

Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals“ e.V.

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

Barbara Schlemmer, Am Georgengraben 1, 35315 Homberg / Ohm, Tel. 06633-7853, schlemmerbaka@web.de

Dr. Wolfgang Seim, Wäldershäuser Str. 2, 35315 Homberg-Maulbach, Tel. 06633-1686, wolfgang.seim@t-online.de

Heinrich Heintzmann, Untergasse 7, 35260 Stadtallendorf, Tel. 06425-2791, heinz@heintzmann.de

Stellungnahme

zur geplanten Eröffnung der Autobahn A 49 in Hessen

Die Autobahn A 49 ist bundesweit durch den wohl größten Polizeieinsatz (im Konflikt mit Baumbesetzern) bekannt geworden. Uns ist es wichtig, an dieser Stelle und zu diesem Zeitpunkt auf die zentrale Problematik zwischen Fernstraßenbau und Umweltverantwortung, aber auch eigenartige Vorkommnisse und grundsätzliche Fehler hinzuweisen. Jetzt wurde wenigstens eine Anpassung der Rückhaltebecken an die Wasserrahmenrichtlinie erreicht.

Die Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals hat sich mehr als 46 Jahre mit dem Bau der A 49 befasst. Leider haben sich Verantwortliche selten ernsthaft zu einer Diskussion zu zentralen Punkten bereitgefunden. Wir setzen selbst jetzt auf die Kraft des Arguments und hoffen, dass der Widerstand gegen den Bau der A 49 im Rückblick einmal als wichtiger Beitrag für ein notwendiges Umdenken und Umsteuern gesehen wird.

Bei der Eröffnung wird man höchstwahrscheinlich darauf verweisen, dass man mit dem Bau dieser Autobahn (vermutlich wird man das Wort „Lückenschluss“ benutzen) eine Teilentlastung von A 5 und A 7 und damit eine Reduzierung von Staus erreiche und man wird die Gründe vorbringen, die bei der Gesamtabwägung im Planfeststellungsbeschluss benannt wurden; hier im Wortlaut:

Das planfestgestellte Vorhaben stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Europäischen Union, indem das Transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut wird. Das Verfahren verbessert die regionale Erschließung und die regionale Wirtschaftsstruktur und setzt die raumordnerischen Entwicklungsziele des Regionalplans Mittelhessen 2010 um. Es entlastet das nachgeordnete Straßennetz und die Ortsdurchfahrten, mindert die Unfallgefahr und die Umweltbelastung.

Was hierzu zu sagen ist, finden Sie in der beigefügten „Stellungnahme zur Gesamtabwägung zum Planfeststellungsbeschluss der VKE 40 der A49“ vom 21. Mai 2024.

Im Folgenden unsere inhaltliche Stellungnahme über „**Kernpunkte aus 45 Jahren A 49 und Fernstraßenbau**“.

Mit freundlichen Grüßen, Reinhard Forst

Kernpunkte aus 45 Jahren A 49 und Fernstraßenbau

Es gibt selten Maßnahmen, die ausschließlich negative oder positive Folgen haben. Dass hier nach unserer Überzeugung die negativen Folgen weitaus größer sind (verbunden mit Merkwürdigkeiten und Sachfehlern) können Sie der folgenden Zusammenstellung entnehmen:

1979 Horst Lutter von der Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung stellt als Ergebnis seiner Untersuchungen fest: ***Als Fazit der Modellrechnungen ... kann festgestellt werden, daß solche kleinräumigen raumordnerischen Zielvorstellungen besser durch einen kleinteiligen Ausbau des bestehenden Straßennetzes unterstützt werden können, als durch den Neubau größerer Autobahnstrecken*** (S. 185).

