

A 49 und “zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses”

vgl. zum Thema: Prof. Walter Franz, “FFH-Abweichungsentscheidungen” in der Zeitschrift UPR Umwelt- und Planungsrecht, Jg.31 Nr.3, Seiten 100-106, 2011, ISSN: 0721-7390)

**(Zusammenstellung mit Quellenangaben, 13. Februar 2014,
mit Ergänzungen bis zum 22. Oktober 2020)**

Mit der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan ist die Sinnhaftigkeit einer Autobahn per Definition und Gesetz festgelegt. Ob dies der Realität entspricht, ist eine andere Frage.

Es scheint nur einen Fall zu geben, bei dem die Sinnhaftigkeit bzw. Notwendigkeit eines Autobahnbaus nachzuweisen ist: Wenn, wie im Fall der A 49, durch die Planung ein Eingriff in ein Natura-2000-Gebiet erfolgt, ist zunächst zu untersuchen, ob es Alternativen *mit geringeren Beeinträchtigungen* gibt. Wenn dies nicht der Fall ist, müssen *zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses* nachgewiesen werden.

Ein unverträgliches Projekt ist ausnahmsweise zulässig, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nachweisbar sind und keine anderen zumutbaren Alternativen vorhanden sind, die die mit dem Projekt verfolgten Ziele an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen.

Wörtlich heißt es hierzu in der Richtlinie 92/43/EWG ..., Artikel 16, 1 c: *Sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, daß die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen der Artikel 12, 13 und 14 sowie des Artikels 15 Buchstaben a) und b) im folgenden Sinne abweichen:... c) **im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folgen für die Umwelt.***

Will man *wirtschaftliche und soziale Aspekte* vorbringen, ist man gehalten, eine Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen. Dies geschieht durch ein *Stellungnahmeersuchen*. Im Fall der A 49 hat es ein *Stellungnahmeersuchen* der Bundesrepublik Deutschland (31.5.2010) und eine *Stellungnahme* der EU-Kommission (3.12.2010) gegeben. Auf die wirtschaftlichen und sozialen Aspekte, die in der Realität das entscheidende Gewicht zu haben scheinen, gehe ich abschließend ein.

Die Unterlagen zum Ausnahmeverfahren lagen öffentlich aus. Stellungnahmen konnten bis Ende Mai 2010 erfolgen. Ich habe für die *Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen (BVfNH)* am 26. 5. 2010 eine Stellungnahme abgegeben. Sie wurde von der Stadt Amöneburg an den Regierungspräsidenten in Gießen weitergeleitet. Sicherheitshalber habe ich diese Stellungnahme auch der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission zukommen lassen, von der aber keinerlei Reaktion erfolgte. In dieser Stellungnahme wurde schon auf die wesentlichen Fehler hingewiesen, die im Folgenden dargestellt sind.

Mir ist bis jetzt unklar, welche Funktion die Auslegung der Unterlagen und die Möglichkeit zu einer Stellungnahme hatten, und zwar aus folgenden Gründen:

1. **Das Stellungnahmeersuchen der Bundesrepublik Deutschland, genannt 2. Fassung, ist auf den 31.5.2010 datiert. Da die Auslegung der Unterlagen ebenfalls bis Monatsende Mai lief, war es dem Regierungspräsidium Gießen nicht möglich, vorgetragene Hinweise zur Fehlerhaftigkeit der Unterlagen vor Absenden des Stellungnahmeersuchens an die Europäische Kommission zu berücksichtigen.**

Hinweis: Der Begriff *zweite Fassung* zeigt, dass es auch eine erste Fassung gab. Sie war in englischer Übersetzung an die Europäische Kommission geschickt worden. Unter Berufung auf das Umweltinformationsgesetz und das Informationsfreiheitsgesetz erhielt ich beim Amt für Straßen- und Verkehrswesen in Marburg Einblick in beide Fassungen. Dabei zeigte es sich, dass die zweite Fassung zwar in weiten Passagen mit den ausgelegten Unterlagen übereinstimmte, mit ihnen aber nicht identisch war. So heißt es z.B. in der 2. Fassung, die der Europäischen Kommission zugeschickt wurde, auf Seite 4, dass ein Autobahnende bei Stadtallendorf nicht (auch im Original unterstrichen) zulassungsfähig sei. Hier der Wortlaut: ***Ein Ende der A5 ohne VKE 40 ist aus verkehrlichen Gründen und der mit einer Teillösung verbundenen Belastung des nachgeordneten Straßennetzes nicht zulassungsfähig.*** (Anmerkung: "A 5" ist ein Druckfehler; es muss "A 49" heißen.)

Nach meinem Rechtsverständnis bedeutet dies, dass der Abschnitt VKE 30 (Treysa – Stadtallendorf) nicht hätte gebildet werden dürfen, da jeder Abschnitt einen eigenen Verkehrswert haben muss. Die zitierte Aussage (***Ein Ende der...***) war in den ausgelegten Unterlagen nicht enthalten. (Ergänzende Anmerkung 17.10.2020: Durch den beschlossenen privaten Bau ist die Unterscheidung VKE 30 und VKE 40 faktisch aufgehoben.)

2. **Auf meine sechsseitige Stellungnahme für die BVfNH mit den Hinweisen zur weitgehenden Fehlerhaftigkeit der Unterlagen erhielt ich keine inhaltsbezogene Antwort.**

Stattdessen teilte das Amt für Straßen- und Verkehrswesen (jetzt: Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement) Marburg am 29.10.2010 der BVfNH mit (Az 20e-A49-T8-T1/KS): *Die Beurteilung der Richtigkeit und Zulässigkeit des beantragten Ausnahmeverfahrens obliegt der EU-Kommission, Generaldirektion Umwelt...Alle wesentlichen Kriterien der Stellungnahme Nr. 27 (zwingende Gründe, Entlastungswirkung, positive Effekte, Alternativenvergleich) werden dort zu beurteilen und zu bewerten sein.* (Mit Stellungnahme Nr.27 ist die von mir verfasste Stellungnahme gemeint.)

Auf mein Schreiben an EU-Kommissar Janez Potočnik vom 11.2.2011 erhielt ich dagegen von der Generaldirektion Umwelt eine Antwort mit folgenden Aussagen (Az D (2011) Ares 388335, 7.4.2011): *Sie legen in Ihrem Schreiben dar, dass die von der Kommission am 3.12.2010 veröffentlichte Stellungnahme nach Art. 6 (4) der FFH-Richtlinie zur Planung der A 49 nicht zutreffend sei, da der Antrag der Bundesrepublik Deutschland **in großem Umfang falsche oder mit schweren Mängeln versehene Angaben** enthielte. Darüberhinaus bemängeln Sie, dass die Kommission die von Ihnen vorgelegten Informationen nicht berücksichtigt habe.*

Sie ersuchen die Kommission, ihre Stellungnahme zu revidieren.

Die Stellungnahme der Kommission erfolgt auf der Grundlage der vom Mitgliedsstaat übermittelten Daten. Eine Überprüfung von erhobenen Grundlagendaten findet im Rahmen dieses Verfahrens nicht statt." (Der fett gedruckte Abschnitt stellt ein Zitat aus meinem Brief dar.)

Auf zwei gewichtige Fehler (angebliche Schaffung von Arbeitsplätzen in Stadtallendorf durch Bau der A 49; Minderung der Lärmauswirkungen um *mindestens 10 dB(A)*), für die die EU-Kommission allein verantwortlich war und die ich in meinem Schreiben klar dargestellt hatte, ging die Generaldirektion Umwelt mit keinem Wort ein.

3. Bei den Erörterungsterminen für die VKE 30 und VKE 40 der A 49 (November 2010) konnten bzw. durften die falschen und irreführenden Darstellungen nicht angesprochen werden.

