

Autobahnplanungen im mittelhessischen Raum

(Stand: Februar 2007, Ergänzungen 2019 und 2020)

Stationen von Planung und Widerstand:

Ende der 60er Jahre Bundesverkehrsminister Leber verspricht der Stadt Marburg einen vierspurigen Ausbau der B 3 nach Kassel.

um 1970 Eine Autobahn A 49 soll östlich von Marburg verlaufen und vor Gießen an die B3 angeschlossen werden. Es werden zwei Varianten einer Führung durch den Ebsdorfer Grund vorgelegt (Zielpunkte Hassenhausen und Odenhausen). U.a. wegen starken Widerstands der betroffenen Gemeinden und der Landwirtschaft werden diese Pläne aufgegeben.

Mitte der 70er Jahre Eine Autobahn **Bremen-Gießen** soll westlich von Marburg verlaufen und vor Gießen auf die B 3 geführt werden. Eine **West-Ost-Autobahn** (Olpe - Hattenbacher Dreieck : A 4) ist nördlich von Marburg (durch den Burgwald) geplant. Die A 49 soll in Form der Ohmtaltrasse geführt werden (Querung des Ohmbecken zwischen Rüdighheim und Schweinsberg Richtung Erfurtshausen / Mardorf). Die Autobahn Bremen-Gießen soll nun aus dem Bereich Cölbe östlich Richtung Kirchhain geführt und dann mit der A 49 verbunden werden.

1979 Die Autobahn Bremen-Gießen wird aus Kostengründen aufgegeben.

Anfang der 80er Jahre Die 1978 gegründete „Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals“ bündelt im Kreis Marburg - Biedenkopf und in Teilen des Vogelsbergkreises und des Kreises Gießen den Widerstand gegen die A 49. Im Bereich Schwalm ist es die Bürgerinitiative „Rettet die Schwalm“. Dazu kommt in dieser frühen Zeit noch die „Schutzgemeinschaft Gleental“. Der Hessische Wirtschaftsminister Karry unterbreitet den Bürgerinitiativen im Bereich der Schwalm, des Vogelsbergkreises und des Kreises Marburg - Biedenkopf folgendes Angebot: Wenn die Bürgerinitiativen sich bereit erklären, das Votum eines neutralen Gutachters zu akzeptieren, werde er 50 000 DM für eine solche Untersuchung zur Verfügung stellen. Die Landesregierung werde das Ergebnis der Untersuchung ebenfalls akzeptieren, auch wenn sie ein negatives Votum zur Autobahn enthalte. Die Bürgerinitiativen nehmen das Angebot an. Als der Gutachter (der Direktor der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelhessen, Damm) das Geld für ein Gutachten über die Notwendigkeit der Autobahn verwenden will und auf eine private Honorierung verzichtet, zieht die Landesregierung ihr Angebot zurück. Eine „Nutzwertanalyse“ zu Trassenvarianten der A 49 (Ohmtaltrasse, Maulbachtrasse, Herrenwaldtrasse) wird erstellt. Die Ohmtaltrasse wird bestätigt. Die Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals“ weist schwerwiegende inhaltliche Fehler der Nutzwertanalyse nach. Trotz ursprünglich gegenteiliger Aussage kommt es zu einer erneuten Untersuchung.

ab 1990

Die erneute Untersuchung kommt zum Ergebnis, die Maulbachtrasse (bis Amöneburg identisch mit der Ohmtaltrasse) sei die beste Trasse für die Führung der A 49. Sie wird dem Projektdossier des Bundes zur A 49 zugrunde gelegt.

Die Bürgerinitiativen der verschiedenen Bereiche haben sich zur Arbeitsgemeinschaft „Keine A 49“ zusammengeschlossen. Daneben gibt es eine (vornehmlich von Anwohnern der B3 und der Industrie unterstützte) „Bürgeraktion pro A 49“, die Unterschriften für den Bau der A 49 sammelt.

