

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

13.2.2021

An Parteien und politisch Verantwortliche in ausgewählten mittelhessischen Kommunen (s. folgende Seite)

Als Sprecher der Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals, die seit 43 Jahren besteht, schicke ich Ihnen in Absprache mit dem Vorstand einige Unterlagen zu. Ich glaube nicht, dass Sie zu den beiden im Anhang angesprochenen Aspekten (Petition an den Hessischen Landtag/zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und Kompromiss/Alternative zur A 49) von einer anderen Seite zuverlässigere Informationen erhalten können.

Im Vorfeld dieses Schreibens habe ich aus meinem näheren Umfeld zwei gegensätzliche Reaktionen erhalten, die ich vereinfacht so zusammenfasse:

“Macht ganz klar, dass es nicht angeht, dass von Seiten der örtlichen Parteien bis jetzt zum Kompromiss in Sachen A 49 (P 2) kaum eine inhaltliche Auseinandersetzung vorliegt, zumal durch die Petition beim Bundestag mit einer öffentlichen Diskussion größeren Umfangs zu rechnen ist“.

„Seid ihr so naiv, dass ihr annehmt, es gebe eine Bereitschaft, sich mit diesen Punkten inhaltlich auseinanderzusetzen? Man wird auf frühere Beschlüsse verweisen, und damit hat sich's.“

Trotz unterschiedlicher Erfahrungen in der Vergangenheit sehen wir in einer demokratischen Gesellschaftsordnung keine Alternative zu einer sachbezogenen, inhaltlichen Diskussion. Andererseits wissen wir auch, dass man (und speziell vor einer Wahl) mit sehr vielen Fragen konfrontiert wird und es nicht leicht fällt, allen Anforderungen gerecht zu werden.

Deswegen enthält der Text im Anhang eine knapp vierseitige Zusammenfassung zu Beginn. Bei den folgenden Belegen, geben wir Stellungnahmen aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium ausführlich wörtlich wieder, so dass man seine eigenen Schlüsse ziehen kann.

Texte und Teile davon dürfen ohne Rücksprache benutzt und weitergegeben werden.

Über jede Form von Rückmeldung freuen wir uns natürlich.

Im Namen der Aktionsgemeinschaft mit guten Wünschen, Reinhard Forst

An Parteien und politisch Verantwortliche in Marburg, Kirchhain, Amöneburg, Stadtallendorf, Neustadt, Schwalmstadt und Homberg(Ohm

Zusammenfassung: Seiten 1 bis 4, Quellen: Seiten 4 bis 24

Bei den anstehenden Kommunalwahlen dürfte der Aspekt „Autobahn A 49“ eine nicht unwichtige Rolle spielen. Auch bundesweit und sogar darüber hinaus ist der aktuelle Konflikt wahrgenommen worden. Im Kern geht es um Folgendes: Was ist wichtiger: die Umsetzung des verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans mit den damit erhofften positiven Folgen oder eine Neukonzeption unserer Mobilität unter Beachtung zentraler ökologischer Aspekte, der Klimaveränderung und des Prinzips der Nachhaltigkeit.

Die Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals hat sich über 40 Jahre mit diesem Autobahnprojekt auseinandergesetzt. Sie hat dazu auch das Gespräch mit politisch Verantwortlichen gesucht, manchmal erfolgreich, manchmal weniger erfolgreich.

Viele wollen von diesem Thema nichts mehr hören, weil sie meinen, schon das Entscheidende zu wissen und weil sie nicht mehr mit diesem Thema konfrontiert werden möchten. Aber vielen ist die Tragweite der Planungen erst jetzt voll bewusst geworden. Manche meinen, es sei jetzt zu spät, noch etwas zu ändern. Für Einsicht ist es selten zu spät. Und bei einer Wahl hat man auch prinzipiell die Möglichkeit, seiner Überzeugung Ausdruck zu geben. Wichtig ist und bleibt die eigene Information.

Wer sich über Grundsätzliches informieren möchte, findet auf dieser Homepage wichtiges Material. Wir bemühen uns immer, zuverlässige Informationen bereitzustellen, denn sie sind das Lebenselixier und die Grundlage einer demokratischen Ordnung. Wir haben in den letzten Jahren in den USA gesehen, wie gefährlich es ist, wenn diese grundlegende Voraussetzung nicht beachtet wird.

Leider kann man sich auch auf Aussagen von verantwortlicher Seite, selbst in wichtigen Punkten, nicht immer verlassen. Wieso es dazu kommt, soll und kann hier nicht diskutiert werden.

Aber eine solche Behauptung erfordert Belege. Deshalb vier Beispiele:

Im Planfeststellungsbeschluss für den vorgesehenen Autobahnabschnitt Stadtallendorf – Gemünden/Felda (VKE 40) steht, dass **der Autobahnanschluss Stadtallendorf-Süd** (zwischen der Kernstadt und Niederklein) außerhalb des Flora-Fauna-Schutzgebiets liegt. Er **liegt aber zu drei Vierteln im Bereich des Schutzgebiets**.

Im gleichen Planfeststellungsbeschluss steht, dass Stadtallendorf durch die B 62 und die B 454 schon vorbelastet ist. **Im Bereich der vorgesehenen Autobahntrasse ist aber Stadtallendorf überhaupt nicht vorbelastet**. Es handelt sich um das wichtigste Naherholungsgebiet der Stadt.

Die DEGES ist für die vorbereitenden Arbeiten für die privaten Investoren, Bauer und Betreiber der A 49 zuständig. Mit einer Ausstellung im Stadtallendorfer Rathaus (und im Internet) sollte die Bevölkerung informiert werden. Ich zitiere zwei Aussagen und füge einen kurzen Kommentar dazu:

Tafel Planungshistorie

Die zunächst vorgesehene Linienführung der Autobahn durch den Herrenwald östlich von Stadtallendorf wurde von Hessen Mobil vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch einmal zugunsten einer Westumfahrung dieses Waldgebiets verbessert, um dem Naturschutz bestmöglich Rechnung zu tragen.