Die Naturschutzverbände wurden nämlich zu den Erörterungsterminen der VKE 30 nicht zugelassen. (Sie erhielten übrigens auch keine schriftliche Antwort zu ihren Einwendungen.) Zu den Erörterungsterminen für die VKE 40 in Stadtallendorf am 29. und 30.11.2010 wurde ich zwar als Vertreter der BVfNH zugelassen, aber es wurde mir vom Versammlungsleiter des Regierungspräsidiums Gießen untersagt, die sachlichen Fehler und irreführenden Darstellungen zur Begründung des Autobahnbaus und des Eingriffs in ein Flora-Fauna-Habitat anzusprechen. Ich habe meinen Protest dagegen zu Protokoll nehmen lassen. (s. Protokoll zum Erörterungstermin VKE 40 in Stadtallendorf, 30.11.2010, III 33 – 66 I 04/01 – 271/2007, Seite 3: *Herr Forst erklärt, dass er mit dieser Vorgehensweise nicht einverstanden sei. Er weist darauf hin, dass Sachverhalte gerade nicht aufgeklärt seien und er auf zentrale Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen hinweisen möchte, die sich einander ausschließen.*).

(Ergänzung 18.10.2020: Zitat aus dem Planfeststellungsbeschluss VKE 40, Seite 92: *Die Forderungen einiger Beteiligter, zum Zwecke der Befriedung und der Sachverhaltsaufklärung eine Erörterung durchzuführen, werden zurückgewiesen.*)

Auch meine späteren Versuche blieben erfolglos. Ich zitiere als Beispiel aus meinem Schreiben an Ministerpräsidenten Volker Bouffier vom 28.1.2011: ***Da es aus den angegebenen Gründen nicht möglich war, fehlerhafte Grundlagen im Erörterungsverfahren zur Sprache zu bringen, bitten wir Sie um die Einrichtung eines Runden Tisches mit einem neutralen Gesprächsleiter*** (auch im Original fettgedruckt).

Hieraus wird ersichtlich, dass ich keine Stellungnahme zu den von mir angesprochenen Fehlern und irreführenden Angaben erhalten konnte, geschweige denn, dass eine Erörterung dieser Punkte möglich gewesen wäre.

Ich gehe nun auf die möglichen Aspekte der *zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses* ein. Hierbei werden die im Stellungnahmeersuchen gemachten Fehler und irreführenden Aussagen dargestellt.

1. Öffentliche Sicherheit

Hierzu wurden im Stellungnahmeersuchen keine Punkte vorgetragen.

2. Günstige Auswirkungen auf die Umwelt und Gesundheit des Menschen

Im Einzelnen ist nicht immer klar, ob die im Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission vorgetragenen Gründe sich auf *günstige Auswirkungen auf die Umwelt* oder auf die *Gesundheit des Menschen* beziehen. Deshalb fasse ich beide Aspekte zusammen.

Dass der Bau einer Autobahn überhaupt mit günstigen Auswirkungen auf die Umwelt in Zusammenhang gebracht wird, ist etwas befremdlich. Es ist klar, dass der Flächenverlust durch Versiegelung, der Eingriff in ein naturnahes Landschaftsbild, die Abnahme der Speicherfähigkeit des Bodens (in Bezug auf Niederschlag), die Schwächung des ökologisch sinnvolleren Verkehrsmittels Bahn (hier der Main-Weser-Bahn), der durch den Bau der Autobahn induzierte Verkehr, die Verminderung der Schutzfunktion des Waldes, Gefährdung von Trinkwasser und die Zerschneidungswirkung (unter anderem mit Auswirkungen auf die Tierwelt) schwerwiegende ökologische Probleme darstellen. Ich beschränke mich (zum letzten Punkt) auf ein Zitat aus unverdächtiger Quelle. Schon 1981 schreibt Heinz Ellenberg, einer der führenden deutschen Ökologen, in der Ausgabe 3 der Broschürenreihe "Ökologie und Straße" (S. 105) der Deutschen Straßenliga (in Zusammenarbeit mit dem Hessischen Landesamt für Straßenbau): *Wir wissen heute genug, um aus ökologischen Gründen vor einer weiteren Zerschneidung bisher verschont gebliebener Bereiche dringend warnen zu müssen.* (Ergänzung 18.10.2020: Die Auftraggeber haben die Ergebnisse dieser Studie nicht, wie ursprünglich vorgesehen, öffentlich vorgestellt.)

Im Stellungnahmeersuchen wurden in den Punkten 4.3 (Kraftstoffminderverbrauch) und 4.4 (CO₂-Reduzierung) auf den Seiten 33 und 34 die beiden Argumente (es sind eher zwei Seiten derselben Medaille) dargestellt, weshalb der Bau der A 49 aus ihrer Sicht eine günstige Auswirkung auf die Umwelt habe. (Grundlage sind eine Streckenverkürzung von 11,5km und eine flachere Gradienten). In beiden Fällen werden der EU-Kommission absolute Zahlen genannt. Ohne Bezugsgrößen fehlt die Möglichkeit, die Richtigkeit der Angaben unterstellt, sie in ihrer Bedeutung zu bewerten.

2.1 Kraftstoffminderverbrauch

Hierzu heißt es auf den Seiten 33 und 34 wörtlich: *Die Verlagerung o.g. Verkehrsströme auf die BAB A 49 führt zu einer Reduzierung von ca. 243.000 Fahrzeugkilometern pro Tag,so ergibt sich somit eine durchschnittliche Treibstoffersparnis von ca. 26.500 Litern/Tag.*

Die Aussagen des Planfeststellungsbeschlusses VKE 40 decken sich in der Regel mit denen des Stellungnahmeersuchens, sind also entsprechend unzutreffend. So wird z.B. auf Seite 245 des Planfeststellungsbeschlusses von einer *spürbaren Reduktion des Kraftstoffverbrauchs* durch einen Bau der A 49 gesprochen.

Im Projektdossier zur A 49 HE 5601 gibt es ebenfalls Zahlen zur erwarteten Kraftstoffverbrauchsänderung durch einen Bau der A 49. Hier wird durch den Bau der A 49 eine **Zunahme** des Verbrauchs von 7,574 Millionen Litern pro Jahr erwartet. Das ergibt auf den Tag umgerechnet einen erwarteten Kraftstoffmehrverbrauch von **20.750 Litern**.

Man stellt sich die Frage, warum nicht diese offizielle Zahl der Europäischen Kommission mitgeteilt wurde, sondern eigene Berechnungen erfolgten. (Anmerkung 18.10.2020: Das Bundesverwaltungsgericht hat die von mir als "offizielle Zahlen" bezeichneten Angaben des Projektdossiers als weniger zuverlässig als die Angaben der Hessischen Straßenbauverwaltung eingestuft.)

Ich persönlich erkläre mir die unterschiedlichen Aussagen damit, dass bei den Zahlen des Stellungnahmeersuchens möglicherweise der induzierte Verkehr nicht beachtet wurde.

2.1 CO₂-Reduzierung

In der entscheidenden Passage auf Seite 34 des Stellungnahmeersuchens heißt es wörtlich: *Auf Basis o.g. Eingangswerte ergibt sich für die Fahrbeziehung auf der BAB A 49 vom Autobahnkreuz Kassel Mitte bis zum zukünftigen Autobahndreieck A 5 / A 49 gegenüber der gleichen Fahrbeziehung auf der BAB A 5 / A 7 eine CO₂-Reduzierung von rund **67 Tonnen/Tag**.*

Auch in diesem Fall liegen offizielle Zahlen des Projektdossiers vor. Hier geht man (auf den Tag umgerechnet) von einer CO₂-Reduzierung von **21,3 Tonnen/Tag** aus. Und natürlich stellt sich auch hier die Frage, warum man die selbst berechnete, mehr als dreifach höhere Zahl der EU-Kommission mitgeteilt hat und nicht den offiziellen Wert des Projektdossiers. (Anmerkung 18.10.2020: siehe dazu meine Anmerkung zu den "offiziellen Zahlen" oben).