1981 Das Hessische Landesamt für Straßenbau und die Deutsche Straßenliga veranlassen die Ausgabe 3 der Broschürenreihe der Deutschen Straßenliga „Ökologie und Straße“. Darin (S. 105) schreibt Heinz Ellenberg (*Er gilt als Wegbereiter einer ganzheitlichen Sicht des Ökosystems in Deutschland*, Wikipedia):

„Wir wissen heute genug, um aus ökologischen Gründen vor einer weiteren Zerschneidung bisher verschont gebliebener Bereiche dringend warnen zu müssen.“

Der Hessische Wirtschaftsminister stellt diese Studie nicht der Öffentlichkeit vor.

1983 Bundesinnenminister Zimmermann regt als wissenschaftliche Politikberatung das „Aktionsprogramm Ökologie“ an. Darin heißt es unter Punkt 93:

Es sollen grundsätzlich keine neuen Straßen angelegt werden. Neutrassierungen sind auf unabweisbare Bedürfnisse zu begrenzen. Dazu ist die Änderung des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen erforderlich.

1990 Durch das 3. Rechtsbereinigungsgesetz (Artikel 27: *Die in den Bedarf aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des §1 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach §16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach §17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich.*) ist der Bau einer Autobahn bei Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gesetzlich festgelegt und damit verbindlich. Es können somit nur Varianten der Trassenführung diskutiert werden. Der Begriff „Alternativen“ ist irreführend. **Deshalb halten Rechtsgutachten den Bundesverkehrswegeplan im Abschnitt Fernstraßenplanung für verfassungswidrig**, da eine Konfliktsituation zu Artikel 20 a GG (Klimaschutz) besteht. Durch den Bau der A 49 wird z.B. Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagert.

Vergleiche zu den hier angesprochenen Aspekten unsere beigefügte „Stellungnahme Ökologie und Fernstraßenplanung“ vom 14.4.2021.

20.2.1997 Umweltverträglichkeitsstudie

In der vom Land Hessen in Auftrag gegebenen Umweltverträglichkeitsstudie wird im fett gedruckten Fazit (Seiten 186/87) empfohlen, **den Bau der A 49 wegen der großen ökologischen Problematik nicht weiterzuverfolgen**. Man ist zurzeit nicht bereit, den damaligen Wirtschaftsminister zu fragen, wer die Gutachter aufgefordert hat, das Fazit zu entschärfen und wer diese revidierte Fassung ebenfalls auf den 20.2.1997 datiert hat.

Die A 49 durchschneidet ein für die Trinkwasserversorgung wichtiges Gebiet. Sie verläuft im letzten Abschnitt nur durch Trinkwasserschutzgebiet. Bekannt ist die Altlastenproblematik bei Stadtallendorf.

Die Nutzen-Kosten-Analyse

Vor dem Bau einer Autobahn werden Nutzen und Kosten gegengerechnet. Als Hauptnutzen gilt die Verkürzung der Fahrzeit, geschäftlich oder privat. Die beiden **Hauptfehler**:

- Der **induzierte** (neu geschaffene) **Verkehr**, der auf einer neu gebauten Strecke die Durchschnittsgeschwindigkeit in relativ kurzer Zeit (drei bis vier Jahre) deutlich senkt, **wird nicht beachtet**.
- Die eigentlichen **ökologischen Schäden** (Zerschneidungswirkung, Flächenverlust, Klimafolgen etc.) **werden nicht in die Berechnung einbezogen**.

Das Verhindern des Tempolimits erlaubt die Berechnung eines größeren Nutzens.

Lärm

Drei Umstände führen dazu, dass die Lärmauswirkungen weitgehend falsch und irreführend dargestellt werden.

4.1 Jede neue Straße erhöht die Gesamtlärmbilanz erheblich. Für eine Abnahme des empfundenen Lärms um die Hälfte ist eine Abnahme des Verkehrs um 90% erforderlich. Die Abnahme eines Verkehrs von 23 000 Kfz/h auf 18 000 Kfz/h wird kaum wahrgenommen. Dagegen sind 5 000 Fahrzeuge auf einer neu gebauten Straße eine deutliche Lärmbelastung.

