



HESSISCHER LANDTAG

23. 05. 2013

Kleine Anfrage

der Abg. Karin Müller (Kassel) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 20.03.2013

betreffend offene Fragen hinsichtlich missverständlicher Aussagen
im Zuge des geplanten Weiterbaus der A 49

und
Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Es gibt Annahmen, dass durch den Bau der A 49 mehr Menschen von Verkehrsbelastung betroffen sind als ohne den Neubau. Begründet wird das damit, dass die direkt von der Autobahn ausgehenden Belastungen zurzeit völlig ausgeblendet werden und Mehrbelastungen im untergeordneten Straßennetz durch einen Bau der A 49 vor allem die einwohnerstärksten Orte betreffen, nämlich die Städte Treysa, Homberg/Ohm und Stadtallendorf. Die letztgenannte Kommune verlöre mit der A 49 zudem die Hälfte ihres ortsnahen Erholungsraumes. Eine tägliche Verminderung des CO₂-Aufkommens von 67 Tonnen wird in Aussicht gestellt. Als Bezugsgrößen dient in diesem Fall die Strecke des Abschnitts vom Autobahnkreuz Kassel Mitte bis zum vorgesehenen Auftreffen der A 49 auf die A 5 bei Gemünden/Felda (hier "Autobahndreieck A 5/A 49" genannt). Ca. 22.000 Fahrzeuge pro Tag würden von der bisherigen Verbindung (A 5/A 7) auf die um 11,5 km kürzere Strecke der A 49 wechseln. Damit würden pro Tag ca. 243.000 Fahrzeugkilometer eingespart. Diese Einsparung führe zu einer CO₂-Minderung von 67 t pro Tag. Diese 67 t stellen ein Fünfhundertstel (zwei Promille) des täglichen CO₂-Ausstoßes dar.

Somit entspricht eine CO₂-Minderung von 67 t pro Tag demnach 24455 t pro Jahr und ist damit gut dreimal höher angesetzt als die im offiziellen Projektdossier genannte Zahl. Prozentual sind das trotzdem nur gut 2 Promille.

Die Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen verwies schon in einer schriftlichen Stellungnahme vom 26.05.2010 an das Regierungspräsidium Gießen darauf, dass Fakten zum Nachweis der "zwingenden Gründe" in großem Umfang nicht zutreffen oder missverständlich dargestellt worden sind. In der mündlichen Anhörung zum Planfeststellungsverfahren war es den Naturschutzverbänden untersagt worden, auf Fehler hinzuweisen, soweit sie über den engen naturschutzfachlichen Bereich hinausgingen. Zum Teil unabhängig von den missverständlichen oder falsch interpretierten Aussagen im Stellungnahmeersuchen sind bei der Europäischen Kommission im Umgang mit diesem Dokument weitere Fehler entstanden.

Diese Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Aus welchen Gründen gab es keine Gespräche zwischen der Landesregierung und dem Regierungspräsidium Gießen und der Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen zwecks Verständigung über die unterschiedlichen sachlichen Auffassungen, obwohl die Botanische Vereinigung um ein Gespräch gebeten hatte?

In dem Planfeststellungsverfahren zur A 49 VKE 40 wurden sämtliche Einwendungen einschließlich der Einwendungen der Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen in vollem Umfang berücksichtigt.

Die Einwendungen der Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen wurden im Anhörungsverfahren im Rahmen der Erörterung besprochen. Anhörungsbehörde für die A 49 VKE 40 war das Regierungspräsidium Gießen. Die Erörterung der Einwendungen der Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen fand am 30.11.2010 statt. In der Einladung zu diesem Termin sowie in dem Termin selbst hatte das Regierungspräsidium Gießen darauf hingewiesen, dass von den Naturschutzverbänden nur Einwendungen vorgetragen werden können, die naturschutzrechtliche Belange betreffen und,

dass darüber hinaus nur offene Fragen bzw. nicht aufgeklärte Sachverhalte erörtert würden; auch soweit eine Befriedungsfunktion ausgeschlossen sei, werde nicht erörtert.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) als Planfeststellungsbehörde hat die Vorgehensweise des Regierungspräsidiums Gießen überprüft und keinen weiteren Erörterungsbedarf erkannt, da der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde zu liegende Sachverhalt ausreichend aufgeklärt war.

Frage 2. In dem Stellungnahmeersuchen wurde eine Aussage über einen Ist-Zustand von 13.600 Arbeitsplätzen in Stadtallendorf getroffen, diese wurde jedoch von der Europäischen Kommission als Prognose verstanden (durch den Bau der A 49 könnten "bis zu" 16.600 Arbeitsplätze geschaffen werden). Warum hat die Hessische Landesregierung die Europäische Kommission nicht informiert, dass zumindest die Aussage über die Schaffung von bis zu 13.600 Arbeitsplätzen durch Bau der A 49 auf einem Missverständnis des eingereichten Stellungnahmeersuchens beruht, obwohl dies der Landesregierung spätestens seit Januar 2011 klar war?