Um die Relevanz der im Projektdossier genannten CO₂-Reduzierung beurteilen zu können, sind Vergleichswerte erforderlich. Im Projektdossier werden 21,3 Tonnen einer Einsparung von 0,07% (offenbar bezogen auf den Straßenverkehr in Deutschland) gleichgesetzt.

Durch einen Vergleich wird die Belanglosigkeit eines Baus der A 49 für die CO₂-Reduzierung noch augenfälliger:

Dem Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt Treysa – Stadtallendorf (VKE 30) der A 49 ist auf Seite 283 zu entnehmen, dass von 2006 bis 2008 bei neuzugelassenen PKW mit Dieselmotor der CO₂-Ausstoß um ca. 4% sank und bei PKW mit Ottomotor um 4,7%. Wenn man aufgrund dieser Daten einen Durchschnittswert von 2% pro Jahr ansetzt, müsste die A 49 28,5 Jahre in Betrieb sein, um die erzielte CO₂ - Minderung durch sparsamere Autos in **einem** Jahr, und zwar im ersten Jahr der sparsameren Kraftfahrzeuge, zu erzielen. (Vom CO₂-Ausstoß bei dem Bau der Autobahn soll hier abgesehen werden.)

Wenn man annimmt, dass sich eine solche Verbrauchsminderung bei Personenwagen in gleichem Maße zehn Jahre fortsetzt, so dass nach dieser Zeit der Kraftstoffverbrauch pro Kraftfahrzeug bei ca. 80% des ursprünglichen Verbrauchs läge, müsste die Autobahn A 49 1571 Jahre in Betrieb sein, um eine

solche Einsparung zu erzielen. (2% + 4% + 6% + 8% + 10% + 12% + 14% + 16% + 18% + 20%=110%; $110:0,07=1571$). Wenn man annimmt, dass für weitere zehn Jahre an den Fahrzeugen keine zusätzliche Spritersparung durch technische Maßnahmen möglich ist, würden trotzdem 3163 Jahre Betrieb der A 49 erforderlich sein, um der in zwanzig Jahren durch sparsamere Autos erreichten Einsparung gleichzukommen. (Anmerkung, 18.10.2020: Wenn man die Zahlen der Hessischen Straßenbauverwaltung als zutreffend unterstellt, muss der Wert auf ca. 1000 Jahre reduziert werden.)

Diese Überlegung zeigt, dass es eine abwegige Vorstellung ist, durch Autobahnbau den CO₂-Ausstoß des Verkehrs in relevanter Weise beeinflussen zu können. (Anmerkung 18.10.2020: Eine entscheidende Veränderung der CO₂-Belastung ist also keinesfalls durch den Bau einer neuen Autobahn erreichbar. Sie ist nur durch folgende Maßnahmen möglich: Abgasreduktion am Fahrzeug selbst und/oder eine Reduktion des Autoverkehrs, eingebunden in ein neues Mobilitätskonzept. Eine kostenlose hilfreiche Maßnahme wäre ein Tempolimit. Und schließlich muss man sich der verkehrserzeugenden Wirkung neuer Straßen bewusst sein, wie sie z.B. durch die wegweisende Untersuchung von Durantoni und Turner in den USA nachgewiesen wurde.)

2.2 Gesundheitliche Aspekte

Zur Beeinträchtigung des **Erholungsraumes** vermerkt der Planfeststellungsbeschluss zur VKE 40 auf Seite 125, dass *82ha siedlungsnaher Freiräume verlärm*t würden. Dies ist wohl kaum gesundheitsfördernd. Auf Seite 124 heißt es wörtlich: *Das Vorhaben führt zu anlagebedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung, insbesondere durch die Inanspruchnahme von bisher unberührten Wald- und Offenlandschaften. Als betriebsbedingte Beeinträchtigung ist die Verlärmung erholungsrelevanter Bereiche zu nennen. Dies geht zumeist einher mit einer olfaktorischen Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe.* Und auf Seite 103: *Eine hohe Bedeutung für die Kurzzeit- und Feierabendholung haben generell die siedlungsnahen Freiräume und Ortsränder.*

Zur Problematik neuer Trassen unter dem Aspekt der **Lärmauswirkungen** schreibt Ellenberg an der oben angegebenen Stelle: *Gegen den Bau neuer Trassen sprechen schwerwiegende ökologische Argumente. Neben den bereits erörterten Einwänden gegen eine weitere Zerschneidung der Landschaft ist dies vor allem die Tatsache, daß die Erhöhung der Verkehrsdichte auf einer bestehenden Straße die Emissionen verhältnismäßig wenig ansteigen läßt, während eine neue Verkehrslinie ein Band von Immissionen in bisher unbelastete Räume hineinträgt. Beispielsweise nimmt der Lärm bei Verdoppelung des Verkehrsaufkommens nur um wenige Dezibel zu, was vom menschlichen Ohr gerade noch als Steigerung des Lärms wahrgenommen werden kann. Erst eine Verzehnfachung der Verkehrsmenge läßt den Lärm doppelt so stark empfinden.Die Schadstoff-*

konzentrationen erhöhen sich zwar in ihrer Konzentration, aber nur unwesentlich in ihrer Reichweite.

Dieser Gesichtspunkt erscheint im Stellungnahmeersuchen an keiner einzigen Stelle. **Die von der Trasse selbst ausgehenden Lärmauswirkungen werden überhaupt nicht betrachtet.** Man stellt nämlich nur die Auswirkungen des Autobahnbaus auf das untergeordnete Straßennetz dar. Dabei gab es nach meinen schriftlichen Aufzeichnungen in einem früheren Projektdossier (es müsste sich um HE 5012 handeln; ich selbst besitze es leider nicht mehr) die (von mir notierte) wörtliche Aussage, dass *die Belastungswirkungen der (geplanten) Autobahn die Entlastungswirkungen entlang bestehender Straßen überwiegen.*

Wie sieht nun diese "Entlastungswirkung" für das untergeordnete Straßennetz aus? Im Stellungnahmeersuchen heißt es im Abschnitt 4 (*Zwingende Gründe*, Seite 29):

Dabei stehen im hier betrachteten Planungsraum die optimale Entlastungswirkung des untergeordneten Straßennetzes sowie damit einhergehende positive Effekte nicht nur auf die Gesundheit des Menschen, sondern auch auf die Umwelt im Vordergrund. (Der Begriff "Entlastungswirkung des untergeordneten Straßennetzes" ist missverständlich; gemeint ist "Entlastungswirkung auf das untergeordnete Straßennetz".).

Auch bei diesem Punkt ist es schwer verständlich, warum man nicht auf das Projektdossier HE 5601 des Bundes zurückgreift. Dort ist im Abschnitt *Umweltrisikoeinschätzung* die Rede von einer *mittleren* Entlastungswirkung. Die A 49 erhält 2 von 5 möglichen positiven Bewertungspunkten. Wörtlich heißt es (in etwas umständlicher und unverständlicher Fachsprache): *Die stellenweise nur geringe bis moderate Aktivierung wird durch mittlere bis hohe verbleibende Verkehrsmengen bei Realisierung der Maßnahme verursacht. Zu Bewertungsabschlägen führen darüber hinaus Zunahmen der täglichen Verkehrsmengen, die auf 25% der oben genannten Länge auftreten werden. Darunter befinden sich auch Abschnitte (25%), die mittlere bis hohe Handlungspotentiale aufweisen.*

Aber auch diese Aussage enthält einen Denkfehler, der sich potenziert im Stellungnahmeersuchen wiederfindet. Es geht nicht darum, auf welcher Streckenlänge oder in wieviel Orten Verkehrszu- oder -abnahmen erfolgen, sondern darum, **wieviele Menschen** von Verkehrszunahme oder Verkehrsabnahme betroffen wären. Man kann z.B. die **Entlastung** von Jesberg-Richerode (an der B3)mit ca. 44 Einwohnern nicht mit der durch den Bau der A 49 entstehenden **Belastung** von Treysa (B 454, Wieraer Straße) gleichsetzen, selbst wenn die Verkehrsabnahme im einen Fall genau der Verkehrszunahme im anderen Fall entspräche.