Für die „Westumfahrung“ des Herrenwalds wurde doppelt so viel Waldfläche gefällt wie für die Durchschneidung des Dannenröder Forsts.

Tafel Grundwasserschutz

Auch für die anschließende Betriebszeit der A 49 sind Schutzmaßnahmen vorgesehen, unter anderem die Sammlung und Ableitung des auf der A 49 anfallenden Regenwassers in Regenrückhaltebecken. In den Regenrückhaltebecken wird das anfallende Wasser vor Einleitung in die Gewässer gereinigt und auch ggf. auslaufende Kraftstoffe werden aufgefangen. Zudem wird kein auf der A 49 anfallendes Regenwasser innerhalb der WSZ II in die Gewässer eingeleitet.

Schon vor zehn Jahren hat Reiner Nau aus Kirchhain darauf hingewiesen, dass die Einleitstelle in die Klein **innerhalb** der Wasserschutzzone II („WSZ II“) liegt und die Klein dann erst nach über 2 Kilometern die Wasserschutzzone II verlässt. Auch in der Oberhessischen Presse wurde dies an herausgehobener

Stelle thematisiert. Gleichwohl scheint man erst jetzt, nachdem die öffentliche Aufmerksamkeit zu groß geworden ist, darauf zu reagieren.

Bitte beachten: Am 16.2.2021 wurde dieser Fehler (nach mehrfachen Hinweisen von meiner Seite) im virtuellen Ausstellungstext berichtigt. Anscheinend soll aber weiterhin an der Einleitung der Abwasser innerhalb der Wasserschutzzone II in die Klein festgehalten werden.

Wir beschränken uns hier auf zwei Aspekte: die so genannten **„zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“** (bei der Petition im Hessischen Landtag) und den vorgelegten **Kompromiss zur A 49 (P 2)**.

Einige Punkte, die uns wichtig sind, fassen wir zunächst schlagwortartig zusammen. Anschließend (ab Seite 5) finden Sie Texte, jeweils mit wörtlichen Stellungnahmen aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium, so dass Sie sich selbst ein Bild machen können.

Für die Texte gilt Folgendes:

Sie dürfen alle Texte unserer Homepage und dieses Anschreibens ohne Rückfragen benutzen. Sie können auch einzelne Sätze oder kurze Abschnitte verwenden. Wenn Sie diese in Zusammenhang mit unserer Auffassung zitieren, sollte aber auf die Fundstelle des gesamten Textes verwiesen werden, damit nicht unter Umständen durch den fehlenden Zusammenhang ein falscher Eindruck entsteht.

Und nun, notwendigerweise etwas plakativ, einige Kernaussagen, für die Sie in den dann folgenden Texten und den Texten der Homepage detaillierte Belege finden:

- Um eine Autobahn durch das Flora-Fauna-Habitat Herrenwald bauen zu dürfen, war eine zustimmende Stellungnahme der Europäischen Kommission erforderlich. **Sämtliche von der Europäischen Kommission angegebenen konkreten Gründe waren sachlich falsch.** Damit setzten sich zwei Petitionen beim Europäischen Parlament und eine beim Hessischen Landtag auseinander. Zurzeit befasst sich die Ombudsfrau mit einer Beschwerde aus dem Europäischen Parlament. **Die Begründung für**

die Zurückweisung der Petition beim Hessischen Landtag und die Antwort darauf finden Sie weiter unten.

In Zusammenhang mit den zwingenden Gründen müssen zwei Fakten festgehalten werden:

- **Die von der Autobahn selbst ausgehenden Belastungen wurden nicht betrachtet.**
- **Auswirkungen des Autobahnbaus im untergeordneten Straßennetz sind nicht, wie es unbedingt erforderlich gewesen wäre, personenbezogen untersucht worden.**

Nun zum Kompromiss P2:

- **Der Kompromiss P 2 hat für die im Anschreiben erwähnten Städte nach unserer Überzeugung deutlich größere Vorteile als ein Durchbau der A 49.**

Zum Kompromiss finden Sie gleich zwei Schreiben von uns an das Hessische Wirtschaftsministerium und eine Stellungnahme von dort.

Zum Kompromiss liegt eine Petition beim Deutschen Bundestag vor. Eine breite Unterstützung wird vorbereitet. Ein sich darauf beziehender Video-Clip wird in naher Zukunft der Öffentlichkeit vorgestellt

Hier die die Texte zum Kompromiss P 2 (weitere auf dieser Homepage, ebenso die zugehörigen Karten)

A 49

Mailwechsel (5.1. bis 5.2.2021) mit dem Hessischen Wirtschaftsministerium zu vergleichbaren Auswirkungen des Kompromisses P 2 und eines Durchbaus der A 49 auf das untergeordnete Straßennetz

Der Text meiner ersten Mail ist kursiv wiedergegeben, die Antwort so, wie ich sie erhalten habe (Arial 11), die Rückantwort in Calibri 14.

Allgemein:

Uns geht es darum, dass für die Öffentlichkeit klar wird, dass folgende Aussagen auch durch das Wirtschaftsministerium gedeckt sind und wir dies auch entsprechend kommunizieren können:

Nach den bisherigen Erwartungen und Berechnungen sind die Auswirkungen eines Baus von P2 und eines Durchbaus der A 49 im untergeordneten Straßennetz in folgenden Bereichen gleich oder ähnlich.

Nun zur Sache: Meine Kollegen, die an dem Gespräch mit Ihnen teilgenommen hatten, können Ihrer Bewertung des Gesprächsverlaufs und Ihrer Zusammenfassung der Ergebnisse leider nicht zustimmen. Vielmehr vertreten sie die Auffassung, dass Ihre Argumentation auf einer Vermischung unterschiedlicher Prognosen, auf der isolierten Betrachtung einzelner Aspekte und teilweise auf veralteten Daten beruht. So ist ein Vergleich der Variante P2 hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung mit der planfestgestellten Variante nicht möglich, weil die jeweiligen Verkehrsprognosen unterschiedliche Planungshorizonte (2020 bzw. 2025) haben. Ferner werden wesentliche Fakten wie etwa die verkehrliche Entlastung der B 62 zwischen Stadtallendorf und Alsfeld nicht aufgeführt, sind jedoch für ein vollständiges Bild unerlässlich.