4.2 Im Falle der A 49 (und möglicherweise auch bei anderen Autobahnprojekten) wird auf die Entlastungswirkung der Autobahn auf das untergeordnete Straßennetz verwiesen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass **die direkten Lärmauswirkungen der Autobahn nicht thematisiert werden**.

4.3 Ein Fehler, dessen Tragweite noch überhaupt nicht erkannt wurde, liegt darin, dass ein **Bezug des Lärms zu betroffenen Personen fehlt**. An einem konkreten Beispiel soll die Problematik verdeutlicht werden: Früher führte die Bundesstraße 3 in Hessen durch Bad Zwesten. Dann wurde eine Ortsumgehung gebaut. Auch an der ortsabgewandten Seite der neuen Straße gibt es nun einen kleineren Betrieb und drei-vier Häuser. Für die Berechnung der „Entlastungswirkung“ spielen die Unterschiede zwischen „früher“ und „jetzt“ keine Rolle. Der „Ort“ wird um soundsoviel Kfz entlastet. Und dass nach Bau der A 49 die Zufahrt zur Autobahn

durch die einwohnerstärksten Kommunen (Stadtallendorf, Treysa, Homberg/Ohm) verläuft, wird ebenfalls nicht berücksichtigt.

2009 Die kanadischen Verkehrswissenschaftler und Wirtschaftswissenschaftler Duranton und Turner weisen in einer groß angelegten Studie nach, dass es **nicht möglich** ist, **durch Autobahnbaustaus zu reduzieren**. Man kann sie bestenfalls verlagern. Trotz beständiger Hinweise von unserer Seite setzt man sich mit diesem Ergebnis nicht auseinander.

2010 Wegen des **erheblichen Eingriffs in ein Flora-Fauna-Habitat** musste die Europäische Kommission *zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses* (d.h. des Gemeinwohls) als Voraussetzung für den Bau der Autobahn anerkennen. Dies ist geschehen. Inzwischen **gibt es niemanden, der auch nur eine der angeführten Begründungen als sachlich zutreffend verteidigen würde**. Die eigenen Fehler hat die Europäische Kommission (nach lang dauernden Bemühungen von unserer Seite) weitgehend (öffentlich zugänglich) berichtigt. Sie fühlt sich aber nicht befugt, auf die Fehler der deutschen Antragsseite einzugehen (Details auf unserer Homepage).

Nach 2020 Nur durch unser Tätigwerden wurden **Defizite bei der Abwasserbehandlung der Autobahnabwasser** teilweise beseitigt und aufgrund eines **Hexylfunds** (ebenfalls durch uns und nicht die für den Bau verantwortliche Bauarbeitsgemeinschaft A 49) dreimonatige Überprüfungen vorgenommen. Da nach unserer Überzeugung weiterhin erhebliche Defizite bestehen, werden wir diesem Aspekt weiter nachgehen.

Auf unserer **Homepage** (sie erscheint sofort bei Eingabe der Stichworte „**Aktionsgemeinschaft A 49**“) sind unsere jahrelangen, meist erfolglosen Bemühungen um einen gesellschaftlichen Dialog auf der Basis von Fakten dokumentiert. Lediglich zweimal, in Zusammenhang mit einer erstellten „Nutzwertanalyse“, 1987, und ein zweites Mal, 2014, fand ein Dialog statt.

Wir sind bereit, uns dem Dialog oder der Diskussion mit jedem in jeder beliebigen Zusammensetzung zu stellen.

Amöneburg, 3.12.2024

Anlagen:

I „Stellungnahme zur Gesamtabwägung zum Planfeststellungsbeschluss der VKE 40 der A49“ vom 21. Mai 2024.