Grundsätzlich gilt, dass parallel zur Autobahn verlaufende Strecken, solange es nicht zu einem Stau auf der Autobahn kommt, **entlastet**, Autobahnzubringer dagegen **belastet** werden. Die Autobahnzubringer verlaufen im Fall der A 49

immer **durch** Ortslagen, dabei auch die der einwohnerstärksten Orte Homberg/Ohm, Stadtallendorf und Treysa.

Über den Umfang der tatsächlichen Auswirkungen eines Baus der A 49 auf Straßenanwohner im untergeordneten Straßennetz besteht also keinerlei Klarheit.

Wie wurde nun der Aspekt *Belastungen und Entlastungen im nachgeordneten Straßennetz durch einen Bau der A 49* im Stellungnahmeersuchen dargestellt?

Es gibt dort auf Seite 32 eine "Tabelle 3" *Entlastungen ausgewählter Ortsdurchfahrten*. Hier werden in der Summe 100.000 Kraftfahrzeuge als Minderbelastung in Ortsdurchfahrten bei einem Bau der A 49 angegeben.

Ortsdurchfahrten, bei denen man eine zusätzliche Belastung durch den Bau der A 49 erwartet, erscheinen nicht, da man ja nur auf Entlastungen (s. Überschrift) verweisen möchte.

Wie nicht anders zu erwarten, hat die Europäische Kommission die einschränkende Angabe nicht bemerkt und kommt in ihrer Stellungnahme vom 3.12.2010, Seite 4, zur Feststellung, dass das untergeordnete Straßennetz durch den Bau der A 49 um 100.000 Fahrzeuge täglich entlastet werde. Ihr fiel dabei nicht einmal auf, dass auf der A 49 nur 32.600 – 37.800 Fahrzeuge verkehren würden und schon allein deshalb diese Aussage nicht stimmen kann. (Ergänzung 18.10.2020: Es kommt noch Folgendes hinzu: Ca. 22 000 Kfz stellen Verlagerungsverkehr von A7/A5 dar, stammen also nicht aus der Region, und: ca. 1.500 Kfz sind induzierter Verkehr.) Nach Informationen von mir richtete die Oberhessische Presse Anfang Februar 2011 Fragen an das Hessische Wirtschaftsministerium, darunter auch zu dieser Aussage der EU-Stellungnahme. Das Hessische Wirtschaftsministerium antwortete hierzu am 28.2.2011: *Die Ausführungen der EU-Kommission sind zutreffend. Im Hinblick auf die Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes sind ausgewählte Ortsdurchfahrten zugrunde gelegt worden. Deren Entlastung beträgt in der Summe 100.000 Fahrzeuge am Tag* (E-Mail an die Oberhessische Presse; mir zugänglich gemacht am 28.2.2011).

Durch mein Gespräch mit Herrn Alexander Just von der Generaldirektion Umwelt am 23.1.2013 in Brüssel weiß ich, dass die Europäische Kommission bei ihrer Stellungnahme tatsächlich angenommen hatte, durch den Bau der A 49 werde das untergeordnete Straßennetz täglich um 100.000 (unterschiedliche) Fahrzeuge entlastet. Herr Just erklärte nämlich den Verantwortlichen nach meiner Petition, dass die Zahl jeweils ortsbezogen zu verstehen ist. Wenn also ein Auto durch fünf selbständige Gemeinden Brüssels fahre, seien es nicht fünf Autos, sondern es werde ein Auto lediglich fünfmal gezählt. Deswegen hat auch die Europäische Kommission in ihrer Berichtigung vom 15.2.2012 das von mir gewählte, gar nicht so glückliche Wort *Fahrzeugbewegungen* benutzt. Nach Aussage von Herrn Just war es übrigens das erste Mal, dass die Europäische Kommission überhaupt eine Richtigstellung ins Internet gestellt hat.

Diesen Punkt mag man als Missverständnis erklären. Inzwischen ist aber die Zahl 100.000 vom Land Hessen in der Erwiderung zur Klage von BUND und NABU (vom 8.4.2013 (D7/196-13 dg/hn 147/12UH10 08 265 11) über 88.400 Kfz. auf 75.900 Kfz. (gemeint jeweils "Kraftfahrzeugbewegungen bei Ortsdurchfahrten") zurückgenommen worden (Planfeststellungsbeschluss VKE 40, S. 135). Eine entsprechende Information an die Europäische Kommission erfolgte aber nicht. Im Gegenteil: Noch am 4.12.2013 erklärte der damalige Hessische Wirtschaftsminister Florian Rentsch in Beantwortung einer Kleinen Anfrage (Drucksache 18/7754, die drei letzten Sätze) *Damit wurden der Europäischen Kommission umfassende Informationen erteilt. Weder wurde die Europäische Kommission irreführt noch liegt ein Missverständnis vor. Aus diesem Grund sieht die Landesregierung keine Notwendigkeit einer ergänzenden Information an die Europäische Kommission.* (Ergänzung 18.10.2020: Dass kein einziger der von der EU-Kommission benannten konkreten Gründe für die anerkennende Stellungnahme richtig war, ist inzwischen Konsens.)

In der Beantwortung dieser Kleinen Anfrage erklärt der Hessische Wirtschaftsminister außerdem: *In dem EU-Formblatt (Stellungnahmeersuchen) zur A 49 VKE 40 an die EU-Kommission sind die aus dem Bau der A 49 resultierenden Verkehrs-Ab- und Zunahmen auf den Straßen des nachgeordneten Netzes dargestellt* (erster Satz zur Antwort auf Frage 5).

Wenn man diese Aussage wohlwollend interpretiert, gehört es schon zu einer gehörigen Portion Weltfremdheit anzunehmen, dass ein Bearbeiter bei der Europäischen Kommission kleingedruckte, schwer lesbare, schwierig zuzuordnende (und auch unvollständige) Zahlenangaben mit Zu- und Abnahmen auf einer Verkehrsmengenkarte zu einem Ergebnis berechnet, wenn ihm gleichzeitig eine Tabelle angeboten wird, auf der diese Zahlen abzulesen sind. Außerdem konnte die Hessische Landesregierung nach der erfolgten Zustimmung der EU-Kommission am 3.12.2010 auf den ersten Blick erkennen, dass die Aussage der Kommission zu den Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz nicht auf den Angaben der beigegefügt Karte beruhte, sondern die Zahl 100.000 der Tabelle 3 zur Grundlage der Aussage gemacht wurde.

Zum Aspekt **Lärm** soll abschließend dargestellt werden, wie Fakten sich in ihr Gegenteil verkehren.

Die Aussage in der Stellungnahme der EU-Kommission (S. 4) lautete:

Auch der Lärmpegel wird um mindestens 10 dB(A) verringert.

Welche Angaben, welche Unterlassungen und welche sprachlichen Unsauberkeiten und Fehler führten zu dieser Aussage?

1. Der von der Autobahn ausgehende Lärm wurde unterschlagen.
2. Es wurde nicht die Anzahl der **Personen** ermittelt, die von Lärmzunahme bzw. Lärmabnahme betroffen sind.