In der Presse genannte Zahlen von ca. 100 000 Unterschriften für den Bau der A 49 lässt die Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals“ vom Hessischen Datenschutzbeauftragten überprüfen. Er kommt zum Ergebnis, dass ca. 10 000 Unterschriften vorliegen. Etwa die gleiche Anzahl von Unterschriften liegt gegen den Bau der A 49 vor. Die CDU/FDP-Landesregierung lässt unter Sofortvollzug die A 49 ab Borken/Kerstenhausen weiterbauen.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof verfügt einen Baustopp bei Bischhausen (1994).

Aufgrund dieses Baustopps, einer Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht und einer daraus folgenden Koalitionsvereinbarung der Landesregierung von SPD und Grünen wird das Untersuchungsgebiet ausgeweitet.

Ende der 90er Jahre

Die von der Landesregierung beauftragte Gutachtergruppe, die die Auswirkungen der Autobahnplanung auf Mensch und Umwelt untersucht, empfiehlt wegen der Schwere der Schäden einen Verzicht auf die Autobahnplanung und empfiehlt Lösungen im Bereich von Ortsumgehungen. Der Hessische (SPD-)Wirtschaftsminister veröffentlicht diese Stellungnahme nicht und hält an seinen Planungen fest. Als beste Trasse wird nach einem Modulvergleich die Herrenwaldtrasse (West) vorgeschlagen (20.1.1999). Der Zusatz „West“ bezieht sich auf die Führung westlich von Ziegenhain und Treysa.

Beginn des 21. Jhdts.

Die Regionalversammlung Mittelhessen spricht sich (bei Ablehnung durch die Vertreter des Vogelsbergkreises, der Grünen und eines Mitglieds der SPD aus dem Kreis Gießen) für die A 49 in Form der Herrenwaldtrasse aus (2001).

Die CDU/FDP-Landesregierung bereitet ein Planfeststellungsverfahren für diese Trasse vor.

Die Stadt Kirtorf fordert -mit Rückhalt im Vogelsbergkreis- die Führung der Autobahn westlich an Stadtallendorf vorbei und über die B 62 neu nach Marburg (mit Anschluss an die B3). Die in der Arbeitsgemeinschaft „Keine A 49“ zusammengeschlossenen Gruppen treten weiterhin für grundsätzliche Alternativen zum Bau der Autobahn ein und legen dem Bund ein entsprechendes Grundkonzept vor, erhalten aber keine Antwort. Im Jahr 2002 werden die Planunterlagen für die Trasse West Herrenwald vorgestellt.

Der Herrenwald wird vom Regierungspräsidenten in Gießen als sog. FFH-Gebiet gemeldet. U.a. ein großes Kammolchvorkommen bewegt die für die Planung Verantwortlichen eine neue Trassenvariante im Bereich des Herrenwalds entwickeln zu lassen. Die Marburger Stadtverordneten lehnen einstimmig eine Führung der A 49 durch Marburg ab (Sept.2004).

Homburg/Ohm und später der Vogelsbergkreis geben (nach Mehrheitsbeschluss) ihren Widerstand gegen eine Führung der A 49 durch den Vogelsbergkreis auf.

November 2005 wird eine modifizierte Herrenwaldtrasse vorgestellt, die nahe an Stadtallendorf und Nieder Klein vorbeiführt.

2006 gründet sich in der Schwalm (in Nachfolge der Bürgerinitiative „Rettet die Schwalm“) der Verein „Schwalm ohne Autobahn“ und macht mit größeren Veranstaltungen auf grundsätzliche und regionale Probleme (u.a. unerwünschte wirtschaftliche Folgen, deutlich größere Verkehrsbelastung in Treysa) in Zusammenhang mit dem geplanten Autobahnbau aufmerksam.

Feb. 2007

Es gibt Petitionsanträge gegen die A 49.

Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Bischhausen - Treysa (VKE 20) läuft. Die Anhörungen sind abgeschlossen. Rechtliche Schritte gegen einen Planfeststellungsbeschluss sind wahrscheinlich.

Das Auslegeverfahren für die Planungen Treysa - Stadtallendorf (VKE 30) ist am 11.10.2006 abgelaufen.