Ich bedanke mich für Ihre Rückmeldung und will auch gleich darauf antworten. Ich bin dankbar, dass nicht nur eine allgemeine Aussage erfolgt ist, sondern auch auf die detaillierteren Aussagen Bezug genommen wird.

1. Zunächst möchte ich folgenden Punkt ansprechen: Ich selbst halte es für unabdingbar, dass Mobilitätsplanung, Nachhaltigkeit und Ökologie zusammengeführt werden. Ansatzweise geschieht das beim Radwegekonzept und Überlegungen zum öffentlichen Nahverkehr; bei der Fernstraßenplanung (z.B. der Diskussion um die A 49) sehe ich aber keine entscheidende Wende. Um aber nicht von vornherein einen Dialog scheitern zu lassen, gehe ich auf die straßenbauspezifische Diskussionsebene ein.
2. Eine ehrliche Diskussion über Belastung und Entlastung ist nicht möglich, wenn man die von der Autobahn selbst ausgehenden Belastungen einfach ausblendet und sich nur mit ihren Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz beschäftigt.
3. Seit elf Jahren weise ich darauf hin, dass Aussagen zu Belastungen oder Entlastungen (auch im untergeordneten Straßennetz) natürlich personenbezogen erfolgen müssen, um aussagekräftig zu sein. In keiner einzigen schriftlichen Stellungnahme von Hessen Mobil ist man bisher auf diesen Aspekt eingegangen.
4. Ihre Anfangsbemerkungen klingen so, als ob ich eine willkürliche Vermischung unterschiedlicher Prognosen vorgenommen hätte. Es ist aber doch so, **dass es von Hessen Mobil keine deutlich vergleichbaren Daten zu P 2 und Durchbau der A 49 aus dem demselben Jahr gibt.** Bei so

weitreichenden ökologischen und finanziellen Folgen wäre das aber unbedingt nötig gewesen.

Die aktuelle Planung zum Bau der A 49 beruht auf Daten, die von SSP Consult vor zehn Jahren ausgewertet wurden. (Bei der Untersuchung von SSP Consult von Juni 2011 ist P2 nicht enthalten; bei den Untersuchungen von SSP Consult aus dem Jahr 2009 sind die Auswirkungen eines Durchbaus der A 49 nicht in einer Tabelle, sondern nur in einer unzureichenden Karte (11) enthalten.

Erforderlich sind aktuelle Daten und ein aktueller Vergleich des so genannten Prognose-Nullfalls Plus (einschließlich Bau der VKE 20) mit einem Durchbau der A 49 und ein Vergleich mit P2 (Bundesstraße von Treysa nach Stadtallendorf und Nichtumsetzung von VKE 40).

5. In meinem Schreiben habe ich ausdrücklich vermerkt, dass ich mich auf die Punkte beschränke, in denen P2 und ein Durchbau der A 49 gleiche oder ähnliche verkehrliche Folgen haben. Sonst hätte ich ja noch eine Unmenge weiterer Punkte ansprechen müssen wie das Anwachsen des innerörtlichen Verkehrs in Homberg/Ohm und Treysa bei einem Durchbau der A 49, den umfangreichen Verlust von Naherholungsgebieten und all die Punkte, die im Zentrum des Konflikts um die A 49 stehen.

Einzelaspekte

Deutliche Verkehrsabnahme auf der B 3 zwischen Cölbe und Borken

(zwar wird eine etwas größere Verkehrsabnahme durch den Bau der A 49 erwartet, dagegen steht aber eine deutlich geringere Verkehrsbelastung auf der A 49 bis Treysa, so dass die Staugefahr und die Gefahr einer Rückverlagerung geringer ist. Nach unserer Überzeugung wird die deutlich schwächere Belastung durch überregionalen Verkehr dazu führen, dass sich von der B 3 noch mehr Verkehr auf die neue Strecke verlagern wird, als berechnet.)

Die Aussage kann in dieser Form nicht bestätigt werden, da keine Unterscheidung der erkennbar unterschiedlichen verkehrlichen Wirkungen der Varianten auf die B 3 gemacht wird. Zwar treten in beiden Fällen Entlastungen auf, die zum Teil auch zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der B 3 um mehr als die Hälfte führen, jedoch liegt die Entlastungswirkung des Planfalls A 49 um den Faktor 1,5 höher und auf einem wesentlich größeren Streckenabschnitt kann eine Verkehrsreduzierung von 50% und mehr erreicht werden .

Auf die von mir in Klammern angegebenen, wichtigen Aspekte gehen Sie nicht ein.

Deutliche Verkehrsabnahme in den Dörfern nördlich von Treysa und in Wiera und Neustadt (hier bei P2 sogar noch etwas mehr)

Die Aussage kann in dieser allgemeinen Form nicht bestätigt werden. Zwar werden Streckenabschnitte der L 3067 und der L 3145 nördlich von Treysa bei beiden Varianten um 29% bis 57% (Angaben für die L 3067) gleichermaßen entlastet, auf anderen Straßen z. B. der L 3155 oder der L 3342 werden jedoch in beiden Fällen keine maßgeblichen Veränderungen der Verkehrsmengen prognostiziert. Die Klammeraussage, nach dem die Entlastung bei „Variante P2“ noch etwas höher ausfalle, kann dementsprechend ebenfalls nicht bestätigt werden.

Im Grunde bestätigen Sie meine Aussage, dass die Auswirkungen von Durchbau der A 49 und P2 gleich oder ähnlich sind (ob positiv, negativ oder neutral).

Ihren Hinweis auf die L 3155 und die L 3342 verstehe ich nicht. An diesen in der Hauptrichtung West-Ost verlaufenden Straßen liegen doch keine Dörfer nördlich von Treysa.

