



# *Naturschutzverbände des Lahn-Dill-Kreises und der Stadt Wetzlar*

Naturschutzverbände, c/o Joh. Rech Grüner Weg 9 35606 Solms

Hessisches Ministerium für Umwelt,  
ländlichen Raum und Verbraucherschutz  
Dr. Marita Mang  
Mainzer Str. 80  
65189 Wiesbaden

Solms/Wetzlar, den 21.07.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau Dr. Mang

anbei sende ich Ihnen Stellungnahme der anerkannten  
Naturschutzverbände  
zum Entwurf des Luftreinhalteplanes für das Gebiet Lahn-Dill  
vom Mai 2007. Bei weiteren Rückfragen stehe ich gerne zur  
Verfügung.

Joh. Rech

**Absender dieses Schreibens**  
und verantwortlich zeichnet

Johannes Rech  
Grüner Weg 9  
35606 Solms  
Tel. 0177 3279683  
e-mail: [joh.rech@web.de](mailto:joh.rech@web.de)

**BUND**

Bund für Umwelt und Naturschutz  
Deutschland e. V., Kreisverband  
Lahn-Dill

**BVNH**

Botanische Vereinigung für  
Naturschutz in Hessen e. V.

**DGWV**

Deutsche Gebirgs- und  
Wandervereine, Landesverband  
Hessen e.V.

**HGON**

Hessische Gesellschaft für  
Ornithologie und Naturschutz e.  
V., Arbeitskreis Lahn-Dill

**LJV**

Landesjagdverband Hessen  
e. V., Kreisjagdvereine  
Wetzlar und Dillenburg

**NABU**

Naturschutzbund Deutschland e.  
V, Kreisverband Lahn-Dill

**SDW**

Schutzgemeinschaft  
Deutscher Wald e.V.

**VHS**

Verband Hessischer.  
Sportfischer e. V.

## **Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände zum Entwurf des Luftreinhalteplanes für das Gebiet Lahn-Dill vom Mai 2007**

Die folgenden Einwendungen fokussieren sich insbesondere

1. auf eine Bewertung der von der Stadt Wetzlar im Rahmen des Luftreinhalteplanes Lahn-Dill zur Reduzierung der Schadstoffbelastung ihrer Bürger vorgeschlagenen Maßnahme "Forcierung der Westumgehung" (7.2.1.1.1) sowie
2. auf die Einstufung derselben als hierfür geeignet durch die zuständige Behörde (Hessisches Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz), die von uns nicht nachvollzogen werden kann und somit abgelehnt wird. (Bewertung der Maßnahmen durch das HMULV)

Definitiv handelt es sich hierbei nicht um den einzigen kritischen Aspekt des vorliegenden Entwurfes; bzgl. weiterer sei z.B. auf die Stellungnahme der Bürgerinitiative "Reine Luft für Wetzlar" verwiesen.

Unserem Selbstverständnis folgend, werden wir in dieser Stellungnahme aber die naturschutzfachlichen Aspekte in den Vordergrund stellen.

Vor allem deshalb, weil bei den geplanten Maßnahmen das Gebiet von herausragender ökologischer Bedeutung – nämlich der Weinberg – massiv bedroht ist.

### 1. Forcierung der Westumgehung (bestehend aus 3 Teilbereichen)

Seit Jahrzehnten mittlerweile ist es erklärtes Ziel der Mehrheit in Wetzlars Magistrat und Stadtverordnetenversammlung zur "Entlastung der Innenstadt von Wetzlar, insbesondere des Leitzknotens, des Gloelknotens, des Friedrich-Ebert-Platzes, der Braunfelser Straße sowie der Ortsdurchfahrt von Nauborn" die sogenannte „Westumgehung“ zu bauen (Abb. 1).

