



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen  
Minister  
Herr Tarek Al-Wazir  
Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden

## **A49 - Rodungen im Dannenröder Forst und Herrenwald stoppen!**

Lehrbach, den 23.8.2019

Sehr geehrter Herr Minister Al-Wazir,

Ihre Antwort auf mein Schreiben vom 11.5.2019, die Sie mir über Herrn Staatssekretär Deutschendorf zukommen ließen, habe ich erhalten. Daraus ist ersichtlich, dass Ihnen möglicherweise wichtige neue Erkenntnisse nicht bekannt sind, die für eine fundierte Neubewertung des Weiterbaus der A49, wie sie von uns gefordert wird, unerlässlich sind.

Im Hinblick auf die Dringlichkeit der Angelegenheit erlaube ich mir daher, Ihnen heute sowohl neue rechtliche als auch wissenschaftliche Tatsachen zusammenzufassen, die beim geplanten Bau der A49 zu berücksichtigen sind und rufe Sie erneut dazu auf, die geplanten Rodungen im Dannenröder Forst und Herrenwald zu stoppen:

### **1. Der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2012 ist rechtswidrig**

Der Planfeststellungsbeschluss hat sich nach unserer Prüfung als unionsrechtswidrig erwiesen. Insbesondere verstößt er gegen formelle und materielle Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie und der UVP-Richtlinie. Obwohl dieser zum Zeitpunkt der Planfeststellung schon Geltung beansprucht haben, sind sie aber in der Rechtsprechung des EuGH und des BVerwG erst in jüngerer Vergangenheit weiter erkannt und ausgeformt worden.

So hat das BVerwG etwa in seinem Urteil vom 27.11.2018 zum geplanten 4. Abschnitt der A20 in Schleswig-Holstein auf die Klage der anerkannten Umweltvereine BUND und NABU betont, dass die Vorschriften der Wasserrahmenrichtlinie auch eine formellrechtliche Komponente beinhalten, wonach die auszulegenden Unterlagen auch einen wasserrechtlichen Fachbeitrag beinhalten müssen, der die Strukturen der Prüfungsanforderungen der WRRL abbildet. Fehlt ein solches Dokument – wie im Fall der A49 ebenfalls – werden hierdurch die Verfahrensrechte der Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit verletzt. Darüber hinaus findet sich im Planfeststellungsbeschluss vom 30.05.2012 keine materielle Prüfung der Anforderungen des Art. 4 WRRL bzw. der diesen umsetzenden §§ 27, 28 und 47 WHG.

Dem steht auch nicht die hier unterstellte Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses entgegen. Denn der EuGH hat für den Bereich des Habitatschutzrechts durch zwei viel beachtete Urteile vom 14.01.2016 klargestellt, dass die Effektivität des Unionsrechts auch Durchbrechungen der Bestandskraft bewirken kann. Auch das BVerfG hat in einem Beschluss zur B173 auf diesen Umstand hingewiesen. Zugleich hat das BVerfG für die Bereiche des Luftverkehrsrechts und des Allgemeinen Eisenbahnrechts bereits entschieden, dass die §§ 48 und 49 VwVfG ergänzend zu den Ansprüchen aus § 75 Abs. 2 S. 2 und 3 VwVfG im Planfeststellungsrecht zur Anwendung kommen und dass Betroffene grundsätzlich auch Ansprüche auf die Rücknahme bzw. den Widerruf von Planfeststellungsbeschlüssen geltend machen können.

**FAZIT: Wir fordern Sie daher auf, den rechtswidrigen Planfeststellungsbeschluss von Amts wegen zu korrigieren!**

## **2. Ausgleichsmaßnahmen - CEF Maßnahmen unwirksam – Verstoß gegen § 44 Abs. 5. BNatSchG**

Im Zuge des anstehenden Neubaus der A49 sind verschiedene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. In diesem Zusammenhang bestehen erhebliche Zweifel an der wirksamen Ausführung und deren fachgerechter Überwachung. Hierzu werden wir Sie und die zuständigen Behörden in einem gesonderten Schreiben noch umfassender informieren. Dies gilt insbesondere für die sog. CEF-Maßnahmen. Diese müssen nach § 44 des Bundesnaturschutzgesetzes ihre vollständige Wirksamkeit entfaltet haben, bevor der Bau der A49 durchgeführt werden darf.