Die Aussage in Klammern haben Sie einfach missverstanden. Sie besagt, dass P2 für Wiera und Neustadt eine noch bessere Entlastung bewirkt als ein Durchbau der A 49.

Mäßige Verkehrsabnahme in Marburg (2-3000 Kfz/d)

Die Verkehrsentslastung der B 3 im Bereich der Stadt Marburg (konkret Abschnitt zwischen Cölbe und Weimar/L.) liegt bei „Variante P2“ bei 1.800 bis 2.700 Kfz/24h. Für den Planfall A 49 liegt die Entlastung bei 2.400 bis 3.800 Kfz/24h und damit um etwa 1/3 über der Entlastungswirkung der „Variante P2“. Fazit: Insgesamt prognostiziert die VU 2009, dass die B 3 im Stadtgebiet Marburg in beiden Varianten um rund 5% bis 6% entlastet wird, für den Planfall A 49 wird eine stärkere Entlastung prognostiziert.

Hier ziehen Sie Schlussfolgerungen aus unterschiedlichen Datenerfassungen. Aber selbst wenn diese Zahlen 1:1 vergleichbar wären, ist Ihr Vergleichsaspekt (ein Drittel mehr Entlastung) nicht der entscheidende. Es ginge dann um die Frage, ob der Durchgangsverkehr in Marburg (aktuellste Zahlenbasis 2011) auf ca. 46 000 Kfz/d zurückgeht oder auf ca. 45 000 (mit mäßigen Abweichungen zwischen Marburg-Nord und Marburg-Süd).

(Nachträgliche Anmerkung 7.2.2021: Offenbar sind die Angaben für Marburg der Verkehrsmengenkarte von 2009 entnommen, also aus dem gleichen Jahr. Allerdings erkenne ich bei Marburg-Nord nur einen Unterschied von 900 Kfz, bei Marburg-Süd von 200 Kfz)

Verkehrszunahme auf den Strecken Amöneburg-Cölbe (B 62) und Amöneburg-Lahnberge

Die VU 2009 weist aus, dass es sowohl für die „Variante P2“ als auch für den Planfall A 49 zu einer stärkeren Belastung auf dem Abschnitt Amöneburg – Cölbe der B 62 als auch auf der Landesstraße L 3088 zwischen Amöneburg und Marburg-Lahnberge kommt. Die

Aussage kann in dieser Form zwar bestätigt werden, aber sie stammt eben aus einer veralteten Verkehrsuntersuchung mit dem Planungshorizont 2020.

Hier besteht offensichtlich Übereinstimmung. Die einschränkende Anmerkung wird aber der Sachlage nicht gerecht. Für die L 3088 (Amöneburg-Lahnberge) ist eine aus Ihrer Sicht „aktuelle“ (Juni 2011) Verkehrszunahme bei einem Durchbau der A 49 der Prognose von SSP Consult (Planungshorizont 2025) zu entnehmen (s. Kleinseelheim, Seite 31).

Es genügt aber eine einfache logische Überlegung: Wenn die A 49 und P2 erheblichen (vor allem auf Marburg ausgerichteten) Verkehr von der B 3 zwischen Cölbe und Borken (warum ist eigentlich Kerstenhausen an keiner Stelle aufgeführt?) aufnehmen, muss sich der auf Marburg (und wohl auch Weimar) und in umgekehrter Richtung (Borken, Kassel) ausgerichtete Verkehr auf der B 62 (Amöneburg-Cölbe) und der L 3088 (Amöneburg – Lahnberge) wiederfinden.

Vergleichbare Verkehrszunahme in Stadtallendorf (Hauptunterschied: bei P2 ist vor allem der Schwerverkehrsanteil auf der B 454 höher, beim Durchbau der A 49 dagegen auf der Strecke Stadtallendorf-Süd Industriegebiet Stadtallendorf)

Für die B 62 wird im Bereich von Stadtallendorf sowohl für die „Variante P2“ als auch für den Planfall A 49 eine Verkehrszunahme erwartet. Diese fällt jedoch für die „Variante P2“ um rund 1/3 höher aus als im Planfall A 49, bei Betrachtung des Schwerverkehrs wird dies noch deutlicher, der Anstieg der Verkehrsmenge gegenüber dem Prognosenullfall (Prognose 2020 ohne weitere bauliche Maßnahmen) ist bei „Variante P2“ etwa doppelt so stark wie im Planfall A 49. Somit kann nicht von einer „vergleichbaren“ Verkehrszunahme – im Sinne einer Verkehrszunahme in gleicher Qualität und Größenordnung – gesprochen werden

Wie im Falle Marburgs erweckt die Angabe („um ein Drittel höher“) einen falschen Eindruck. Wenn auf einer Strecke durch eine Maßnahme der Verkehr um 40 000 statt um 30 000 Fahrzeuge, um 4 000 statt um 3000, um 400 statt um 300, um 40 statt um 30, um 4 statt um 3 zunimmt, der Verkehrsanstieg ist in jedem Fall um ein Drittel höher, und trotzdem sind die Fälle nicht vergleichbar. Vor allem aber muss die Basis betrachtet werden, zu der dieser Verkehr dazukommt. Es ist etwas anderes, ob zu einem Grundverkehr von 2000 Kfz/d 3 000 oder 4 000 Fahrzeuge hinzukommen oder zu einem Grundverkehr von 20 000. Einmal ist das Verhältnis nach dem Verkehrsanstieg 5 000 : 6 000, im andern Fall 23 000 : 24 000. Im ersten Fall liegt (vom niedrigeren Wert aus betrachtet) der Unterschied bei 20%, im zweiten bei 4,3% (wenn man den höheren Wert als Basiswert wählt, wird der prozentuale Unterschied noch geringer).