Hierbei handelt es sich um eine aus drei Einzelprojekten bestehende Umgehungsstraßenplanung:

1. **Westanschluss** (Verbindung B277 Knoten Neustadt mit der B49),
2. **Westtangente** (Verbindung Westanschluss – Meline Müller Straße / Braunfelser Straße)
3. **Laufdorfspanne** (Verbindung Braunfelser Straße – L3053)

Bisher scheiterte die Umsetzung dieser Planung u. a. an fehlenden finanziellen Mitteln. Das soll jetzt durch die Anerkennung als geeignete Maßnahme zur Senkung von Immissionsbelastungen im Rahmen des Luftreinhalteplanes Lahn-Dill mit Hilfe von EU-Fördermitteln erfolgen.



Abb. 1: Verlauf der geplanten Wetzlarer Westumgehung

Wie oben bereits erwähnt ist die "Westumgehung" mitnichten unter dem Aspekt geplant worden die Feinstaubbelastung der Wetzlarer Bevölkerung reduzieren zu wollen, hierfür fehlt in den Planungsunterlagen jedweder Hinweis!

Es steht im Gegenteil sogar zu befürchten, dass es gerade im Bereich Neustadt, der sowieso schon durch das durch Zementwerk, Buderus-Edelstahl, B49 und innerörtlichen Verkehr stark belastet ist, zu einer weiteren Steigerung der Konzentrationen an Feinstaub und andere Luftschadstoffe kommen wird:

Der ab dem Neustädter Platz als Hochstraße konzipierte **Westanschluss** (unter dem Aspekt Reduzierung von Lärm und Krach hätte man eine Untertunnelung favorisieren müssen) würde die verkehrsbedingten Emissionen gießkannenartig über die unmittelbare und mittelbare Umgebung verteilen und durch den Wegfall des beschränkten Bahnüberganges (die wohl eigentliche Ursache der Planung) weiteren Verkehr, insbesondere auch Schwerverkehr, anlocken.

Bei der in Aussicht gestellten Entlastung des Karl-Kellner-Rings, gilt es jedoch zu bedenken, dass dieser Straßenzug im Gegensatz zu Neustadt und Bannviertel schon seit Langem verständlicherweise quasi unbewohnt ist und zudem "lediglich" am Rande der Hauptbelastungszone liegt (s. Abb. 2 u. 3).

Zudem würde der vorherrschende Südwest-Wind die entstehenden Verkehrsemissionen bei Realisierung des Westanschlusses in Richtung der Wetzlarer Hauptbelastungszone transportieren, während er bisher vom Karl-Kellner-Ring aus in relativ unbelastete Stadtbereiche gelangt (Abb. 4).