II „Stellungnahme Ökologie und Fernstraßenplanung“ vom 14.4.2021

Kontaktadresse:

Reinhard Forst, 06422-1231, r-forst@web.de,

Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals

(IBAN: DE 26 5335 0000 0057 0031 03)

Link zur Homepage: <https://a-49.de>

Die zentralen Sätze der Gesamtabwägung zum Planfeststellungsbeschluss der VKE 40 der A 49

„Das planfestgestellte Vorhaben stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Europäischen Union, indem das Transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut wird. Das Verfahren verbessert die regionale Erschließung und die regionale Wirtschaftsstruktur und setzt die raumordnerischen Entwicklungsziele des Regionalplans Mittelhessen 2010 um. Es entlastet das nachgeordnete Straßennetz und die Ortsdurchfahrten, mindert die Unfallgefahr und die Umweltbelastung.“ S. 579

Anmerkungen:

Die Aussage, dass der Bau einer untergeordneten Autobahn mitten in Deutschland, welche die namensgebende Verbindung zwischen Kassel und Gießen (bei der Annahme einer Geschwindigkeit von 120 km/h) bestenfalls um knapp 6 Minuten verkürzt, den „wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in der Europäischen Union“ stärkt, ist fernab jeglichen Bezugs zur Realität.

Die Region ist durch weitgehend parallel verlaufende Bundesstraßen und die Main-Weser-Bahn längst erschlossen.

Dass Autobahnbau offenbar nicht geeignet ist, eine regionale Wirtschaftsstruktur zu verbessern, zeigt der Kreis Gießen mit seinen zahlreichen Autobahnen und der dauerhaft höheren Arbeitslosenzahl im Vergleich zum Kreis Marburg-Biedenkopf. Die Reparatur bestehender Straßen und Brücken könnte zügiger erfolgen, wenn man die Bereitstellung von Mitteln in diesem Bereich konzentriert.

Das nachgeordnete Straßennetz würde/wird durch den Bau der A 49 teilweise entlastet und teilweise belastet. Da kein Bezug zu betroffenen Personen hergestellt wurde, liegen zum Verhältnis beider Aspekte keinerlei Unterlagen vor.

Wenn einem die Minderung der Unfallgefahr ein zentrales Anliegen ist, würde man das Verhältnis zur Bahn und eine Geschwindigkeitsbegrenzung ernsthafter diskutieren.

Die Aussage, dass der Bau einer Autobahn „die Umweltbelastung mindert“, passt eher in ein Satireprogramm als in einen Planfeststellungsbeschluss.

Ökologie und Fernstraßenplanung

Richtlinie 85/337/EWG und deutsches Fernstraßenausbaugesetz

Ökologische Aspekte müssen im Straßenbau größeres Gewicht erhalten, Alternativen zu einem Autobahnbau müssen auch nach einer Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan möglich sein.

Am 4. Februar 1992 wandte sich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (so die damalige Bezeichnung) in einem kritischen Schreiben (Az SG (92) D/1582 90/4710) an die Bundesregierung.

Darin heißt es unter anderem (Seite 7): *Die angeführte Vorschrift des Fernstraßenausbaugesetzes ist mit den Vorschriften der Richtlinie nicht vereinbar. Denn sie entzieht einen ökologisch wesentlichen Aspekt der Straßenbauprojekte dem Genehmigungsverfahren... Ob etwa eine Straße überhaupt gebaut werden soll, ob sie nördlich oder südlich einer bestimmten Ortschaft entlanggeführt wird oder mitten durch diese Ortschaft führt, hat häufig sehr erhebliche Umweltauswirkungen. Nach den Vorschriften der Richtlinie ist daher der betroffenen Öffentlichkeit Gelegenheit zu geben, sich zu dem Projekt zu äußern...*

Die Bundesregierung hat darauf am 5.6.1992 geantwortet. Der vollständige Text liegt mir nicht vor. Vom Bundeskanzleramt erhielt ich am 5.2.1998 die Mitteilung: *Es ist unüblich, Schreiben, die die Bundesregierung an die Kommission richtet, weiterzugeben.* Und das Bundesverkehrsministerium schrieb am 7.4.1998: *...dem Wunsch...kann nicht gefolgt werden, da Schriftwechsel zwischen Bundesregierung und EU-Kommission grundsätzlich nicht bekannt gegeben werden.* Vorher hatte ich dem Bundesverkehrsministerium die mir bekannten Auszüge zur Verfügung gestellt, nachdem ich gebeten wurde: *Im Interesse einer gleichen Aktenlage darf ich Sie bitten, mir das Ihnen nur auszugsweise bekannte Schreiben vom 5. Juni 1992 zur Verfügung zu stellen.* Dass auch ich Interesse an „einer gleichen Aktenlage“ hatte, spielte keine Rolle.