So müssen wir beispielhaft darauf hinweisen, dass für die Ausgleichsmaßnahme am Söhrnteich bei Homberg (Ohm) von Seiten der Behörden bereits schriftlich mitgeteilt wurde, dass die durchgeführte Maßnahme der Planfeststellung widerspricht. Von Behördenseite wird davon ausgegangen, dass man mindestens bis Herbst 2020 benötigen werde, bis die falsch ausgeführte Ausgleichsmaßnahme überarbeitet sei.

Da es sich dort um eine CEF-Maßnahme handelt, muss schon deswegen die Regelung des § 44 Bundesnaturschutzgesetzes greifen und der Weiterbau der A49 bis zur Wirksamkeit dieser Maßnahme ausgesetzt werden. Denn die vollständige Wirksamkeit der Maßnahme muss bereits zum Eingriffszeitpunkt und dauerhaft über den Eingriffszeitpunkt hinaus gewährleistet sein, damit die Einhaltung von Recht und Gesetz gewährleistet ist.

**FAZIT: Schon jetzt möchten wir Sie dazu aufzufordern, die Ausgleichsmaßnahmen auf korrekte Umsetzung zu überprüfen!**

## **3. ÖPP Verfahren**

Gegen die Rechtmäßigkeit und die Wirtschaftlichkeit des ÖPP Verfahrens bestehen erhebliche rechtliche Bedenken. Hierzu hat sich Herr Stephan Kühn aus Ihrer Partei Bündnis 90 / Die Grünen sehr eindeutig in einem Bericht der Wochenzeitung DIE ZEIT vom 1. November 2018 geäußert und darauf hingewiesen dass die Verknüpfung mehrerer ÖPP Projekte auf einer Länge von mehr als 100 Kilometern gegen das Gesetz zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen – kurz InfrGG verstößt.

In diesem Zusammenhang weist Herr Kühn auch darauf hin, dass das Bundesverkehrsministerium (BMVI) selbst eine Empfehlung des Bundesrechnungshofes ignoriert. Dieser hatte Anfang September 2018 in einem Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestages klargestellt, dass eine ÖPP-Maßnahme, die an ein bereits umgesetztes Projekt angeschlossen werden soll und dadurch zu einer ÖPP-Gesamtstrecke von mehr als 100 Kilometern führt, nach dem InfrGG untersagt ist.

"Der Bundesrechnungshof hat dem BMVI deshalb empfohlen, das Vorhaben nicht in der bisherigen Form fortzusetzen", heißt es in dem Bericht, der ZEIT ONLINE vorliegt. "Das BMVI will das Projekt wie geplant umsetzen und den Empfehlungen des Bundesrechnungshofes nicht folgen." so DIE ZEIT weiter.

Der Bundesrechnungshof hat darauf hingewiesen, dass die sog. Wirtschaftlichkeitsprüfung (der Nachweis, dass privat organisierter Bau preiswerter sei als staatlicher) für die A49 massiv fehlerhaft sei und hatte den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages aufgefordert, die Bereitstellung von Mitteln für den Bau der A49 zurückzunehmen. Dem ist der Haushaltsausschuss nach langer Bedenkzeit zwar nicht nachgekommen. Es ist aber festgelegt worden, dass noch eine abschließende Wirtschaftlichkeitsprüfung zu erfolgen hat (s. Oberhessische Presse, 31.1.2019). Aufgrund der erheblichen rechtlichen Zweifel darf nach billigem Ermessen auch keine Baumaßnahme mit dem Geld der Steuerzahler ausgeführt werden.

**FAZIT: Wir fordern Sie auf, im Rahmen dieser abschließenden Wirtschaftlichkeitsprüfung in einem für die Öffentlichkeit transparenten und nachvollziehbaren Verfahren Stellung zu nehmen!**

#### **4. Neue Wissenschaftliche Erkenntnisse**

Der Stand der Forschung zu den Themen Klimaschutz und Ökosysteme war bei Planfeststellung der VKE 40 und 30 im Jahr 2012 ein ganz anderer als heute.