3. Es wurde im Stellungnahmeersuchen nur eine Tabelle ausgewählter Ortsdurchfahrten zusammengestellt, bei denen sich durch den Bau der Autobahn zumindest keine zusätzliche Belastung ergäbe.
4. Im Stellungnahmeersuchen heißt es auf Seite 33: *Die Reduzierung der Verkehrsbelastungen in den dann beruhigten Ortsdurchfahrten beträgt bis zu 90%* (dazu wird auf die Tabelle 3 verwiesen). (Richtig ist der weitere Hinweis: *Für das menschliche Gehör wird dies als Halbierung der Lautstärke wahrgenommen* und damit eine Verringerung des Schallpegels um 10 dB(A) gleichgesetzt.)
5. Bei der Prüfung der Tabelle 3 ergibt sich, dass eine solche Verkehrsabnahme lediglich an **einer** Stelle prognostiziert wird.
6. An dieser Stelle (Treysa-Hephata) wird die erwartete Verkehrsabnahme von 6000 auf 600 Kfz/d aber nicht durch den Autobahnbau, sondern eine Westumgehung Treysas bewirkt. Dieser Bau der Westumgehung wurde von den Autobahnkritikern vorgeschlagen. Der Bau dieser Umgehung ist schon erfolgt und damit wirksam.
7. Im Stellungnahmeersuchen (S.33) wird aus der Formulierung einer Verkehrsabnahme von **bis zu** 90% eine Verringerung des Schallpegels um **nahezu** 10dB(A). (Der Bedeutungsunterschied wird an folgendem Beispiel deutlich: *Menschen erreichen eine Größe von **bis zu** 2,50m* bzw. *Menschen erreichen eine Größe von **nahezu** 2,50m.*)
8. Bei der Europäischen Kommission wird diese Bedeutungsveränderung nicht bemerkt. Deshalb heißt es in der englischen Fassung der Stellungnahme (S. 4): *Also the noise levels will be reduced by **almost*** (statt: **up to**) *10 dB(A).*
9. Bei der Rückübersetzung ins Deutsche wird *almost* falsch mit *mindestens* übersetzt.

Nur dieser letzte Fehler in Sachen Lärm ist inzwischen nach mehrfacher, folgenloser Korrespondenz mit der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission, nach einer Parlamentarischen Anfrage, die ein Europaabgeordneter (der Vorsitzende des Verkehrsausschusses) auf meine Bitten hin an die Kommission gerichtet hat, und der Petition, die ich für die Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen beim Europäischen Parlament eingereicht habe, nach über einem Jahr berichtigt worden.

Alle anderen Fehler im Bereich Lärm bestehen fort.

Als Punkt 4.5 im Abschnitt *Zwingende Gründe* des Stellungnahmeersuchens (Seite 34) wird die *Entlastung der Ortsdurchfahrten von **Luftschadstoffen*** genannt. Wörtlich heißt es: *Für die Schadsubstanzen Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid und Feinstaub (PM 10) ergeben sich **durch die errechnete Verkehrsentlastung von ca. 100.000 Kfz/Tag**, Reduzierungen von bis zu 75%* (Hervorhebung im Fettdruck durch mich).

An dieser Stelle wird deutlich, dass sich das Land Hessen selbst nicht an die Angaben zu Verkehrszunahmen und –abnahmen seiner Karte gehalten hat, sondern die Tabelle der ausgewählten Ortsdurchfahrten zur Grundlage seiner Aussage gemacht hat, genau so, wie es in der Stellungnahme der Europäischen Kommission geschehen war. Dort hieß es (S. 4): *Als wichtiger positive Nebeneffekt wird das Verkehrsaufkommen im nachrangigen Straßennetz um 100 000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden. Dadurch wird die lokale Luftverschmutzung um bis zu 75% gesenkt.*

Wie oben zu sehen war, weigerte sich das Land Hessen, zumindest bis Dezember 2013, der Europäischen Kommission mitzuteilen, dass deren diesbezügliche Aussage auf einem Missverständnis und Fehlern der eingereichten Unterlagen beruht. (Vgl. dazu die auf Seite 13 dieser Zusammenfassung, vierter Absatz, wiedergegebene Aussage des damaligen Wirtschaftsministers Florian Rentsch, der dies abstreitet).

Auch hier gilt –wie beim Lärm–, dass bis jetzt völlig unklar ist, wieviele **Personen** von Luftschadstoffen entlastet oder zusätzlich belastet werden.

Wie sehr die Europäische Kommission durch die Tabelle ausgewählter Ortsdurchfahrten irreführt wurde, soll an einem Beispiel verdeutlicht werden: Im Erläuterungsbericht A 49 Abschnitt: Neuental – Schwalmstadt (VKE 20), Seite 14, wird die Belastung in Treysa auf der B 454 (Richtung Wiera) im Prognosenullfall mit 6.120 Fahrzeugen, in der Prognosebelastung mit A 49 mit 14.860 Fahrzeugen angegeben. Somit würden sich hier die Luftschadstoffe bei einem Autobahndurchbau mehr als verdoppeln. Das berechtigt zur Aussage: *Somit wird die lokale Luftverschmutzung um bis zu 142% erhöht.* Eine solche Aussage wäre genauso richtig (bzw. genauso falsch) wie die zitierte Aussage im Stellungnahmeersuchen von *Reduzierungen von bis zu 75%*.

Eigenartig ist die unterschiedliche Gewichtung des Aspekts Luftschadstoffe durch den Planungsträger. Im Stellungnahmeersuchen und den sich darauf beziehenden Passagen des Planfeststellungsbeschlusses werden Luftschadstoffe bei Ortsdurchfahrten –zurecht– als wichtiger Aspekt angesehen. Dort, wo es um die Autobahn selbst geht, heißt es dagegen lapidar: ***Da selbst am Fahrbahnrand in einer Entfernung von 0 m die Grenzwerte eingehalten werden, ergibt sich für eine Entfernung von 50m bzw. ca. 80m nichts anderes*** (Planfeststellungsbeschluss VKE 40, Seite 448). (Ergänzung, 18.10.2020: Auch hier ist die Ausgangszahl falsch, und auch hier fehlt der Personenbezug)

Im Anschluss an die Tabelle 3 (Seite 32 Stellungnahmeersuchen) heißt es: *Die Reduzierung der Verkehrsbelastung bedingt in den in der Tabelle 2 (gemeint: Tabelle 3) dargestellten Ortsdurchfahrten nachhaltige positive Effekte durch die Reduktion der Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit.*

Es wird also eine Einschränkung auf die (Mehrheit der) ausgewählten Ortsdurchfahrten vorgenommen. Aber schon im übernächsten Absatz wird der Eindruck erweckt, als spreche man von einer **generellen** Folge des Autobahnbaus: *Die Wahrscheinlichkeit einer Verunfallung wird durch den Verlagerungsverkehr um 60% gesenkt.* Genauso hat es auch die Europäische Kommission verstanden und in ihrer Stellungnahme formuliert. Auch in diesem Punkt hat die Hessische Landesregierung (trotz der gegenteiligen Behauptung von Wirtschaftsminister Florian Rentsch nichts unternommen, um die Europäische Kommission auf dieses Missverständnis hinzuweisen. Und welche absurden Auswirkungen der fehlende Personenbezug hat, zeigt sich gerade hier, beim Aspekt **Unfälle**.

Auf ein grundsätzliches Problem im Bereich "Umwelt und Gesundheit des Menschen" will ich noch hinweisen:

Im Projektdossier HE 5601 (Daten für Berechnungen bei der Nutzen-Kosten-Analyse sind nicht einsehbar und selbst im Bundesverkehrsministerium nicht erklärbar) wird unter dem Begriff **Umwelteffekte** der **Nutzen-Kosten-Rechnung** ein jährlicher **Schaden** durch Bau der A 49 in Höhe von **83.000 €** angegeben. Auf mein Drängen¹ kam es im Juli 2011 zu einer erneuten Projektbewertung. Darin werden Nutzen und Kosten einander monetär gegenübergestellt. Unter der Bezeichnung **Entlastung der Umwelt** wird nun ein **Nutzen(!)** von **7.460.000 € jährlich angegeben**.

Ich habe die Vermutung, dass unzutreffende Daten, die auch im Stellungnahmeersuchen enthalten sind, ebenfalls den Erstellern der Projektbewertung von Juli 2011 (Ingenieurgruppe IVV) zur Verfügung gestellt wurden. Ich kann dies aber nicht beweisen, weil die Datengrundlage nicht einsehbar ist.