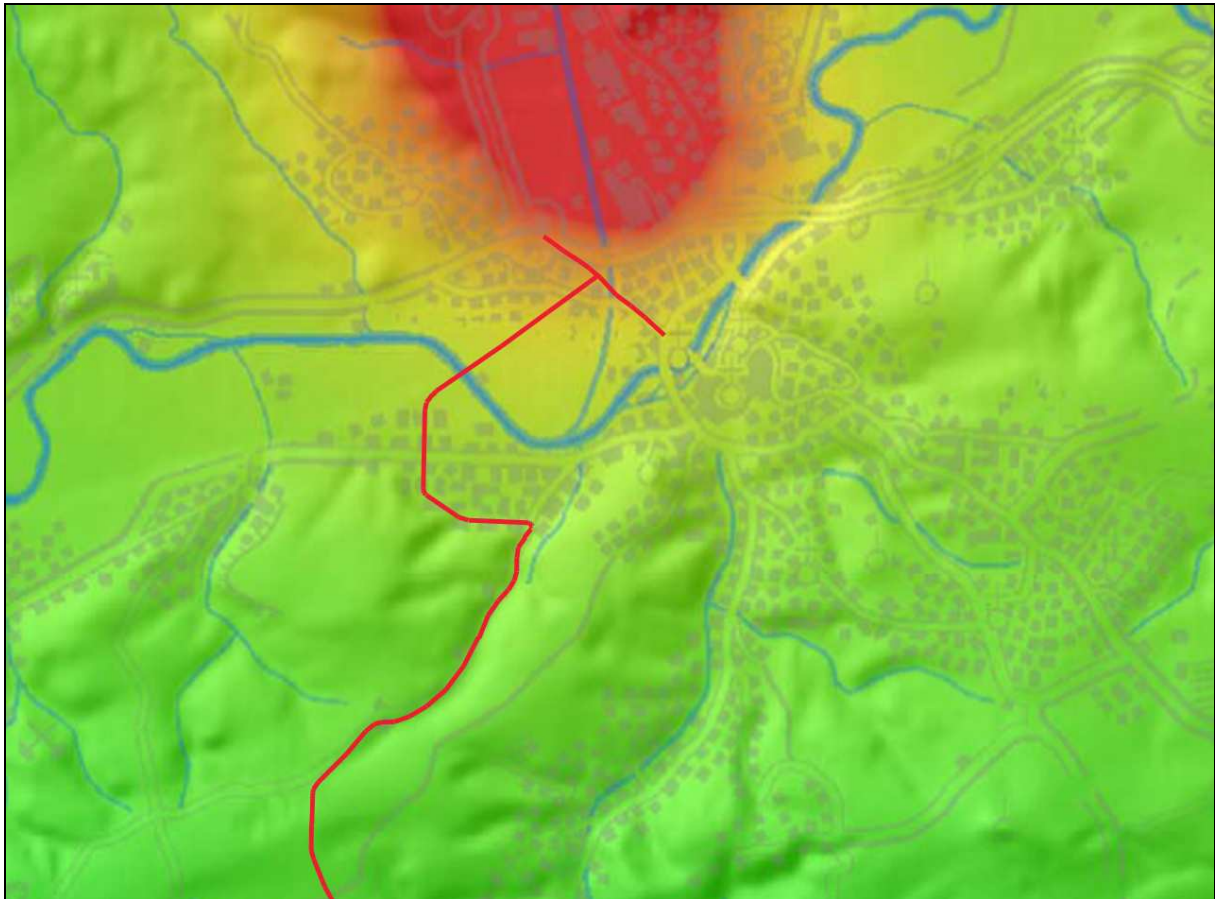


Abb. 2: Jahresmittelwerte der PM10-Konzentrationen im Ballungsraum Wetzlar. Die farbliche Differenzierung beschreibt einen Bereich von min.  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (grün) bis max.  $65 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (dunkelrot) PM10. Die zugrunde liegende Grafik stammt aus einer Studie, die von der IVU-Umwelt GmbH gemeinsam mit der Arbeitsgruppe TRUMF am Institut für Meteorologie der Freien Universität im Auftrag des Hessisches Landesamts für Umwelt und Geologie (HLUG) für den Luftreinhalteplan Lahn-Dill erstellt wurde. Der Verlauf der geplanten Wetzlarer Westumgehung wurde hinzugefügt.

Die **Westtangente** in ihrer ursprünglichen Form\* hätte einen ganz Ähnlichen, gleichzeitig jedoch zudem synergetischen Effekt für die Neustadt. Auch diese Straßenplanung soll, da im Überschwemmungsgebiet von Lahn und Dill liegend, auf einem Damm errichtet werden und auch diese Planung würde überörtlich zusätzlichen Verkehr anziehen, der bisher von den zu erwartenden Staus in der Braunfelser- und Ernst-Leitz-Straße "abgeschreckt" wurde. Der im Lahntal vorherrschende Südwest-Wind würde die Emissionen und die Lärmbelastung ebenfalls Richtung Hauptbelastungszone tragen (s. Abb. 2, 3 u. 4).

\*Neuere Überlegungen zu einer modifizierten Trassenführung, die weiter westlich verlaufen und zudem ohne den Westanschluss auskommen würde, scheinen derzeit politisch nicht wirklich gewollt zu sein, obwohl sowohl die Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm, als auch die Kosten deutlich niedriger sein dürften.

Leider ist diese Variante im Entwurf des Luftreinhalteplanes nicht berücksichtigt und bewertet worden. Ein Defizit, das es auszugleichen gilt.