Die Hessische Landesregierung plant für Frühjahr 2007 die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für die VKE 40 von Stadtallendorf nach Maulbach bzw. Gemünden/Felda.

Die endgültige Entscheidung wird in der Gemengelage von politischen, fachlichen, juristischen und finanziellen Argumenten und der Ablehnung oder Akzeptanz durch die Bevölkerung durch den Bund getroffen.

Die zwischenzeitlich aufgegebenen Pläne einer West-Ost-Autobahn (A 4) werden fortgeführt. Ausweislich des Projektdossiers zur A 49 gibt es Überlegungen, sie auf einem Teilstück (Stadtallendorf - Neustadt) mit der A 49 zu koppeln.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:

Reinhard Forst, Steinwiesenweg I, Tel.: 06422-1231, 35287 Amöneburg

E-Mail: r-forst@web.de

(Sprecher der Aktionsgemeinschaft „Schutz des Ohmtals“ e.V.)

Ergänzungen (30. Jan 2019):

Die Klage zweier Naturschutzverbände wurde vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig abgewiesen. Das Bundesverwaltungsgericht berief sich u.a. darauf, dass die Europäische Kommission die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ bejaht habe. Die Einbeziehung der Europäischen Kommission war erfolgt, weil die Autobahnplanung in ein Natura-2000-Gebiet bei Stadtallendorf eingreift.

In zwei Petitionen der „Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen“ (formuliert vom Unterzeichner) wird die Europäische Kommission aufgefordert, die Anerkennung der *zwingenden Gründe*.....zurückzunehmen, da sämtliche angegebenen konkreten Gründe sachlich falsch seien. Die offensichtlichsten Fehler (in Stadtallendorf würden durch den Autobahnbau bis zu 13 600 neue Arbeitsplätze geschaffen, das untergeordnete Straßennetz werde um ca. 100 000 Fahrzeuge pro Tag entlastet und die Lärmbelastung werde im untergeordneten Straßennetz um mindestens 50% abnehmen) wurden im Internet berichtigt, aber ohne Zurücknahme der Anerkennung der *zwingenden Gründe*. Die Berichtigung dieser Punkte war trotz anfänglichen Widerstands der Kommission unabweisbar, weil die Fehler zu offensichtlich waren: Bei der Anzahl der erwarteten Arbeitsplätze in Stadtallendorf war der Ist-Zustand der Arbeitsplätze mit dem erwarteten Zuwachs verwechselt worden, eine Autobahn auf der maximal 38 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren, kann nicht pro Tag das untergeordnete Straßennetz um 100 000 Fahrzeuge entlasten, zumal von den 38 000 Fahrzeugen 24 000 Fahrzeuge Verlagerungsverkehr von der Strecke A 7 – A 5 wären und 1 500 Fahrzeuge induktiver, also von der Autobahn selbst erzeugter, Verkehr. Beim dritten Punkt lag u.a. ein banaler Übersetzungsfehler vor. Die hessische Landesregierung hatte sich geweigert, von sich aus die Kommission über die auch ihr bewussten Fehler zu informieren. Die zweite Petition vom November 2016 zur geforderten Berichtigung der restlichen Fehler wurde vom Petitionsausschuss angenommen. Seit zwei Jahren weigert sich aber die Kommission, darauf inhaltlich einzugehen, ganz offensichtlich, weil es ihr peinlich ist einzugestehen, dass auch die weiteren angegebenen konkreten Punkte sachlich falsch sind.

Um in einem Zug von Schwalmstadt – Treysa nach Gemünden/Felda bauen zu können, fällt die Entscheidung, die A 49 als ÖPP-Projekt zu bauen. In einer Petition wird die Möglichkeit der Einsichtnahme in die dazu erforderliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gefordert. Das wird wegen fiskalischer Interessen des Bundes abgelehnt, auch nachdem das Bundesverfassungsgericht Nov. 2017 (nach einer Klage der Grünen zu Stuttgart 21) die Verweigerung solcher Informationen an die Vertreter der Legislative als unzulässig erklärt hat.