3. Wirtschaftliche (und soziale) Gründe

Weil der Vorhabensträger auch wirtschaftliche und soziale Gründe einbeziehen wollte, kam es zu einem Stellungnahmeersuchen und einer Stellungnahme der Europäischen Kommission. In einem Leitfaden für Verfahrensträger schreibt die Industrie- und Handelskammer Rostock (April 2005) auf Seite 10:

Sind Alternativlösungen nicht möglich, kann der Vorhabensträger die Notwendigkeit seines Vorhabens aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, sofern vorhanden, begründen.

Dabei genießt die Schaffung und der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sowie der damit zusammenhängenden Arbeitsplätze besondere Priorität.

In diesem Sinne hat der Vorhabensträger auf den Industriestandort Stadtallendorf mit 13.600 Arbeitsplätzen hingewiesen. In der Stellungnahme der EU-Kommission wurde

¹ Siehe meine Schreiben an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Referat S 10 (Iris Jammel) in Bonn vom 11.12.2008, Frage Nr. 5 (Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Berechnung) mit Hinweis auf die Antwort der Bundesregierung „Transparenz bei Kostensteigerungen von Straßenbauprojekten“ (Drucksache 16/10438) und vom 16.6.2009 Punkte 1 und 3 (3. **Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse ist allein durch die Kostensteigerungen bis zum Jahre 2006 (s.o.) hinfällig.**)

daraus eine Schaffung von bis zu 13.600 Arbeitsplätzen durch den Bau der A 49 unter Berufung auf *Regionale Wirtschaftsmodelle*. Es war nie zu erfahren, was sich hinter dieser pseudowissenschaftlichen Formulierung (regionale Wirtschaftsmodelle) verbirgt. Ich gebe hier den originalen Wortlaut aus Seite 4 der Stellungnahme der Europäischen Kommission zum Anerkennen der *zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses* wieder:

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

*Als Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes hat die A 49 zum Ziel, die Entwicklung der Region zu fördern, insbesondere die Entwicklung des Wirtschaftszentrums Stadtallendorfs. Regionalen Wirtschaftsmodellen zufolge werden dank dieser Entwicklung bis zu 13 600 Arbeitsplätze in verschiedenen Unternehmen geschaffen. Als wichtiger positiver Nebeneffekt, wird das Verkehrsaufkommen im nachrangigen Straßennetz um 100 000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden. Dadurch wird die lokale Luftverschmutzung um bis zu 75 % gesenkt. Auch der Lärmpegel wird um mindestens 10 dB(A) verringert. Zudem wird die Wahrscheinlichkeit von Unfällen um 60 % sinken. Der Bau des neuen Abschnitts der A 49 wird **daher** als Projekt von überwiegendem öffentlichem Interesse angesehen.*

Aus den bisherigen Darlegungen ist deutlich geworden, dass sämtliche konkreten Aussagen der EU-Kommission unzutreffend waren. Ursachen waren missverständliche, falsche und irreführende Aussagen im Stellungnahmeersuchen (Anmerkung, 18.10.2020: eine entsprechende Zusammenstellung habe ich meiner Petition vom 1. März 2020 an den Petitionsausschuss des Hessischen Landtags beigefügt) und Übersetzungsfehler, die bei der Europäischen Kommission entstanden. Die **“Daher”**-Schlussfolgerung des letzten Satzes der Stellungnahme der EU-Kommission hat also keinerlei Basis. (Ergänzung, 18.10.2020: Daraus ergibt sich unzweifelhaft, dass die EU-Kommission keine anerkennende Stellungnahme hätte aussprechen dürfen. Ohne diese anerkennende Stellungnahme wäre aber das Projekt rechtlich schwerlich durchzusetzen gewesen.

Der Hessischen Landesregierung war von Anfang an klar, dass die EU-Kommission in ihrer Stellungnahme eine falsche Aussage zur angeblichen Schaffung von bis zu 13.600 Arbeitsplätzen in Stadtallendorf gemacht hatte. So schrieb das Wirtschaftsministerium Februar 2011 an die Oberhessische Presse: *Hier handelt es sich möglicherweise um ein Missverständnis, das bei der Kommission aufgeklärt werden müsste.* (Ergänzung, 18.10.2020: Diese Antwort zeigt, dass das Wirtschaftsministerium keinerlei Interesse hatte, **selbst** nur diesen offenkundigsten Fehler bei der EU-Kommission richtigzustellen. Gleichwohl erklärte der Hessische Wirtschaftsminister Florian Rentsch (FDP) im Jahr 2013 auf eine Kleine Anfrage im Hessischen Landtag (Drucksache 18/7627): *Das HMWVL hat ein eigenes Interesse daran, dass Stellungnahmen der EU nicht auf Fehlannahmen beruhen.*

Ich hatte mich schon am 28.1.2011 an den Hessischen Ministerpräsidenten Bouffier gewandt und unter anderem geschrieben: *Die Fehler sind so offensichtlich, dass die*

Sachbearbeiter den Hessischen Wirtschaftsminister über diesen Umstand hätten informieren müssen und dieser Sie als Gesamtverantwortlichen für die Politik unseres Bundeslandes. Dies ist offenbar nicht geschehen.

Trotz meiner Bemühungen hat die Hessische Landesregierung nichts unternommen, die EU-Kommission auf ihren Fehler hinzuweisen, obwohl das ihre Pflicht gewesen wäre.

Auch fünf Schreiben von mir an die EU-Kommission blieben erfolglos. Erst aufgrund einer Parlamentarischen Anfrage aus dem Europaparlament (E-008845/2011, einer Antwort von Herrn Potočnik vom 13.12.2011 auf die Frage von Michael Cramer MdE) und meiner Petition für die BVfNH wandte sich die EU-Kommission ihrerseits an die Hessische Landesregierung.

Erst dann, am 14.11.2011, bestätigte die Hessische Landesregierung das Missverständnis bezüglich der Arbeitsplätze. Auf die Frage, warum die Landesregierung den Sachverhalt nicht sofort von sich aus klargestellt hat (Kleine Anfrage, Drucksache 18/7754, 17.12.2013) erklärte Minister Rentsch, dem es so wichtig war, dass Stellungnahmen der EU-Kommission nicht auf Fehlannahmen beruhen:

Der Hinweis zur Klarstellung bezüglich der Schaffung von Arbeitsplätzen durch die A 49 sollte in Zusammenhang mit der Mitteilung des Umfangs der Kohärenzmaßnahmen an die Europäische Kommission erfolgen. Diese Mitteilung kann erst erfolgen, wenn die Planung der Kohärenzmaßnahmen feststeht.

Ein Kommentar hierzu erübrigt sich.

Am 15.2.2012 wurde von der Europäischen Kommission eine teilweise Berichtigung ihrer Stellungnahme ins Internet gestellt (C (2012) 911 final). (Anmerkung, 18.10.2020: Die Formulierung „final“ kann wohl nur so gedeutet werden, dass die EU-Kommission ankündigt, keinesfalls noch eine weitere Berichtigung vornehmen zu wollen.) Die deutsche Fassung lautet folgendermaßen:

*Wegen eines Fehlers bei der Übersetzung der von den beantragenden Behörden vorgelegten Originalunterlagen erhält der folgende Text (es folgt die ursprüngliche Fassung) in Absatz „**VI. Erfüllung der Anforderungen gemäß Artikel 6 Absatz 4**“ Unterabsatz „Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ folgende Fassung:*

2. Als Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes hat die A 49 zum Ziel, die Entwicklung der Region zu fördern, insbesondere die Entwicklung des Wirtschaftszentrums Stadtallendorfs. Regionalen Modellen zufolge erhalten durch dieses Projekt bis zu 13 600 Arbeitsplätze in verschiedenen Unternehmen eine bessere Verkehrsanbindung. Als wichtiger positiver Nebeneffekt wird das Verkehrsaufkommen im nachrangigen Straßennetz um 100 000 Fahrzeugbewegungen pro Tag zwischen den verschiedenen Ortsteilen reduziert werden. Dadurch wird die lokale Luftverschmutzung um bis zu 75 % gesenkt. Auch der Lärmpegel wird um nahezu 10 dB(A) verringert. Zudem wird die Wahrscheinlichkeit von Unfällen um 60 % sinken. Der Bau des neuen Abschnitts der A 49 wird daher als Projekt von überwiegendem öffentlichen Interesse angesehen.