Jüngste Forschungen an der ETH Zürich und der Universität Hohenheim haben gezeigt, dass der Wald eine besondere Rolle bei der Speicherung von CO<sub>2</sub> zukommt. Insbesondere auch Pilze und Mikroorganismen im Waldboden haben die Fähigkeit CO<sub>2</sub> langfristig zu speichern. Diese Erkenntnis, so die Wissenschaftler, sei bedeutend für konkrete Maßnahmen gegen den Klimawandel.

Die Wissenschaftlerin Dr. Anita Idel argumentiert, dass Graslandböden neben dem Wald das höchste Potenzial zur zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Speicherung besitzen, da Humus zu mehr als 50% aus Kohlenstoff besteht. Ihre Aussagen beziehen sich auf die Forschungsergebnisse von Prof. Hartmut Graßl - 20 Jahre Direktor des Max-Planck-Instituts für Meteorologie. Damit muss die Sinnhaftigkeit sogenannter Ausgleichmaßnahmen bezweifelt werden, so Idel. Dauergrünland wird umgebrochen, um Bäume zu pflanzen – allerdings gehen dabei bis zu 40% des Humus durch Erosion verloren und die Bäume werden meistens gar nicht gepflegt (gewässert).

Der Umweltwissenschaftler Dr. Michael Kopatz vom Wuppertal Institut empfiehlt, die Expansion auf der Straße und im Flugverkehr zu begrenzen, um CO<sub>2</sub> zu reduzieren. Er plädiert dafür, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlegen.

Der Weltbiodiversitätsrat (IPBES) hat in einer dramatischen Studie darauf hingewiesen, dass eine Million Arten in den kommenden Jahren und Jahrzehnten vom Aussterben bedroht sind, wenn es zu keinen grundlegenden Änderungen bei der Landnutzung, beim Umweltschutz und der Eindämmung des Klimawandels kommt.

Die Aufreihung der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse ließe sich noch endlos fortführen. Allein die Ihnen exemplarisch aufgeführten Beiträge verdeutlichen, dass sich die ökologischen Rahmenbedingungen seit 2012 dramatisch verändert haben.

Die bisherige Planfeststellung konnte die zuvor genannten Punkte nur unzureichend berücksichtigen.

**FAZIT: Wir appellieren daher an Sie, das Vorhaben im Interesse der Allgemeinheit und**

**im Interesse künftiger Generationen neu zu bewerten und umzuplanen!**

## **5. Trinkwasserschutz**

Aufgrund der langanhaltenden Trockenheit in diesem wie im letzten Sommer sind die Grundwasserpegel in Hessen dramatisch gesunken. Nach Informationen des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLUNG) bewegten sich die Grundwasserstände insbesondere in Mittel- und Nordhessen überwiegend auf unterdurchschnittlichem Niveau. Bei den meisten Messstellen lagen die Werte im Jahresvergleich sogar deutlich unter dem Niveau vom Juli 2018. Eine schnelle Erholung der Grundwasserstände ist nach Angaben des Landesamtes vorerst nicht in Sicht. Aus diesem Grund hatte der Zweckverband Mittelhessische Wasserwerke kürzlich zum Wassersparen aufgerufen. Der Landrat des Vogelsbergkreises, Manfred Görig, hat sogar ein Entnahmeverbot von Wasser aus Bächen, Flüssen und Seen verfügt. Sollte die Trockenheit weiter anhalten, könnte es zu Einschränkungen der Trinkwasserversorgung kommen, so die Befürchtung.

In diesem Zusammenhang weisen wir auf eine weitere Gefahr hin: Der geplante Ausbau der Autobahn A49 führt im Gleental (Bauabschnitt VKE40) durch ein Trinkwasserschutzgebiet mit einer Brunnenkette, die bis in den Großraum Frankfurt Trinkwasser liefert. Angesichts der konstant sinkenden Grundwasserpegel in den letzten beiden Jahren stellt der Ausbau der A49 ein unberechenbares Risiko für die Trinkwasserversorgung dar. Wir befürchten, dass die Bauarbeiten das Grundwasser stark verschmutzen werden. Das ist eine große Gefahr für die Menschen in Hessen.