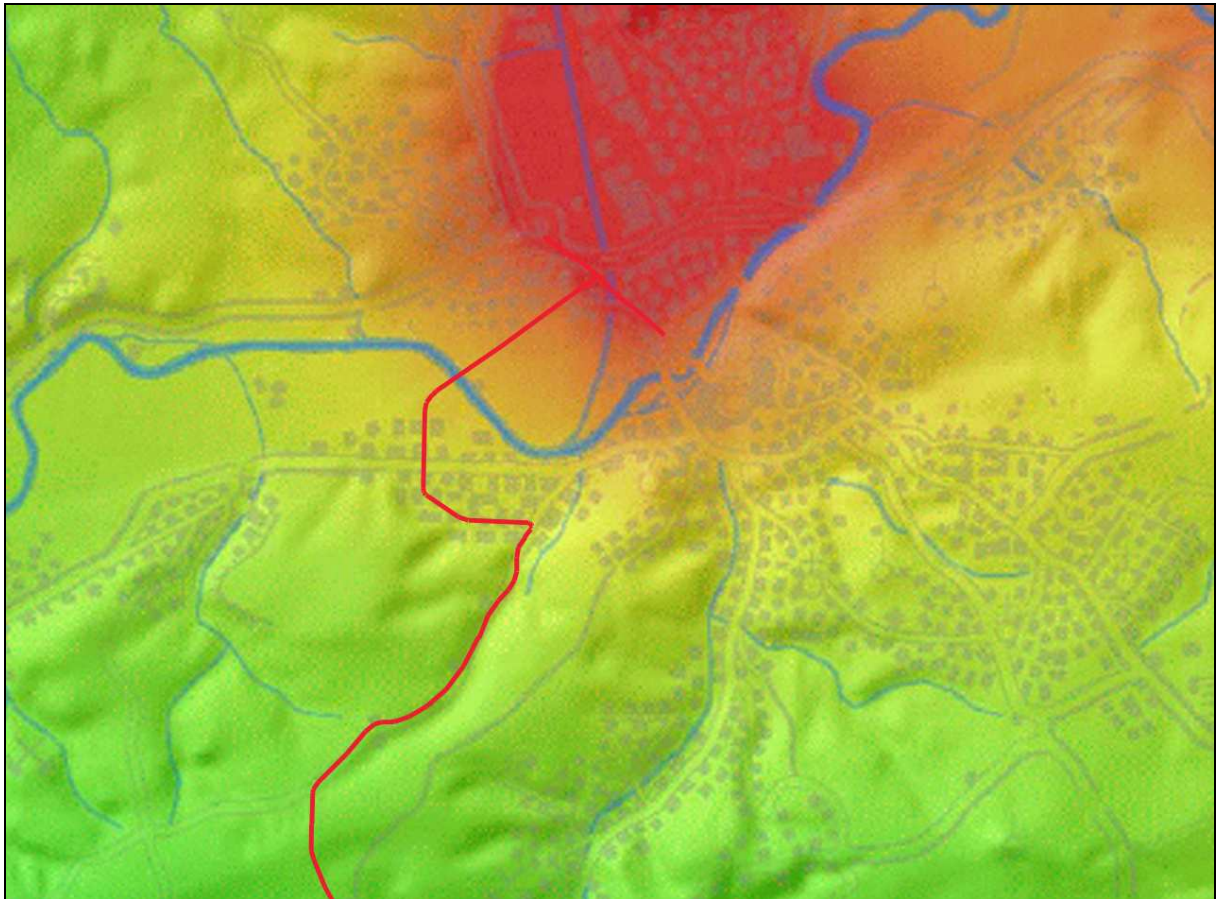


Abb. 3: Jahresmittelwerte der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen im Ballungsraum Wetzlar. Die farbliche Differenzierung beschreibt einen Bereich von min. 23 µg/m<sup>3</sup> (grün) bis max. 46 µg/m<sup>3</sup> (dunkelrot) NO<sub>2</sub>. Die zugrunde liegende Grafik stammt aus einer Studie, die von der IVU-Umwelt GmbH gemeinsam mit der Arbeitsgruppe TRUMF am Institut für Meteorologie der Freien Universität im Auftrag des Hessisches Landesamts für Umwelt und Geologie (HLUG) für den Luftreinhalteplan Lahn-Dill erstellt wurde. Der Verlauf der geplanten Wetzlarer Westumgehung wurde hinzugefügt.

