessischen Wirtschaftsministerium vom 6. April 2022) heraus, dass dem Bundesverwaltungsgericht im Verfahren zur VKE 40 der A 49 eine andere Version (eine gekürzte Fassung der UVS – Stufe 1 kombiniert mit einer UVS – Stufe 2) vorlag, die im Bewusstsein der aktuellen Straßenbauabteilung im Hessischen Wirtschaftsministerium die Originalversion der Umweltverträglichkeitsstudie darstellt. Ich nenne sie hier „Kombinationsfassung“. Daneben spricht man noch von einer „Langfassung“ der UVS 1, die den Gerichtsakten zur (dann zurückgezogenen) Klage gegen den Abschnitt Treysa – Stadtallendorf (VKE 30) beigegeben wurde. Sie ist nach Auskunft aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium ebenfalls auf den 20. Februar 1997 datiert. Hierdurch wird deutlich, dass die sog. „Langfassung“ damals auch von der Hessischen Straßenbauverwaltung als „die“ Umweltverträglichkeitsstudie angesehen wurde. Nun unterscheidet sich diese Langfassung von der bei mir vorliegenden Ursprungsfassung UVS – Stufe 1 in wenigen, aber wesentlichen Punkten. Ich stelle hier die wichtigsten vor:

Damit man die Unterschiede leichter erkennt, unterstreiche ich Worte oder Abschnitte der Ursprungsfassung, die bei der „Langfassung“ weggelassen wurden und Worte, die bei der Langfassung hinzugefügt wurden.

Diese Änderungen wurden ganz offensichtlich auf Wunsch der damaligen Landesregierung nachträglich von den Gutachtern vorgenommen. Die Datierung der Langfassung (ebenfalls) auf den 20. Februar 1997 macht aber deutlich, dass man den Eindruck erwecken wollte, als sei diese veränderte Fassung die Originalfassung.

Seite 184 der ursprünglichen Fassung (dort durch Fettdruck hervorgehoben):

Aus umweltfachlicher Sicht sind in diesem Raum demzufolge keine konfliktarmen Trassenkorridore erkennbar, und daher ist auch keine

konfliktarme Realisierung des Neubauvorhabens A 49 im Sinne des Planungsauftrages möglich.

In der Langfassung und der Kombinationsfassung für den Prozess um den Abschnitt Stadtallendorf – Gemünden/Felda (VKE 40) (S. 43) lautet die Passage dagegen:

Aus umweltfachlicher Sicht sind in diesem Raum demzufolge keine konfliktarmen Trassenkorridore erkennbar, und somit eine entsprechend hohe Konfliktdichte gegenüber dem geplanten Vorhaben.

Seite 186 / 187 ursprüngliche Fassung (ebenfalls fett gedruckt):

Als Fazit ist daher zu wiederholen, daß aufgrund der Großflächigkeit der Konfliktschwerpunkte aus umweltfachlicher Sicht keine konfliktarmen Trassenkorridore erkennbar sind und folglich auch keine konfliktarme Realisierung des Neubauvorhabens A 49 im Sinne des Planungsauftrags möglich ist.

In Anlehnung an das MUVS (= Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie) 1990, S. 7) ist daher zu empfehlen, entweder das Vorhaben gemäß des Planungsauftrages aufzugeben oder den bisherigen Planungsauftrag zu modifizieren. Denkbar ist beispielsweise ein nach dem verkehrlichen Bedarf entwickeltes zweistreifiges Ausbaukonzept für das vorhandene Verkehrsnetz, das zur Entlastung von Ortschaften insbesondere Ortumgehungen vorsieht. Dagegen ist eine Fortsetzung der Planung gemäß Planungsauftrag mit erheblichen umweltrelevanten Konflikten verbunden.

Langfassung (Prozess um den Abschnitt VKE 30) und Kombinationsfassung (S. 46) für den Prozess um den Abschnitt VKE 40:

Als Fazit ist festzustellen, daß aufgrund der Großflächigkeit der Konfliktschwerpunkte und der Raumempfindlichkeit in den übrigen Bereichen aus umweltfachlicher Sicht keine konfliktarmen Trassenkorridore erkennbar sind und folglich auch keine durchgängig konfliktarme Realisierung des Neubauvorhabens A 49 im Sinne des Planungsauftrages möglich ist.