Bei P2 wäre nach den zur Verfügung stehenden (veralteten) Zahlen der Verkehrsanstieg auf der B 454 in Stadtallendorf um 960 bis 1700 Kfz höher als bei einem Durchbau der A 49 (die Gesamtzahl des Verkehrs liegt bei ca. 20 000

/ 21 000 Kfz). Zurecht weisen Sie darauf hin, dass aber bei P2 der Schwerverkehrsanteil stärker ins Gewicht fällt. Woran liegt das? Ohne A 49 fährt der Schwerverkehr von und nach Kassel/Hannover/Berlin zunächst über die B 454. Er fährt am Eingang Stadtallendorfs (Richtung Kirchhain) zum Industriegebiet oder kommt von dort. Dieser Verkehr verschwindet aber nicht durch den Bau der A 49, sondern er würde dann die Strecke Anschlussstelle Stadtallendorf/Süd - Industriegebiet benutzen. Ich habe ja mit Herrn Bergen darüber korrespondiert.

Bei P2 würde aber Stadtallendorf sein gesamtes Naherholungsgebiet im Herrenwald behalten, beim Durchbau der A 49 dagegen verlieren.

Ein besonderes Problem sehe ich darin (wie schon in meinem Brief geschrieben), dass bei zähflüssigem Verkehr oder Stau auf der A 49, Verkehr in großem Umfang in Stadtallendorf-Ost abfährt mit entsprechenden Folgen im untergeordneten Straßennetz.

Es folgt Ihr Fazit:

Im Ergebnis können wir den von Ihnen formulierten Aussagen also nicht zustimmen, so dass Sie sich mit diesen Aussagen nicht auf unser Haus berufen können.

Mein Fazit:

Ich bedauere, dass es nicht zu einer einvernehmlichen Klärung der Sachlage gekommen ist. Ich bin aber weiterhin zu einer inhaltlichen Klärung bereit. Selbst wenn man die schwerwiegenden ökologischen Aspekte, selbst wenn man die Belastungswirkung der Autobahn selbst und den fehlenden Personenbezug außer Acht lässt, zeigt sich, dass P2 in großem Umfang erstrebte verkehrliche Ziele im untergeordneten Straßennetz erfüllt und deutlich weniger Risiken birgt als ein Durchbau der A 49.

Ihnen alles Gute, Reinhard Forst

Es folgen noch die abschließenden Bemerkungen meiner ersten Mail:

Für die folgenden Punkte bzw. Überlegungen gibt es (vielleicht) unterschiedliche Einschätzungen. Also wird hierzu keine Äußerung erbeten:

- *Wir halten die Aussage im Planfeststellungsbeschluss (VKE 20) für schlüssig, dass es bei einem Durchbau der A 49 zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf der Wieraer Straße in Treysa kommen würde (in Gegensatz zu den Angaben SSP Consult, 2011).*

- *Die Neubelastung der Bevölkerung in Stadtallendorf durch einen Autobahnbau wäre besonders kritisch durch die großflächige Zerstörung des Naherholungsbereichs Herrenwald.*
- *Wir sehen bei einem Durchbau der A 49 folgendes Problem (in Gegensatz zu SSP Consult 2011): Speziell bei zähflüssigem Verkehr auf der A 49 (das Bundesverkehrsministerium spricht jetzt von Belastungen bis zu 77 000 Kfz/d!) könnte speziell der Schwerverkehr in Stadtallendorf-Ost (genannt auch: Stadtallendorf-Nord) abfahren (bzw. auffahren) und die im Vergleich zur Autobahnführung kürzere Strecke über den Ebsdorfer Grund und die vierspurige B 3 wählen. Sollte für den Ebsdorfer Grund ein LKW-Fahrverbot erlassen werden, stünde noch die B 62 (Kirchhain-Cölbe) + B 3 (durch Marburg!) zur Verfügung.*
- *Wir halten es für erforderlich, dass nicht erwartete Belastungszahlen von 2011 fortgeschrieben werden, sondern dass die Planungen auf ein Mobilitätskonzept mit einer Reduzierung des Autoverkehrs in Hinblick auf grundsätzliche ökologische Erfordernisse umgestellt werden.*

Reinhard Forst, r-forst@web.de, 7.2.2021

Hier folgt die Stellungnahme zur Zurückweisung der Petition beim Hessischen Landtag. Der vollständige Text aus dem Wirtschaftsministerium findet sich auf der Homepage (nach dem Text der Petition).

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg,
96422-1231, r-forst@web.de

3.2.2021

06422-1231, r-forst@web.de

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

z.H. von Herrn Norbert Reif

0611-815 29 24, per E-Mail: norbert.reif@wirtschaft.hessen.de

Betr.

Meine an den Hessischen Landtag gerichtete Petition 1070/20 vom 1. März 2020 und Ihre Antwort vom 21. Januar 2021 (Geschäftszeichen VII 2-1Petition 1070/20)

Sehr geehrter Herr Reif,

zunächst möchte ich Ihnen den Eingang Ihrer Antwort bestätigen und mich für die Zusendung bedanken.

Meiner Antwort möchte ich zwei allgemeine Aspekte voranstellen.

Der erste ist folgender: Es ist immer notwendig, zwischen Person und Sache zu differenzieren. Und ich weiß auch, dass niemand von uns fehlerfrei ist. Wenn ich also im Folgenden (auch) deutlich Kritik übe, bitte ich darum, sie immer auf die Sache bezogen zu verstehen.

Und der zweite Punkt: Ich bin tatsächlich überzeugt, dass das Bundesverwaltungsgericht ein Fehlurteil gefällt hat. Aber dazu muss ich einiges anmerken. Man darf in einer Demokratie ein Urteil kritisieren, hat es aber zu respektieren. Würde jeder seine Überzeugung als letzten rechtlichen Maßstab setzen, könnte eine demokratische Gesellschaftsordnung nicht funktionieren. Selbst Extremfälle, wenn sich z.B. in den USA nachträglich herausstellt, dass ein vollzogenes Todesurteil ein Fehlurteil war, erlauben kein Abgehen von diesem Grundprinzip. (Allerdings ist ein solches Fehlurteil ein Argument gegen die Todesstrafe.) Schon am Anfang der Demokratie in Europa gab es einen extremen Fall: Sokrates wurde in Athen (fälschlich) vorgeworfen, die Jugend zu verführen. Er wurde zum Tode verurteilt. Er bekam die Möglichkeit zur Flucht. Um aber durch sein Verhalten das Rechtssystem nicht infrage zu stellen, nahm er den Tod auf sich.