Eine Realisierung der **Laufdorfspange** ist aus naturschutzfachlichen Gründen für die Naturschutzverbände Lahn-Dill & Wetzlar nicht akzeptabel!

Weil bei den geplanten Maßnahmen das Gebiet von herausragender ökologischer Bedeutung – nämlich der Weinberg – massiv bedroht ist.

Dies soll an dieser Stelle durch eine Einschätzung der Planung durch die Naturschutzverbände Lahn-Dill & Wetzlar noch einmal deutlich gemacht werden:

Der ehemalige Bundeswehr-Übungsplatz Magdalenenhausen ist ein für den Natur- und Artenschutz außerordentlich wichtiger Lebensraum. Dies belegen die hier anzutreffenden seltenen Tier- und Pflanzenarten sowie der Schutzstatus des Gebiets,

- als geplantes Naturschutzgebiet und
- gemeldetes FFH-Gebiet (gemäß Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU)
- und EU-Vogelschutzgebiet.

Gleichsam handelt es sich um eines der wichtigsten stadtnahen Erholungsgebiete. Stille Erholung, Naturerlebnis und Naturschutz sind gemeinsam möglich, wenn die Größe und bisherige Unzerschnittenheit des Gebiets erhalten bleiben.

Die von der Stadt Wetzlar 2005 vorgestellten Studien zur Laufdorfspange favorisieren die Durchquerung des Übungsplatzes als angeblich ökologisch verträglichste Lösung. Die Schlussfolgerungen der Studien basieren allerdings auf unvollständigen Grundlagen und zweifelhaften Bewertungen. Deswegen kommt auch die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zu fachlich falschen Ergebnissen.

#### Begründung:

1. Die Rahmenbedingungen der Studie zeigen, dass eine ergebnisoffene Untersuchung nicht stattgefunden hat (u.a., weil die Korridore/Trassen ausdrücklich von der Stadt vorgegeben und nicht, wie geboten, im Rahmen der UVS gefunden wurden).
2. Die Alternativen zur Panzerstraßen-Variante sind und wurden in einer Weise vorgegebenen, die zwangsläufig zu einer negativen Bewertung dieser Trassen führt. Der Laufdorfer Weg wird als mögliche Alternative gar nicht einbezogen.
3. Die Auswirkungen des Vorhabens sind unvollständig und stark verharmlosend dargestellt.
4. Die Zerschneidungswirkung (generell die Hauptursache für den Rückgang der Artenvielfalt) der Panzerstraße wird herabgespielt. Im Gegenzug werden andere Schutzgüter, welche überwiegend die Alternativtrassen tangieren (v.a. neu entstehende Böschungen bei einer Querung des Mahnhäuserbach-Tales), auffallend hoch bewertet.
5. Die Nullvariante wird von vornherein ausgeschlossen. Angesichts der insgesamt geringen Entlastungswirkung aller diskutierten Varianten ist ein Ausschluss der Nullvariante fachlich nicht gerechtfertigt. Auch bei einer Nulllösung kann mit verschiedenen Maßnahmen (wie z.B. abgestimmten Ampelschaltungen am Ortsrand von Nauborn und einer Förderung des ÖPNV) vieles zur Verbesserung in Nauborn beigetragen werden. Von der hierdurch erzielten Kosteneinsparung ganz zu schweigen.
6. Die Studie enthält zahlreiche Fehler und Lücken bei der Darstellung des Arteninventars
7. Das Baugebiet Hundsrücken II, eines der Hauptauslöser der Straßenplanung, wird nicht angebunden.
8. Anstatt eine vertiefende FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen, hat die Stadt Wetzlar nur eine sogenannte (verkürzte) FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, vorgelegt. Die Kernaussage dieser Prognose, wonach der geplante Eingriff nicht erheblich sei, ist falsch! Erhebliche Auswirkungen auf die nach EU-Recht geschützten Vogel- und Amphibienarten sind naturschutzfachlich direkt absehbar. Wegen der Erschließung des Gebiets sind indirekt auch die wichtigen (prioritären) Lebensräume betroffen, die von der reinen Baumaßnahme zunächst nicht tangiert werden. Der Verzicht auf eine ausführliche FFH-Verträglichkeitsprüfung ist in EU-Schutzgebieten ohnehin nicht zulässig, wie ein neueres Urteil des Verwaltungsgerichts Wiesbaden (Az. 4 G