Die Hessische Landesregierung hat die Europäische Kommission entsprechend informiert. In dem EU-Formblatt (Stellungnahmeersuchen) zur A 49 VKE 40 an die Europäische Kommission vom 31.05.2010 war bei den mit dem Bau der A 49 verfolgten Zielen unter anderem ausgeführt:

"Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und der Erschließung der Region, u.a. durch die direkte Anbindung des Wirtschaftsstandortes von Stadtallendorf mit 13.600 Arbeitsplätzen."

Die Europäische Kommission hatte in ihrer Stellungnahme vom 03.12.2010 (K(2010) 8438 endgültig) folgende Aussage getroffen:

"Regionalen Wirtschaftsmodellen zufolge werden dank dieser Entwicklung bis zu 13 600 Arbeitsplätze in verschiedenen Unternehmen geschaffen."

Zu dieser Stellungnahme wurde eine parlamentarische Anfrage an die Europäische Kommission gerichtet. Das HMWVL als Planfeststellungsbehörde hat daraufhin am 14.11.2011 gegenüber der Europäischen Kommission Stellung genommen und klargestellt, dass es nicht um die Schaffung von 13.600 Arbeitsplätzen geht, sondern um 13.600 bestehende Arbeitsplätze.

Infolge dieser Mitteilung hat die Europäische Kommission ein Corrigendum vom 15.02.2012 (C(2012) 911 final) erlassen, in dem die oben zitierte Aussage aus ihrer Stellungnahme in folgende Aussage geändert wurde:

"Regionalen Modellen zufolge erhalten durch dieses Projekt bis zu 13.600 Arbeitsplätze in verschiedenen Unternehmen eine bessere Verkehrsanbindung."

Frage 3. Warum wurden der Europäischen Kommission weder von der Landesregierung Hessen noch von dem Regierungspräsidium Gießen keine Unterlagen zu den direkt von der Autobahn ausgehenden Belastungen vorgelegt?

Die EU-Kommission hat eigens zur Übermittlung von Informationen nach Art. 6 Abs. 4 der Richtlinie 92/43/EWG (FFH-Richtlinie) ein Formblatt entwickelt. Im Hinblick auf das Vorhaben der A 49 VKE 40 wurden in dieses Formblatt sämtliche Informationen aufgenommen und Unterlagen, auf denen die Angaben im Formblatt beruhen, beigelegt, die erforderlich waren, um der EU-Kommission die Abgabe einer Stellungnahme zu ermöglichen. Bestandteil der Informationen waren Daten über die Auswirkungen der A 49 VKE 40 auf das betroffene FFH-Gebiet. Auf dieser Grundlage hat die Europäische Kommission ihre Stellungnahme abgegeben.

Frage 4. In welcher Form wird die Hessische Landesregierung den Hessischen Landtag darüber informieren, dass die der Europäischen Kommission in absoluten Zahlen mitgeteilte CO₂-Reduktion durch einen Bau der A 49 lediglich einer Reduktion von 2 Promille entspricht?

Die der EU-Kommission mitgeteilte CO₂-Reduktion von 67 Tonnen pro Tag bezieht sich auf den Vergleich des Vorhabens mit der derzeitigen verkehrlichen Situation im Raum. Die Zahl von zwei Promille stammt nicht von der Landesregierung. Daher kann keine Bewertung bzw. Information durch die Landesregierung erfolgen.

Frage 5. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussage von Hessen Mobil Kassel im Planfeststellungsbeschluss VKE 30 der A 49, dass treibstoffersparende Maßnahmen an Fahrzeugen um ein Vielfaches wirksamer sind als ein Neubau von Straßen?

Im Planfeststellungsbeschluss zur A 49 VKE 30 vom 04.01.2012 befindet sich keine Aussage, dass treibstoffersparende Maßnahmen an Fahrzeugen um ein Vielfaches wirksamer seien als ein Neubau von Straßen.

Frage 6. Wie beurteilt die Landesregierung die Tatsache, dass im Projektdossier HE 5601 zur A 49 im Bereich "Umwelt" ein jährlicher Schaden von 83.000 € durch einen Bau der A 49 erwartet wird, dagegen in der späteren Projektbewertung vom Juli 2011 ein jährlicher Nutzen von 7,46 Mio. € dargestellt wird?

Frage 7. Im Projektdossier HE 5601 werden für den Deckenbau der A 49 129,8 Mio. € veranschlagt, in der Projektbewertung vom Juli 2011 76,36 Mio. €. Wodurch kommt diese Kostensenkung zustande?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Projektbewertung vom Juli 2011 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Maßnahme erstellt. Der Hessischen Landesregierung ist lediglich das Ergebnis dieser Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses bekannt. Daher kann zu den oben genannten Zahlen keine Bewertung vorgenommen werden.

Wiesbaden, 25. April 2013

Florian Rentsch