Gleichwohl ist es nicht nur in seinem Fall notwendig, eine Prüfung möglich zu machen und Konsequenzen aus fehlerhaften oder falschen Aussagen zu ziehen, auch wenn vielleicht der Rechtsweg erschöpft ist. Dies schicke ich also voraus und nehme nun (nach einer Anmerkung) der Reihe nach auf konkrete Aussagen in dem Schreiben, das Sie mir zugesandt haben, Bezug. Nach einem Zitat aus Ihrem Schreiben in Kursivschrift, folgt jeweils meine Stellungnahme.

Zum Erhalt des Schreibens merke ich an, dass ich vorher zwar die Information über den Abschluss der Petition am 1.10.2020 erhalten habe, aber keine Information über ihr Ergebnis. Ich wurde auf Nachfrage darüber informiert, dass der Petent spätestens zwei Monate nach dem Abschluss (aus dem zuständigen Ministerium) die Unterrichtung erhalten soll. Bei mir war es sieben Wochen nach diesem Schluss-Termin.

1. Sachverhalt (Seite 2, zweiter Absatz)

Der Planfeststellungsbeschluss ...lässt das Vorhaben ... nach § 34 Abs. 3 BNatSchG unter Hinweis auf verkehrliche Belange zu.

Im § 34 Abs. 3 ist von „verkehrlichen Belangen“ keine Rede. Es geht darum (wenn keine Alternative gegeben ist), ob aus **zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art** der Bau dieses Autobahnabschnitts **notwendig ist**.

2. Rechtliche Würdigung (Seite 3, vorletzter Absatz)

Entgegen Ihrer Behauptung, dass das Gericht keine Überprüfung in dieser Sache durchgeführt hat, muss an dieser Stelle klargestellt werden dass sämtliche zur damaligen Planungsentscheidung der Trassenvariante geführten Fachgutachten und Ausarbeitungen sowie die versandten Unterlagen an die EU Kommission dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegt wurden. Damit wurde es in die Lage versetzt die getroffenen Entscheidungen nachzuvollziehen.

Ein Nachweis entsteht nicht durch eine Behauptung, sondern nur durch die konkrete Widerlegung gegenteiliger „Ausarbeitungen“. Sie müssen dem Gericht vorgelegt werden. Wenn man Aussagen von gegenteiligen „Ausarbeitungen“ als unrichtig ansieht, muss man diese Punkte benennen und dem Betreffenden die Möglichkeit geben, darauf zu antworten.

Zunächst stelle ich fest, dass ich mich an keiner Stelle meiner Petition mit Trassenvarianten befasst habe. Also muss hierüber auch nicht gesprochen werden.

Dann frage ich ganz konkret: Ist meine sechsseitige Stellungnahme im ausgelegten Ausnahmeverfahren zu den zwingenden Gründen von Mai 2010 dem Gericht vorgelegt worden? Wenn dies bejaht wird, bitte ich um einen entsprechenden Beleg. Die Europäische Kommission hat diese Stellungnahme jedenfalls nicht erhalten.

In meiner Petition (Seiten 2 und 3) habe ich meine Stellungnahme zu den zwingenden Gründen und das fehlende Eingehen der Hessischen Straßenbauverwaltung darauf unmissverständlich dargestellt. Das mir zugesandte Schreiben geht wieder einfach darüber hinweg. Genau dieses

Verhalten ist es, mit dem man dem für eine demokratische Ordnung grundlegenden inhaltlichen Diskurs und damit dem Vertrauen in eine demokratische Ordnung selbst schweren Schaden zufügt.

Ich weise darauf hin, dass ich schon in meiner damaligen Stellungnahme betont habe, dass Be- und Entlastungswirkungen selbstverständlich personenbezogen berechnet werden müssen. Das ist bei der Beschäftigung mit den so genannten zwingenden Gründen an keiner Stelle erfolgt. Selbstverständlich gestehe ich jedem zu, Fehler zu machen (auch mir). Aber es gehört einfach zum Anstand zuzugeben, dass dies ein (zentraler) Fehler war. Dieses Eingeständnis gibt es bis jetzt immer noch nicht. Ich selbst habe einige Zeit gebraucht, bis ich diesen Fehler als Faktum und auch seine Tragweite begriffen habe. Wie sollte dies das Bundesverwaltungsgericht kurzfristig erkennen, wenn die Hessische Straßenbauverwaltung diesen Punkt überhaupt nicht anspricht?

Auch hierzu ist in Ihrem Schreiben kein Wort enthalten, obwohl dieser Sachverhalt in den Anlagen, die ich der Petition beigelegt habe, ausführlich dargestellt ist.

Und es gab für mich auch keine Möglichkeit, dies den Mitgliedern des Petitionsausschusses mündlich zu erläutern.

Seite 3, vorletzter Absatz

Auch zum von Ihnen erbetenen überprüfbaren Begründungsniveau nimmt das BVerwG in der Randnummer 73 auch mit Hinweis auf eine Entscheidung des EUGH Stellung.

Diese Formulierung ist schwer verständlich. Ich selber habe an keiner Stelle von einem „überprüfbaren Begründungsniveau“, sondern schlicht der „Richtigkeit und Unrichtigkeit“ von Aussagen gesprochen. Worum geht es bei der zitierten Randnummer im Kern? Ich benutze zunächst eine Formulierung des Gerichts: „Nur eine begrenzte Zahl solcher zwingenden Gründe“ erscheint unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit geeignet, eine Beeinträchtigung der prioritären Lebensraumtypen...zu rechtfertigen. (Die Anführungsstriche kennzeichnen eine Passage aus einem Urteil des EUGH.) Oder noch etwas einfacher formuliert: Eine Enteignung darf nur zum Wohle der Allgemeinheit erfolgen (Art 14,3 GG), und um in ein

Flora-Fauna-Habitat einzugreifen, können also nur zentrale Gründe des Allgemeinwohls herangezogen werden. Genau dies ist auch die Auffassung der Kritiker dieses Autobahnbaus.