1683/04) bestätigt hat. Eine vorschriftsmäßige FFH-Verträglichkeitsprüfung würde die Erheblichkeit des Eingriffs bestätigen. Dadurch wäre die Planung nicht genehmigungsfähig. Wie das Regierungspräsidium eine solche Studie genehmigen konnte, kann von den Naturschutzverbänden fachlich nicht nachvollzogen werden.

9. Die angebliche Genehmigungsfähigkeit wird auch nicht durch die vorgeschlagenen Barrieren beiderseits der Straße und die Rohrdurchlässe hergestellt. Die meisten Amphibienleitanlagen erfüllen die ihnen zugedachte Funktion nicht, bzw. nur ungenügend. Auch im Falle der Panzerstraße ist völlig offen, ob und in welchem Umfang die hier betroffenen Arten eine solche Anlage annehmen würden. Nach EU-Recht reicht die bloße Möglichkeit einer Verschlechterung der Situation für die geschützten Arten (Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie) aus, um die Maßnahme zu verhindern.

In diesem Sinne könnte dem nach EU-Recht gebotenen Verschlechterungsverbot nur durch die Nullvariante oder eine ausreichend weiträumige Umgehung des ehemaligen Übungsplatzes Rechnung getragen werden.

Somit ist eine zeitnahe Umsetzung dieser Planung unmöglich.

Ginge es den Verantwortlichen der Stadt tatsächlich um die gebotene schnelle und nachhaltige Verbesserung der Luftbelastungssituation in Wetzlar zum Schutze der Gesundheit der Bevölkerung, hätte man auf den Vorschlag Laufdorfspange schon allein aufgrund seiner aussichtslosen Realisierungschancen verzichten und nach weniger umstrittenen Alternativen suchen müssen.

Betrachtet man die Laufdorfspange ausschließlich unter dem Aspekt ihrer Eignung zur Reduzierung von Belastungen durch Luftschadstoffe für die Wetzlarer Bevölkerung wären die zu erwartenden Auswirkungen ebenfalls wenig wirkungsvoll. Einerseits würde weiterer zusätzlicher z. T. - auch überörtlicher Verkehr (u.a. diejenigen, die durch die zu erwartenden Behinderungen in der Nauborner Straße bisher andere Möglichkeiten bevorzugt haben) der Westtangente zugeführt. Andererseits würde der vorherrschende Südwest-Wind die entstehenden Verkehrsemissionen wiederum in Richtung der Wetzlarer Hauptbelastungszone transportieren, während er bisher hauptsächlich (so bitter das für die betroffene Nauborner Bevölkerung auch klingen mag) von der Nauborner Straße aus in relativ unbelastete Stadtbereiche gelangt (Abb. 2, 3, u. 4).



Abb. 4: Vorherrschende Windrichtungen im Wetzlar (Quelle: <http://windrosen.hessen.de/viewer.htm>)

Zusammenfassend ist eine Verbesserung der Immissionsbelastung der Wetzlarer Bevölkerung durch eine Realisierung der "Westumgehung" mit ihren drei Teilbereichen alles andere als wahrscheinlich; im Gegenteil, insbesondere im Bereich Neustadt und Bannviertel, wäre eine erhebliche Verschlechterung der Situation zu erwarten.