Es wird deutlich, dass der Grund der Berichtigung ziemlich beschönigend dargestellt wird (wegen **eines** Fehlers bei der Übersetzung...) und nur der offensichtlichste Fehler ganz

und zwei andere teilweise berichtigt wurden. Dieser hier vorgelegten Zusammenstellung ist zu entnehmen, dass bis auf **eine** berichtigte Aussage die restlichen angegebenen Gründe immer noch falsch sind. Diese Fehler hängen weitestgehend mit irreführenden und unzutreffenden Aussagen des Stellungnahmeersuchens zusammen.

Zur erwarteten Entlastungswirkung für das nachgeordnete Straßennetz durch den Bau der A 49 nur folgender Hinweis: Man erwartet für das Jahr 2020 ca. 36.000 Fahrzeuge pro Tag auf einer durchgebauten A 49. Nahezu zwei Drittel davon sind Verlagerungsverkehr von A5/A7, 1500 Fahrzeuge werden als induzierter Verkehr vermerkt². Es verbleiben somit 10-13.000 Fahrzeuge/d, die ohne A 49 auf dem untergeordneten Straßennetz der Region verkehren würden. Aber auch dieser Verkehr würde in der Regel nur zu einem Teil seiner Fahrtstrecke von der A 49 aufgenommen. Dies soll an einem Beispiel verdeutlicht werden: Jemand, der von Ziegenhain nach Marburg fahren will, würde zwar (von Treysa bis Stadtallendorf) die A 49 benutzen, aber bis zur Auffahrt in Treysa und nach der Abfahrt bei Stadtallendorf auf dem untergeordneten Straßennetz verbleiben. Die Auf- und Abfahrten zur und von der A 49 befinden sich bei den einwohnerstärksten Orten (Treysa, Neustadt, Stadtallendorf, Homberg/Ohm). Dabei muss jeweils die große Mehrheit des Verkehrs **durch** diese Orte fahren, um die Autobahn erreichen oder verlassen zu können.

Es bleibt die Behauptung übrig, dass durch den Bau der A 49 die Region gefördert würde und die Aussage, dass Regionalen Modellen zufolge durch dieses Projekt bis zu 13.600 Arbeitsplätze in verschiedenen Unternehmen eine bessere Verkehrsanbindung erhalten. Natürlich kann man eine Autobahn als "bessere" Verkehrsanbindung als Bundesstraßen bezeichnen. Wozu man aber für eine solche Aussage "Regionale Modelle" benötigt, bleibt unerfindlich.

Die Auswirkungen von Autobahnbau auf Unternehmen und die Sicherung von Arbeitsplätzen werden in der wissenschaftlichen Literatur kontrovers diskutiert. Ich habe allerdings an keiner Stelle eine Behauptung, geschweige denn einen Nachweis, gefunden, dass durch Autobahnbau in Deutschland per Saldo Arbeitsplätze geschaffen werden könnten (wenn man von der Bauzeit und den beim Bau Beschäftigten absieht).

Es kann also im Sinne der Raumordnung nur darum gehen, durch einen Autobahnbau benachteiligte Regionen zu stärken und zu einem tendenziellen Ausgleich von Arbeitslosenzahlen zu kommen. Nun hat allerdings schon 1979 Horst Lutter von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung darauf hingewiesen, dass Autobahnbau in diesem Sinne häufig kontraproduktive Folgen hat. Für den Einzelhandel hat Dirk Fittkau in seiner Dissertation (Beeinflussung regionaler Kaufkraftströme durch den Autobahnlückenschluss der A 49 Kassel – Gießen, Göttingen 2004) in diesem Sinne negative Folgen für den Einzelhandel in Stadtallendorf bei einem Bau der A 49 vorausgesagt. Darauf hat der Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 30

² Nach der Aktualisierung der Verkehrsdatenbasis von SSP Consult zur A 49 von Oktober 2006 verkehren auf der A 49 im Jahr 2020 30.400 bis 38.200 Fahrzeuge. Davon hätten 19.200 bis 23.300 A 5 und A 7 befahren (Seite 35). Der induzierte Verkehr wird mit 1.500 Kfz. berechnet (S. 31)

der A 49 mit einer Erwidern der IHK Kassel reagiert, ohne allerdings die drei Bearbeiter dieser Erwidern zu nennen.

Die Diskussion zur Frage, ob der Autobahnbau A 49 raumordnerisch positive oder negative Folgen hätte, muss hier aber nicht vertieft werden.

Es genügt, die Ist-Situation zu betrachten:

- Das Anwachsen auf 13.600 Arbeitsplätze hat in Stadtallendorf ohne direkten Autobahnanschluss stattgefunden.
- Der Kreis Marburg-Biedenkopf, zu dem Stadtallendorf gehört, zählt seit Jahren zu den Kreisen mit den geringsten Arbeitslosenzahlen in Hessen. Am 31. Januar 2014 berichtete die Oberhessische Presse zum Kreis Marburg-Biedenkopf: *Mit der Arbeitslosenquote von 4,7 Prozent liege man in Hessen auf dem zweiten Platz, nur Bad Hersfeld-Fulda schneide mit 4,3 Prozent besser ab.*
- Bezüglich der Auswirkung von Autobahnen eignet sich der Nachbarkreis Gießen als Vergleich. Marburg und Gießen sind Städte in vergleichbarer Größenordnung. Beide besitzen eine Universität. Beide liegen an der Main-Weser-Bahn. Einen entscheidenden Unterschied gibt es allerdings in der Ausstattung mit Autobahnen. Der Kreis Marburg-Biedenkopf besitzt in der B3 nur eine autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraße, die von Marburg nach Süden führt. Diese Straße führt von Gießen in dieser ausgebauten Form nach Norden und in einem kleineren Stück nach Süden. Gießen besitzt einen Autobahnring und außerdem Autobahnen Richtung Norden, Westen, Osten und Süden. Gleichwohl hat der Kreis Gießen in allen Jahren, in denen ich die monatlichen Veröffentlichungen verfolgen konnte, eine deutlich höhere Arbeitslosenzahl als der Kreis Marburg-Biedenkopf. Ähnliches ergibt ein Vergleich von Alsfeld und Lauterbach.
- (Ergänzung, 18.10.2020: Für regionale Bedürfnisse wurden in der Vergangenheit verschiedene Alternativen, u.a. vom BUND, der BI „Schwalm ohne Autobahn“ und der Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals vorgestellt. Sie wurden nie diskutiert, weil sie keine Autobahnvariante darstellten. Dasselbe geschieht bis zum jetzigen Zeitpunkt mit den Aussagen des „Dannenröder Appells“, dessen Kern der Kompromissvorschlag darstellt: von Treysa auf der planfestgestellten Trasse eine ca. 7km lange Bundesstraße (nicht vierspurig) bis zur Straße Speckswinkel-Neustadt zu führen und von dort eine knapp 2km lange Spange zur B 454 zu bauen.
- Wie sehen die generellen Prognosen für Nord- und Mittelhessen aus? Ich zitiere aus der Oberhessischen Presse vom 19.3.2010:
Die Regionen Nord- und Mittelhessen haben einer Studie zufolge bessere Wachstumschancen als das Rhein-Main-Gebiet. Nach Langzeitprognosen der landeseigenen Hessen-Agentur dürfte die Wirtschaftskraft in Nordhessen bis 2030 preisbereinigt um 25 Prozent zulegen. Auch für Mittelhessen seien 24 Prozent zu erwarten, während die Experten für Südhessen nur 20 Prozent Wachstum voraussagen. Die Langfristprognose ist Teil einer gemeinsamen Studie mit der Landesbank Hessen-Thüringen (Helaba), die gestern von Wirtschaftsminister Dieter Posch (FDP) vorgestellt wurde.