Seite 4, dritter Absatz

Das Bundesverwaltungsgericht betont, dass der rechtlich bedeutsamste Grund zur Rechtfertigung einer Autobahn grundsätzlich der überörtliche Verkehrsbedarf ist. Dieser ergibt sich aus der der Planfeststellung zugrundeliegenden Verkehrsprognose, welche für das Jahr 2025 von ca. 33 000 bis ca. 38 000 Kfz/d für die A 49 ausgeht. Davon wird der Anteil an Durchgangs- und Entlastungsverkehr von ca. 20 000 Kfz/d angenommen, welcher einen erheblichen Verkehrswert in Bezug auf die Verbindungsfunktion der A 49 und die Entlastung der A5 und A7 ergibt.

Hier kommen wir in einen Bereich, in dem das Bundesverwaltungsgericht, auch aufgrund einer unzureichenden Unterrichtung durch die Hessische Straßenbauverwaltung, nach meiner Überzeugung, die ich begründen werde, zu einer Fehleinschätzung kommt.

Bis jetzt ist das zentrale Ergebnis der wegweisenden Untersuchungen von Durantou und Turner im Verkehrsnetz der USA aus dem Jahr 2010 weder bei den Verantwortlichen in der deutschen Politik, noch bei der Hessischen Straßenbauverwaltung und (verständlicherweise) noch weniger beim Bundesverwaltungsgericht angekommen: **Es ist nicht möglich, durch Autobahnbau Staus zu verringern.** Vielleicht kann man sie verlagern. Aber das kann ja nicht Ziel von Verkehrspolitik sein. Damit ist auch ein Begriff wie „Entlastungsverkehr“ ein Unding.

Dass der bedeutsamste Grund zur Rechtfertigung einer Autobahn grundsätzlich der überörtliche Verkehrsbedarf ist, trifft zu. Hier geht es aber um die zwingenden Gründe nach § 34, 3 des Bundesnaturschutzgesetzes. Und da ist von „Verkehrsbedarf“ keine Rede. Wäre der (oft zu Unrecht unterstellte) Verkehrsbedarf der entscheidende zwingende Grund, wäre jede Untersuchung hinfällig und man könnte (da man ja den entscheidenden zwingenden Grund auf seiner Seite hat) ohne irgendetwas nachweisen oder beachten zu müssen, durch jedes Wasserschutzgebiet, Vogelschutzgebiet, Naturschutzgebiet und Flora-Fauna-Habitat eine Autobahn bauen.

(Fortsetzung des obigen Zitats)

Dieser Verkehrswert wurde vom Gesetzgeber so hoch gewichtet, dass der Bedarf für das Vorhaben auch gesetzlich festgestellt wurde und die A 49 auf europäischer Ebene im Gesamtnetz ... des gesamteuropäischen Verkehrsnetzes enthalten ist. Die A 49 hat sowohl eine europäische als auch eine nationale Verbindungs- und Raumerschließungsfunktion. Im nationalen deutschen Bedarfsplan wird die Autobahn in der Kategorie "vordringlicher Bedarf" aufgeführt. Auf europäischer Ebene wurde sie in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) aufgenommen (zur Stärkung des sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts in der EU).

Hier muss betrachtet werden, was sich hinter den großen Worten konkret verbirgt:

Alle im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Projekte sind „**gesetzlich festgestellt**“.

Eine Rückfrage: Können Sie mir eine jetzt in Bau befindliche Autobahn nennen, die nicht in der Kategorie „**vordringlicher Bedarf**“ enthalten ist?

Mehr als die Hälfte aller deutschen Autobahnen sind in das transeuropäische **Kernnetz** eingestuft worden. Die A 49 gehört nicht dazu.

Und zur „**Raumerschließungsfunktion**“: Zurecht wurde erwähnt, dass der eigentliche Zweck einer Autobahn die großräumige Verbindung ist. Zwischen Kassel und Stadtallendorf verläuft die konzipierte A 49 parallel zur B 3, der Main-Weser-Bahn und der B 454/254. Was soll da noch „erschlossen“ werden?

Seite 4, letzter Absatz

Eine hohe Bedeutung hat der Planfeststellungsbeschluss auch der Entlastungsfunktion der A 49 für die A7 und A5 beigemessen. Die vorgesehene Trasse der A 49 hat eine deutlich geringere Gradientenlängsneigung, d.h. sie verläuft in einem wesentlich flacheren Geländeniveau als die ständig auf und ab führenden A7 und A5. Dies führt zu einer deutlich besseren Umweltbilanz und zu einer deutlich günstigeren Schadstoffbilanz, als dies die bestehende Streckenführung durch die

„Kasseler Berge“ möglich macht. Die Streckenführung der A 49 verkürzt darüber hinaus die Strecke zwischen Kassel und Frankfurt a.M. im Vergleich zum jetzigen Weg über die A 5 und A 7 spürbar, nämlich um 11,5 km.

Zur „Entlastungsfunktion“

Hierzu wurde schon im vorherigen Abschnitt einiges Grundsätzliche gesagt, wenn man mit dem Begriff meint, dass nun der Verkehr nach einem Bau der A 49 insgesamt flüssiger läuft und es zu weniger Staus kommt.

Es ist allgemein bekannt, dass die Strecke von Gemünden/Felda (geplantes „Ohmtdreieck“) nach Frankfurt schon jetzt stauanfällig ist. Es wird nicht besser werden, wenn durch einen Bau der A 49 ab Gemünden/Felda Richtung Frankfurt noch ca. 4000 Kfz/d zusätzlich auf der A 5 fahren.

Aus dem Bundesverkehrsministerium wurde uns mitgeteilt, dass man auf der A 49 mit bis zu 77 000 Kfz/d rechnet, also doppelt so viel, wie Sie angegeben haben (38 000). Damit ist klar: Wenn es nicht zum erforderlichen Paradigmenwechsel im Verkehr kommt, hätten wir eine weitere problematische Autobahn.