In den mir bekannten Auszügen der Antwort der Bundesregierung heißt es: *Die Linienführung einer Trasse wird daher durch die Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan nicht verbindlich festgesetzt. Festlegung der Linie und **Prüfung der Realisierbarkeit des Vorhabens** erfolgen vielmehr nach Abwägung der Belange in den nachfolgenden Verfahren der Linienbestimmung und **der Planfeststellung**. Im Rahmen dieser Verfahren wird aber nach dem jeweiligen Stand der Planung, die Umweltverträglichkeit einschließlich der Ausgleichbarkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft umfassend geprüft (§15 UVPG, § 18 Abs. 1 FStrG).*

Nur hinsichtlich des festgestellten Verkehrsbedarfs ist er für die nachfolgenden Planungsstufen (Linienbestimmung und Planfeststellung nach den §§ 18 und 17 des Bundesfernstraßen-gesetzes –FStrG) verbindlich.

Hieraus ergeben sich für die A 49 und andere Fernstraßen wichtige Fragen und Schlussfolgerungen:

In der Umweltverträglichkeitsprüfung (VKE 40 der A 49) wurde empfohlen, wegen der schweren Schäden in einem hochempfindlichen Raum die Autobahnpläne aufzugeben. Der damalige Hessische Verkehrsminister Lothar Klemm hat dies der Öffentlichkeit nicht mitgeteilt. Eine „umfassende Prüfung“ ist aber absurd, wenn sie nicht zu Konsequenzen führt.

Und ein zweiter Aspekt: Der „festgestellte Verkehrsbedarf“ ist laut Schreiben der Bundesregierung verbindlich. Soll das in der Konsequenz so interpretiert werden: Wenn die Verkürzung einer Strecke um 11,5 km (wie bei der A 49 gegenüber A5/A7) als Verkehrsbedarf festgelegt wurde, ist das, auch für das Bundesverwaltungsgericht, verbindlich? Damit bräuchte man sich mit keiner Alternative zu befassen, die diese „verbindliche“ Festlegung nicht erfüllt, nämlich eine Autobahn zu sein und die Strecke Frankfurt-Kassel um 11,5 km zu verkürzen.

Damit hätte man sich dem Geist der Europäischen Richtlinie erfolgreich entzogen, aber den Schein der Übereinstimmung gewahrt.

Zwar heißt es in der Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung 134/166 Randnummer 15:
Den Zielen des Projekts ein erhebliches Gewicht bereits „für sich“ beizumessen –z.B. aufgrund der gegebenen Planrechtfertigung- verbietet sich daher, aber nach meinem Eindruck geschieht dies im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur A 49 (2014) etwa mit der Aussage, die A 49 gehöre zum „vordringlichen Bedarf“ (Anmerkung: Ich kenne keine jetzt in Bau befindliche Autobahn, die nicht dem „vordringlichen Bedarf“ zugeordnet wurde. Auf meine Bitte an das Hessische Verkehrsministerium, mir eine zu nennen, habe ich bislang noch keine Antwort erhalten.)

Aus allem ergibt sich, dass der 2021 neu zu wählende Bundestag die Verpflichtung hat, gesetzliche Bestimmungen zu schaffen, die dem Wesen der EU-Richtlinie und den ökologischen Erfordernissen im Verkehrsbereich entsprechen.

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, 06422-1231, r-forst@web.de
Amöneburg, 14. April 2021