Somit ist zu erkennen, dass gerade in den durch Fettdruck hervorgehobenen Textabschnitten Änderungen erfolgten.

Es wäre naiv anzunehmen, dass die Gutachter das Bedürfnis gehabt hätten, gerade ihre zentralen, durch Fettdruck hervorgehobenen Schlussfolgerungen (nachdem der Text eine Teilöffentlichkeit erreicht hatte) zurückzunehmen.

Folgendes Erklärungsszenario erscheint mir am wahrscheinlichsten: Das Hessische Wirtschaftsministerium (Minister war damals Lothar Klemm, SPD) war mit dem Fazit der UVS – Stufe 1, der Empfehlung, den Bau der A 49 wegen der ökologischen Problematik nicht umzusetzen, unzufrieden. Deswegen erfuhr auch damals die Öffentlichkeit nichts von dieser Empfehlung. Man forderte die Gutachter auf, die Empfehlung aus dem Gutachten zu streichen mit eventuell erforderlichen kleineren Änderungen kritischer Stellen.

Nach Vorlage der UVS 1-Stufe 1 wurden Karten zu umweltproblematischen Bereichen fertiggestellt, die ich in der Vergangenheit fälschlich als UVS 2 bezeichnet habe. Es handelt sich um Karten, die noch zur UVS 1- Stufe 1 gehören. Zu ihnen heißt es im Vorwort der ursprünglichen Fassung der Umweltverträglichkeitsstudie (Vorwort): *Die Kürzung des Ergebnisberichts folgt den vertraglichen Vereinbarungen und der Absicht, einen vollständigen und abschließenden Bericht zur Raumanalyse nur dann zu erstellen, wenn nach Abschluss der UVS-Stufe 1 die Planungen zur A 49 fortgesetzt werden sollen...*

Und im folgenden Absatz heißt es:

Die Karten zur Raumanalyse liegen in Manuskriptform vor und werden mit dem Geographischen Informationssystem (GIS) Arc Info digital aufbereitet. Ihre Fertigstellung ist für Ende März 1997 vorgesehen. Sie werden in einem separaten Kartenband zusammengestellt.

Zu dem Kartenband heißt es in der Kombinations-UVS für den Prozess zur VKE 40 (Seite 4): *Diese Karten sind nicht in der vorliegenden UVS enthalten. Sie sind Bestandteil der ausführlichen Materialien und können auf Nachfrage beim Vorhabenträger eingesehen werden.* Allerdings sind sie jetzt (Nachfrage 2022) nicht mehr beim Hessischen Wirtschaftsministerium vorhanden.

Trotz der gerade durch das Kartenwerk sichtbar werdenden Bereiche, die einen Autobahnbau verbieten, wurden die Gutachter beauftragt (ohne dass die Öffentlichkeit über ihr Fazit in der Ursprungsfassung informiert wurde), durch

diese Ausschlussbereiche eine Trassenführung vorzulegen. Folgende zentralen Ergebnisse sind festzuhalten:

1. Die für den Prozess zum Abschnitt VKE 30 der A 49 eingebrachte „Langfassung“ wurde unzulässigerweise auf den 20. Februar 1997 zurückdatiert.
2. Sie enthält gegenüber der Ursprungsfassung vom 20.2.1997 wenige, aber zentrale Änderungen. Es fehlt vor allem die durch Fettdruck hervorgehobene Empfehlung der Gutachter, wegen der großen ökologischen Problematik die Fortsetzung des Baus der A 49 zu unterlassen.
3. Die Änderungen wurden offensichtlich auf Wunsch der damaligen Landesregierung von den Gutachtern vorgenommen.
4. Die Öffentlichkeit wurde nicht über das Fazit der Gutachter in der Ursprungsfassung informiert.
5. Die Rückdatierung der Langfassung wurde vorgenommen, um den Eindruck zu erwecken, als habe das Fazit der Gutachter in der Ursprungsfassung nicht existiert. Deswegen war auch den jetzigen Verantwortlichen in der Straßenbauabteilung des Hessischen Wirtschaftsministeriums das Fazit der Ursprungsfassung nicht bekannt.

Verantwortlich:

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, 06422-1231, r-forst@web.de, 6.4.2023