Dies gilt es bei weiteren Planungen und Überlegungen zu berücksichtigen.

Für die Naturschutzverbände zeigt sich, dass die Verantwortlichen weder die Naturschutzbelange, noch die Belastung der Bevölkerung durch Luftschadstoffe wirklich ernst nehmen.

Die Möglichkeit durch den vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplanes für das Gebiet Lahn-Dill substantielle Verbesserungen zu bewirken wurde unserer Ansicht nach nicht ergriffen, sondern seit jeher präferierte Straßenplanungen werden vorangetrieben ohne die Belange des Naturschutzes ausreichend zu berücksichtigen.



## 2. Bewertung der vorgeschlagen Maßnahmen durch das HMULV

Folgende Aussagen sind dem Entwurf des Luftreinhalteplanes für das Gebiet Lahn-Dill zum Thema Bewertung von vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftbelastungen zu entnehmen (vollständige Aufzählung!):

### *unter 1.2 Aufgabenstellung*

*"Der vorliegende Luftreinhalteplan mit Maßnahmenplan enthält eine Dokumentation der Belastungssituation sowie für die Messstationen mit festgestellter Immissionsgrenzwertüberschreitung eine emittentenbezogene Ursachenanalyse, die herausarbeitet, welche Emittentengruppen die erhöhten Immissionsbelastungen verursachen. Der Maßnahmenplan zeigt auf, mit welchen Maßnahmen die Immissionsbelastung unter die Immissionsgrenzwerte abgesenkt werden soll. Mit der Veröffentlichung nach der Öffentlichkeitsbeteiligung wird der Maßnahmenplan verbindlich und zwar nicht nur für die Behörde, die für die Erstellung des Luftreinhalteplans zuständig ist, sondern für alle Institutionen, die Verantwortung in den verschiedenen Maßnahmenbereichen haben."*

### *unter 1.5 Auslösende Kriterien für die Erstellung des Planes*

*"Die Ursachenanalyse und die Effektivitätsabschätzung für die Maßnahmen werden dabei nach Komponenten und nach den Standorten der Luftmessstationen differenziert durchgeführt. Der Luftreinhalteplan wird im Wesentlichen für den Bereich der Luftmessstation Wetzlar unter Berücksichtigung der Immissionssituation im gesamten Ballungsraum für die Komponenten PM10 und NO2 erstellt. Dabei wird der Maßnahmenplan gemeinsam für PM10 und NO2 entwickelt."*

### *unter 7.2.1.1 Individualverkehr*

*"Der Bau von Umgehungsstraßen kann aus Luftreinhaltegründen dann sinnvoll sein, wenn hierdurch stark befahrene Straßenschluchten mit einer hohen Zahl an betroffenen Anwohnern von Verkehr entlastet werden kann."*

*"Bewertung: In Straßenzügen mit beidseitig geschlossener, hoher Bebauung können sich verkehrsbedingte Luftschadstoffe durch Abgase, Abrieb und Aufwirbelungen aufgrund der schlechteren Durchlüftung stärker anreichern als dies in frei belüfteten Bereichen der Fall ist. Mit der Umleitung eines Teils des Verkehrs wird dieser Teil der verkehrsbedingten Emissionen an den kritischen Stellen vermieden und die Schadstoffkonzentrationen werden verringert. Sofern die Verlagerung der verkehrsbedingten Emissionen in Bereiche mit besserer Durchlüftung und einer geringeren Zahl von Betroffenen erfolgt, ist davon auszugehen, dass die Immissionskonzentrationen der Luftschadstoffe nicht in gleichem Maße ansteigt wie sie in den Straßenschluchten vermindert wird."*