Der Bundesrechnungshof erhebt Anfang 2018 schwerwiegende Bedenken gegen die Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Sie werden der Öffentlichkeit nicht bekanntgegeben. Mit der gleichzeitigen Forderung nach Berücksichtigung dieser Einwände gibt der Haushaltsausschuss des Bundestages 1,1 Milliarden für die A 49 frei. Der Bundesrechnungshof fordert Oktober 2018 die Rücknahme dieser Freigabe, weil es keinerlei Berücksichtigung seiner fachlich begründeten Einwände gegeben habe, und spricht von einer Missachtung des Parlaments durch das Bundesverkehrsministerium. Die Öffentlichkeit erfährt von den Inhalten nichts.

Es ist davon auszugehen, dass in der heutigen Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages die CDU/CSU-SPD-Mehrheit, vermutlich unterstützt von der FDP, der Aufforderung des Bundesrechnungshofes nicht nachkommen wird.

Ergänzung 29.5.2020

Die im letzten Satz formulierte Erwartung hat sich bestätigt.

Insgesamt haben sich aber gewaltige Veränderungen ergeben: Die DEGES soll die Planungen übernehmen. Der Widerstand in der Region gewinnt eine neue Dynamik. Dies hat verschiedene Gründe. Dazu gehören die gewachsene Sensibilität für

ökologische Fragen in der Öffentlichkeit im weitesten Sinn (Klimaveränderung, gewachsene Einsicht in die Schutzwürdigkeit von Wasser und Wald, die gewaltige Abnahme der Biomasse im Bereich der Insekten – eine Krefelder Untersuchung stellt in ihrem Bereich einen Rückgang auf 25% innerhalb von 25 Jahren fest; die Ergebnisse werden vielerorts bestätigt –, Gefährdung der Artenvielfalt im Bereich von Tieren und Pflanzen; neue Akteure, vor allem im Bereich des Vogelsbergkreises; Wiederaufflammen des öffentlichen Protests in Form verschiedener Demonstrationen; junge Menschen, die auch in anderen Bereichen ein Umdenken fordern, werden auf den Protest aufmerksam, bauen Baumhäuser in eine Gruppe alter Eichen, die dem geplanten Autobahnbau zum Opfer fallen würden; eine Mahnwache mit vielen Beteiligten sichert den dauerhaften Kontakt und eine Unterstützung der Waldbesetzer; regelmäßige sonntägliche Waldspaziergänge im Dannenröder Forst (viel größer als der Hambacher Forst), der zunehmend überregional wahrgenommen wird; Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht zur Wasserproblematik; eine Online-Petition zum „Dannenröder Appell“ (Stichwörter: Campact, A 49) hat bis zum heutigen Tag 14000 Unterstützer; eine Petition an den Petitionsausschuss des Hessischen Landtags macht darauf aufmerksam, dass der Nachweis der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“, der erforderlich ist, um in das europäische Schutzgebiet (FFH) Herrenwald bei Stadtallendorf eingreifen zu dürfen, nicht vorliegt.

Die großflächigen Abholzungen werden von Oktober 2019 auf Oktober 2020 verschoben.

Diskussionen um den Inhalt einer Reihe sog. Ausgleichsmaßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen verstärken sich.

Die DEGES erstellt (entgegen der Informationen aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium, dass die Fernstraßengesellschaft des Bundes dafür zuständig sei) eine abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die einen preiswerteren Bau der A 49 durch ÖPP nachweisen soll. Nach Presseinformationen passiert diese Untersuchung, die öffentlich nicht bekannt geworden ist, den Bundesrechnungshof und den Haushaltsausschuss des Bundestags.

Die DEGES versucht durch eine Ausstellung (zunächst im Internet, dann auch im Rathaus Stadtallendorf) die Meinungshoheit in Sachen A 49 zurückzugewinnen. Wahrscheinlich wird aber die Unzulänglichkeit der dort getroffenen Aussagen durch inhaltliche Diskussionen auch größeren Kreisen bewusst werden.

In einer Presseerklärung stellt das Aktionsbündnis Keine A 49 sein Alternativkonzept vor.