**FAZIT: Wir fordern Sie daher auf die Planung der A49 im VKE 40 insbesondere mit Blick auf den Trinkwasserschutz neu zu bewerten und bisher unbekannte Faktoren in die Risikoabwägung einzubeziehen!**

## **6. Veraltetes Verkehrskonzept – Schiene statt Straße**

Die A49 war nicht als Nord-Süd-Magistrale geplant und darf keine Alternative zur A5 / A7 werden. Sie ist ein veraltetes Verkehrskonzept. Die getroffenen Annahmen zur CO<sub>2</sub> - und Lärm Entlastung sind unvollständig, weil Sie die Belastungen, die an anderer Stelle zusätzlich entstehen nicht erfassen.

Die Naturschutzorganisation Schutzgemeinschaft Gleental e.V. tritt für eine Alternative für den Trassenverlauf der A49 ein. Danach könnte Stadtallendorf über die ohnehin schon dreispurige Bundesstraße mit Marburg verbunden und an die A 485 nach Gießen angeschlossen werden.

Für Marburg muss ein Autobahndeckel bzw. eine Einhausung errichtet werden, um die Anwohner vom jetzt schon bestehenden Verkehrslärm zu entlasten. Gleichzeitig kann ein sog. Deckel über der Stadtautobahn als neue Grünfläche der Stadt und Ihren Bürgern zugutekommen. Vergleichbare Lösungen wurden z.B. in Hamburg und München schon realisiert.

Wichtige Industriestandorte wie Stadtallendorf müssen mit einem ICE Anschluss versorgt und mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden, statt weiteren CO<sub>2</sub> Verkehr zu induzieren.

Durch den wesentlichen geringeren Flächenverbrauch und den umweltverträglichen Ausbau des bestehenden Straßensystems können Ökologie und Ökonomie viel besser in Einklang gebracht werden als durch die jetzige Planung für die A49, die einen lebensnotwendigen Naturraum für immer vernichtet.

**FAZIT: Wir fordern Sie auf, sich für eine bessere Bahnanbindung insbesondere eine Anbindung von Stadtallendorf an das ICE-Netz einzusetzen und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.**

Wir richten die nochmalige Bitte an Sie, Herr Minister, sich bei einem Termin vor Ort vom Ausmaß der drohenden Naturzerstörung persönlich zu überzeugen. Darüber hinaus können Sie auf der Internetseite der Schutzgemeinschaft Gleental e.V. unter [www.schutzgemeinschaft-gleental.de](http://www.schutzgemeinschaft-gleental.de) einen kurzen Film abrufen, der Ihnen mithilfe von Drohnenaufnahmen die Forstflächen zeigt, die von den Waldrodungen betroffen sind. Hierbei geht es um einen weitaus gravierenderen Eingriff, als die in letzter Zeit viel beachteten, geplanten Rodungen im Hambacher Forst.

Ich schließe mit dem eindringlichen Aufruf, die derzeitige **Planung der A49** in der VKE 40 **neu zu bewerten** und einen **sofortigen Rodungs- und Baustopp im VKE 40 und 30** auszusprechen.

Die dramatische Veränderung des Klimas, das millionenfache Artensterben und die anhaltende Trockenheit im Wasserschutzgebiet des Gleentals machen eine Umplanung im Interesse der Allgemeinheit notwendig.

Es ist fünf vor zwölf – handeln Sie jetzt! Die zukünftigen Generationen werden es Ihnen danken.

gez. Ihr



Christoph Schulze-Gockel  
1. Vorsitzender

Markthöhe 26  
35043 Marburg-Schröck

E-Mail: [schulze-gockel@web.de](mailto:schulze-gockel@web.de)  
[info@schutzgemeinschaft-gleental.de](mailto:info@schutzgemeinschaft-gleental.de)

Facebook: <https://www.facebook.com/SchutzgemeinschaftGleental/>  
Web: [www.schutzgemeinschaft-gleental.de](http://www.schutzgemeinschaft-gleental.de)