Der Vorhabensträger stützt sich auf eine vor das Jahr 2000 zurückgehende Untersuchung der igi-Niedermeyer Institute "Untersuchung raumstruktureller Belange und Wirkungen". Nun ist es kein Geheimnis, dass beauftragte Gutachter/Prüfer sich äußerst selten gegen Intentionen ihres Auftraggebers stellen, wenn Beauftragung und Finanzierung in einer Hand liegen. (Ergänzung, 18.10.2020: Der Wirecard-Skandal zeigt aktuell die vorhandene Grundproblematik: Wirtschaftsprüfer wurden von Wirecard ausgesucht und bezahlt.). Beim Gutachten der igi-Niedermeyer-Institute ist aber durchaus anzuerkennen, dass auch gegenteilige wissenschaftliche Positionen nicht verschwiegen werden und die Diktion insgesamt vorsichtig ist. Ich zitiere als Beispiel: *Durch die BAB A 49 kann, wie zu den einzelnen Faktoren ausgeführt, eine Attraktivitätssteigerung des Untersuchungsraums im Vergleich zu Gesamthessen erreicht werden. Dies ermöglicht, die anhaltende Zuwanderung nach Südhessen partiell in die nord- und mittelhessischen Regionen umzuleiten, um so die Naturgüter im Rhein-Main-Gebiet zu schonen (4/28).*

Es zeigt sich nun durch die oben aufgeführten Beispiele, dass der Untersuchungsraum im Vergleich zu Gesamthessen höchst attraktiv ist und auch für die allgemeine Entwicklung höhere Wachstumschancen für Nord- und Mittelhessen (gegenüber Südhessen) prognostiziert werden.

(Ergänzung, 20.10.2020:) Wenn man die Formulierung (in der Richtlinie 92/43/EWG, Artikel 16): **oder aus anderen zwingenden Gründen** als Generalklausel versteht, dass man beliebige Gründe als *zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses* angeben kann, erwiese sich die vorgenommene Spezifizierung auf bestimmte, benannte Aspekte als bedeutungslos und die Schutzbestimmungen als Farce.

Aus dem bisher Gesagten ergibt sich, dass die Zustimmung der Europäischen Kommission auf Seite 6 ihrer Stellungnahme die Unzulänglichkeit und Fehlerhaftigkeit der Unterlagen und ihrer eigenen Beschlussgrundlage völlig verkannt hat. Sie schreibt dort: *Auf der Grundlage der detaillierten Informationen und Erläuterungen der deutschen Behörden und unter besonderer Berücksichtigung der in diesem Dokument beschriebenen Aspekte ist die Kommission der Auffassung, dass die nachteiligen Auswirkungen des Baus des neuen Abschnitts der Autobahn A 49 auf das Natura-2000-Gebiet DE 5120303 "Herrenwald östlich Stadtallendorf" aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt sind.*

Tatsächlich ist der **Nachweis zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses** völlig misslungen. Die Stellungnahme der Europäischen Kommission stützt sich immer noch auf weitgehend unzutreffende Aussagen und Behauptungen, die –wie hoffentlich gezeigt werden konnte– jeder Plausibilität entbehren.

Hier eine letzte Anmerkung zur Stellungnahme der EU-Kommission zu den *zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses*. Es gibt dort nur **eine** allgemeine Aussage, die (formal) richtig ist: Die A 49 ist *Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes*. Meine Nachfragen bei der Europäischen Kommission und im Bundesverkehrsministerium haben gezeigt, dass nirgendwo schriftliche, somit nachprüfbare, Begründungen für diese Einordnung vorliegen. Jeder kann nach Belieben Gründe angeben. Ich gebe die Antwort (Gründe), die ich am 23.5.2013 aus dem Bundesverkehrsministerium erhalten habe, wörtlich wieder: *Gründe für die Zuordnung zum TEN-V Netz sind heute wie damals: Eine erhebliche Verkürzung der Autobahn-Eckverbindung zwischen Kassel und Gießen (A7/A5) um rund **30%**. Deutliche günstigere topographische Verhältnisse (weniger Steigungsstrecken), insbesondere für den LKW-Verkehr. Im übrigen sind **nahezu 90%** des gesamten deutschen Autobahnnetzes für das Grundnetz der TEN-V Straße bei der EU gemeldet. Die A 49 ist aber nicht Bestandteil des neuen Kernetzes von TEN-V Straße.*

Eine Überprüfung dieser Aussagen (und zwar immer nach den Unterlagen des Vorhabenträgers) zeigte, dass die Verkürzung der Strecke zwischen Kassel und Gießen durch einen Bau der A 49 nicht 30%, sondern **8,4%** beträgt und dass **ca. 77%** der deutschen Autobahnen zum TEN-V-Netz gehören (Mail aus dem Bundesverkehrsministerium vom 22.10.2013).

Inzwischen hat die Europäische Kommission für das transeuropäische Verkehrsnetz einen absoluten Schwerpunkt auf den **Schienerverkehr** gelegt. Für die Straße wurde die Kategorie des **Kernetzes** eingeführt, zu der die A 49 nicht gehört, aber etwa die Hälfte des deutschen Autobahnnetzes. Finanzielle Mittel sind von Seiten der EU in die A 49 nicht geflossen.

Sollte allein die Zuordnung der A 49 zum erweiterten TEN-V-Netz ausreichend sein als *Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses*, stellt sich die Frage, warum überhaupt ein Stellungnahmeersuchen mit all seinen unzulänglichen Begründungen erfolgt ist.

*Es ist angemessen, davon auszugehen, dass sich die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ auf solche Situationen beziehen, in denen sich in Aussicht genommene Pläne bzw. Projekte als **unerlässlich** erweisen* (Auslegungsleitfaden zu Art. 6 Absatz 4 der Habitatrichtlinie 92/43 EWG, Jan 2007, Seite 9). Es ist nicht zu erkennen, dass ein solcher Nachweis erfolgt ist.

Ergänzung, 18.10.2020:

Die Klimaveränderungen mit ihren dramatischen Folgen für Wald, Wasser und landwirtschaftliche Flächen haben die Bundesrepublik Deutschland bewogen, Verpflichtungen einzugehen, die im Verkehrsbereich eine Umstellung zu anderen Mobilitätskonzepten erfordern. Das angesehene Wuppertaler Klimainstitut hat erst kürzlich erklärt, dass dazu eine Reduktion des Straßenverkehrs um die Hälfte bis zum Jahr 2035 gehören müsse.

Neue Straßen erzeugen neuen Straßenverkehr.

In einer solchen Gesamtlage eine Autobahn durch zwei wertvolle Waldgebiete, durch landwirtschaftlich wertvolle Flächen, über eine weite Strecke durch ein Wasserschutzgebiet bauen zu wollen, erscheint als geradezu aberwitzig. Dazu kommt noch, dass eines der Waldgebiete (Herrenwald bei Stadtallendorf) einen europäischen Schutzstatus besitzt, der im Prinzip einen Autobahnbau in diesem Bereich nicht erlaubt. Die einzige Ausnahme sind sog. zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, die nachgewiesen werden müssen. Ich denke, dass hier der Nachweis erfolgt ist, dass dieser Nachweis nicht vorliegt.

Und schon bevor der Herrenwald unter Schutz gestellt wurde, haben die Gutachter der Umweltverträglichkeitsstudie empfohlen, wegen der großen Werthaltigkeit des Gebiets die Autobahnpläne aufzugeben. Der damalige Hessische Verkehrsminister Lothar Klemm (SPD) hat allerdings der Öffentlichkeit diese Aussage unterschlagen.

Wann, wenn nicht jetzt, wo, wenn nicht hier, muss unsere Gesellschaft endlich zur Besinnung kommen?

verantwortlich:

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, 06422-1231, r-forst@web.de, 13.2.2014 und 20.10.2020