### *Unter 8. Zusammenfassung*

*"Ziel dieses Luftreinhalteplans ist eine dauerhafte Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Auch wenn dieses Ziel nicht kurzfristig erreichbar ist, so sind doch die Maßnahmen geeignet, nachhaltig zur Erreichung dieses Ziels beizutragen. Die von den beiden Städten Gießen und Wetzlar geplanten Maßnahmen im Verkehrsbereich setzen vor allem an der Quelle der Emissionen an. Durch Verbesserung / Verminderung des Schadstoffausstoßes wird der für einen*

*Luftreinhalteplan gesetzlich geforderten dauerhaften Verminderung der Immissionsbelastung entsprochen, die allein mit Verkehrsverlagerungen nicht erzielt werden kann. Dazu zählt nicht nur die Verbesserung der Technik durch den Einbau von Partikelfilter oder die Umstellung auf insgesamt schadstoffärmere Fahrzeuge (Erdgas), sondern auch die Optimierung des Verkehrsflusses, um Verkehrssituationen mit hohen Emissionen wie z. B. Rückstaus, „Stop and Go“ u. ä. zu vermeiden."*

*"Umgehungsstraßen oder Verkehrsverlagerungen in unproblematische Bereiche können zwar dazu beitragen, die Spitzenkonzentrationen in hoch belasteten Straßenzügen zu senken, durch die Verlagerung selbst können aber keine Emissionen eingespart werden."*

*"Die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen wurde versucht qualitativ zu bewerten; eine quantitative Aussage über die Höhe der Einsparungen ist nicht möglich. Dazu fließen zu viele verschiedene Faktoren ein, die derzeit noch nicht vollständig abgeschätzt werden können."*

Demnach wurden weder auf Verkehrsprognosen gestützte Ausbreitungsrechnungen noch gar Messungen in den betroffenen Stadtteilen durchgeführt, um zu einer halbwegs seriösen Abschätzung der Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge zu kommen. Gerade in Anbetracht der pauschal positiven Bewertung der Wetzlarer Maßnahmenvorschläge durch das HMULV als ausreichend zur nachhaltigen Absenkung der Immissionsbelastung im Belastungsgebiet Wetzlar unter die Immissionsgrenzwerte drängen sich einige Fragen auf:

Wenn es doch möglich ist, wie ja im vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplanes für das Gebiet Lahn-Dill geschehen, die Luftbelastungssituation in allen Bereichen Wetzlars anhand von Ausbreitungsrechnungen darzustellen, wieso soll es dann unmöglich sein entsprechende Berechnungen für eine durch den imaginären Bau einer Umgehungsstrasse veränderte Situation vorzunehmen?

Wenn "zu viele verschiedene Faktoren einfließen, die derzeit noch nicht vollständig abgeschätzt werden können", wie kann es dann zu der Einschätzung kommen, die Grenzwerte würden nach Umsetzung der Maßnahmen nachhaltig eingehalten?

Wie wurde die "Effektivitätsabschätzung für die Maßnahmen nach Komponenten und nach den Standorten der Luftmessstationen differenziert" überhaupt durchgeführt?

Auf welchen Kriterien basiert der beschriebene Versuch "die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen qualitativ zu bewerten"?

Die Aufgabe des Hessischen Ministeriums für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz als oberster Fachbehörde, die vorgeschlagenen Maßnahmen in ihrer Wirkung für die Luftreinhaltung zu beurteilen, sehen wir nicht als erfüllt an. In der vorliegenden Form ist der Luftreinhalteplan Lahn-Dill nicht geeignet, die geforderte nachhaltige Absenkung der Immissionsbelastung unter die Immissionsgrenzwerte im Belastungsgebiet Wetzlar zu garantieren.

Für die endgültige Fassung des Luftreinhalteplanes Lahn-Dill ist eine nachvollziehbare quantitative Effektivitätsabschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen unter Angabe verbindlicher Zeitachsen unbedingt erforderlich und nachzureichen.

Außerdem sind hierbei naturschutzfachliche Belange im Vorfeld zu berücksichtigen und die von uns vorgeschlagenen Alternativen zu prüfen!