

„Die Risiken sind vielfältig“

Der BUND Hessen sieht den Trinkwasserschutz durch den Bau der A49 gefährdet und klagt / Alsfelder Dennhöfer erläutert Hintergründe

Von Benjamin Gössl

VOGELSBERGKREIS. Die Klage läuft. Die Gefährdung ist für den hessischen Landesverband des BUND (Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland) klar: Durch den Weiterbau der A49 und den Trassenverlauf durch das Gleental werden Trinkwasserschutzgebiete gefährdet. Der Alsfelder Dr. Wolfgang Dennhöfer ist Biologe und beim Bund-Kreisverband Vogelsberg aktiv und Gegner des Bauvorhabens. Aus seiner Sicht hätten die Fragen zum Aspekt Wasser- und Trinkwasserschutz lange vor dem Bau abgearbeitet werden müssen. „Sind sie aber nicht, deshalb die Klage beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig“, erklärt Dennhöfer im Interview.



Wolfgang Dennhöfer Foto: BUND

Worin liegt nach Ansicht des Bund die Gefährdung für das Trinkwasser, wenn der Bau der A49 wie geplant umgesetzt wird?

Der Schutz von Trinkwasser und Oberflächenwasser und der Bau und Betrieb einer Autobahn auf der gleichen Fläche – das passt nicht zusammen. Besonders kritisch ist das bei der A49. In dem Abschnitt von Stadallendorf bis zur Anbindung an die A 5 (VKE 40) verläuft die Trasse vollständig im Wasserschutzgebiet, davon rund 3,5 Kilometer in der Wasserschutzzone II. Die Risiken sind vielfältig.

Wie kann das Wasser durch die Baumaßnahmen verunreinigt werden?

„Eigentlich“ dürfen in der Schutzzone 2 keine Löcher gegraben und keine Geländeeinschnitte vorgenommen werden, weil die obersten Erdschichten als Filter für Schmutz und Schadstoffe dienen. Beim Bau der A49 aber wird an vielen

Dazu kommt das Grundwassergefährdungspotential durch Bauprodukte und Bauwerke. Sehr viele Baustoffe mit sich ständig verändernden Rezepturen kommen im Bauwesen zur Anwendung. Im ungünstigen Fall werden sie über Jahrzehnte ins Grundwasser ausgeschwemmt.

Die von ihnen genannten Gefahren beziehen sich vorwiegend auf den Bau. Welche Befürchtungen gibt es für den Betrieb von Autobahnen?

Schon beim normalen Betrieb der Autobahn entsteht jede Menge Schmutzwasser mit Straßenabrieb, Ölrückständen und dem Abrieb der Reifen und Bremsen. Hier bei uns an der A5 kann man überprüfen, was das für eine schwarze Brühe ist, die bei Regen in die „Schmutzfang-Becken“ entlang der Autobahn gelangt und von dort in die Bäche.

Zudem ist Reifenabrieb in Deutschland der mit Abstand größte Verursacher von Mikroplastik. Etwa ein Drittel der Mikroplastik-Emissionen entfallen hierzulande darauf. Das hat das Fraunhofer-Institut erst kürzlich in einer Studie herausgefunden. Solche Stoffe, die maximal fünf Millimeter messen, gelangen in die Böden, ins Grundwasser, in die Bäche, ins Meer und zuletzt über Fische zurück in die Nahrung des Menschen. Verkehrsunfälle erhöhen das Risiko zusätzlich. Natürlich gibt es an jeder Autobahn das Risiko einer Havarie. Eine besondere Rolle spielen dabei die LKWs mit ihren brennenden Ladungen wie Heizöl, Kraftstoffe oder chlorierte Kohlenwasserstoffe.

Auch die großräumige und dauerhafte Flächenversiegelung, die mit dem Bau Autobahntrasse wird kritisch gesehen...

Ein zehn Kilometer langes Stück Autobahn weist bei einer Breite von 22 Metern eine asphaltierte Fläche von 220 000 Quadratmetern auf. Auf einer gleich großen Ackerfläche können bei einer jährlichen Niederschlagsmenge von 800 Litern pro Quadratmeter 300 Liter Grundwasser pro Quadratmeter gebildet werden. Dies bedeutet, dass durch die Kanalisation der Autobahn dem Grundwasser rund 66 Millionen Liter Wasser verloren gehen.

Wer bezieht eigentlich Wasser aus der Region Gleental?

Nach unserer Kenntnis versorgt der Zweckverband Mittelhessische Wasserwerke in Mittelhessen rund eine halbe Million Menschen mit Trinkwasser, die meisten davon in Mittelhessen. Allerdings ging im Herbst 2016 eine neue Fernwasserleitung in Betrieb, die aus Nordhessen Wasser nach Frankfurt liefert. 2017 waren das schon 3,5 Millionen Kubikmeter – und das soll auf 5 Millionen aufgestockt werden. Der BUND steht der Fernwasserversorgung für den Ballungsraum sehr kritisch gegenüber und fordert die Nutzung von „Nicht-Trinkwasser“ für die Frankfurter Klos. Die ökologischen und ökonomischen Nachteile für den Vogelsberg, das Ried und das Wohratal sind immens – aber das ist eine andere Baustelle.

Die beiden großen Gewinnungsgebiete des ZMW, Wohratal und Stadallendorf, liegen in einer hydrologischen Einheit, das heißt sie nutzen einen zusammenhängenden Grundwasserkörper. Und genau dieser Grundwasserkörper wird durch die Trasse der A49 gefährdet. Dieser Grundwasserkörper wird übrigens nach Angaben der HLNUG (Hessischen Landesanstalt

stalt für Naturschutz, Umwelt und Geologie) durchschnittlich zu 76 Prozent ausgenutzt und hält damit den hessischen Rekord.

Werden auch Vogelsberger Kommunen von dort versorgt, wenn ja, welche und in welcher Größenordnung?

Die Stadt Kirtorf ist Mitglied des ZMW und erhält über den Verbund mit den Mittelhessischen Wasserwerke Gießen nach unserer Kenntnis in geringem Umfang Wasser.

Gibt es Erfahrungs-/Vergleichswerte aus ähnlichen Baumaßnahmen, die ihre Argumentation stützen?

Der Bau der A49 ist der klassische „Planungs-Dinosaurier“. Wir würden es vorziehen, wenn die Politik die Entscheidung über das richtige, das heißt nachhaltig bessere, Verkehrsmanagement nicht an die Gerichte delegieren würde, sondern nach heutigem Wissensstand entscheiden würde. Die A49-Planung bedroht Wohn-, Erholungs- und Naturschutzgebiete. Bedroht ist ein wunderbares, naturnah bewirtschaftetes Waldgebiet – der Dannenröder Forst. Auch wenn Naturschutzverbände in einem Gerichtsverfahren vornehmlich Naturschutzaspekte vorzutragen haben, geht es uns darum, mit unserer Verbandsklage Natur und Menschen vor den massiven Auswirkungen der geplanten Autobahn zu schützen. Es ist unbestritten, dass Bewohner in bestimmten Ortsdurchfahrten erheblich unter dem bestehenden Verkehr leiden. Die A 49 ist allerdings nicht geeignet, diese Problematik zu lösen. Es gilt nach wie vor der kluge Spruch: Wer Straßen baut, wird Straßenverkehr ernsten“.

Gießener Anzeiger S. 07, Di. 12/11/2019