Auch im Bereich Kassel käme es zu neuen Verkehrsproblemen.

„Deutlich bessere Umweltbilanz“

Hier fällt es schwer, gelassen zu bleiben. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (1997), die vom Hessischen Wirtschaftsministerium selbst in Auftrag gegeben wurde, hat die überaus große ökologische Bedeutung im Bereich der VKE 40 festgestellt und empfohlen, die Pläne zum Autobahnbau aufzugeben. Dass der damalige Hessische Wirtschaftsminister Lothar Klemm dies der Öffentlichkeit unterschlagen hat, macht das nur noch schlimmer. Zerschneidungswirkung, Versiegelung, Verlust landwirtschaftlicher Böden, Eingriff in ein Wasserschutzgebiet und ein Flora-Fauna-Habitat, in den wertvollen Dannenröder Forst, Verlust von Naherholungsräumen (bei Stadtallendorf wäre es die Hälfte des Naherholungsraums! Für Niederlein, Appenrod, Homberg/Ohm und Maulbach wäre es kaum weniger schlimm) und der „Heimatverlust“ durch Zerstörung der vertrauten Landschaft sollen eine „deutlich bessere Umweltbilanz“ darstellen als der Ist-Zustand?

Sollte man aber zugeben, dass die Umweltbilanz gegenüber dem Ist-Zustand natürlich problematisch ist, aber die Aussage sich auf die positive Entwicklung an A 5 und A 7 beziehe, wird es auch nicht richtiger. Hessen

Mobil weiß natürlich, dass Verkehr um 90% zurückgehen muss, damit sein Lärm als halb so laut empfunden wird. Das heißt: Für die Dörfer im Lärmbereich von A 7 und A 5 wäre die Verkehrsverlagerung kaum spürbar. Aber in einem bisher wenig oder nicht belasteten Raum würde zusätzlich zu den schon genannten höchst problematischen Aspekten ein neues Lärmband installiert, und zwar mit mehr Orten im Autobahnnahbereich und größeren Lärmauswirkungen wegen der „deutlich geringeren Gradientenlängsneigung“. Diese Problematik ist sicherlich in Ihrem Hause bekannt, zumal das Hessische Landesamt für Straßenbau Mit-Auftraggeber einer Studie von Heinz Ellenberg war (1981), in der folgendes Fazit gezogen wurde: **„Wir wissen heute genug, um aus ökologischen Gründen vor einer weiteren Zerschneidung bisher verschont gebliebener Räume dringend warnen zu müssen.“**

„Deutlich günstigere Schadstoffbilanz“

Vermutlich ist vornehmlich die CO₂-Bilanz gemeint. Der Verbrauch an Auftausalzen im Winter nimmt ja einfach zu. Selbst das Bundesverwaltungsgericht lässt es offen, ob überhaupt eine CO₂-Einsparung gegeben ist. Einer Streckenverkürzung von 5,8% (bezogen auf die Strecke Frankfurt – Kassel) steht induzierter Verkehr, den Bergen ein Anreiz zu schnellerem Fahren gegenüber. Eine echte CO₂-Einsparung im Verkehrsbereich ist nur durch eine Reduzierung des Straßenverkehrs, durch andere Antriebe oder sparsamere Motoren möglich.

Seite 5, zweiter Absatz

Zweifellos gibt es bei einem Neubau einer Straße Be- und Entlastungswirkungen, die im Planungsprozess umfassend berücksichtigt und an den gültigen gesetzlichen Immissionsgrenzwerten (IGW) gemessen werden müssen.

Die Festlegung von Immissionsgrenzwerten beruht nicht nur auf objektiven Fakten, sondern Finanzierungsmöglichkeiten und Berechnungen.

Seite 5, dritter Absatz

Neben der Entlastung des überörtlichen Netzesfindet auch eine ebenso bedeutsame Entlastung des nachgeordneten Netzes, unter anderem der B3, B 254 und B 62 statt.

Zunächst muss an die beiden grundlegenden Mängel bezüglich der Belastung erinnert werden: 1. Die Lärmbelastung durch die Autobahn selbst erscheint an keiner Stelle. 2. Es liegen keine personenbezogene Daten vor. Gerade durch die einwohnerstärksten Orte verläuft aber der Autobahnzubringerverkehr, der zu einem deutlichen innerörtlichen Verkehrsanstieg führt.

Zweitens: Man weiß nie, welche Verkehrsannahmen gelten und wie belastbar diese Zahlen sind. Hierfür zwei Beispiele: Für die Belastung auf der A 49 wird von Ihnen die Projektbewertung 2011 (*Berichtigung 17.2.2021: statt „Projektbewertung“ muss es „SSP Consult“ heißen*) herangezogen mit maximal 38000 Kfz/d. In der Antwort auf eine Kleine Anfrage im Bundestag, 17.11.2016 (Drucksache 18/10133) wird (Antwort zu Frage 4) von einer Belastung von 38 000 bis 47 000 Kfz/d für den Abschnitt Treysa-Gemünden/Felda auf der A 49 gesprochen. Für die Entlastung auf den von Ihnen genannten Bundesstraßen benutzen Sie Daten, die mit den Daten der Projektbewertung von 2011 (*Ergänzung 17.2.2021: Bundesministerium für Verkehr, Referat StB 10, Ingenieurgruppe IVV, Aachen, Juli 2011*) nicht im geringsten vergleichbar sind. Ein Beispiel: Für die B 3 gehen Sie von einem Verkehrsrückgang durch die A 49 von 7200 Kfz/d aus, in der Antwort auf die oben genannte Kleine Anfrage wird von 8-13000 Kfz/d gesprochen, in der Projektbewertung 2011 von 2-4000 Kfz/d.

Diese Unterschiede spielen aber konkret keine Rolle, denn der von uns vorgeschlagene Kompromiss P2 (2009 von SSP Consult berechnet, auf die auch die Berechnung von 2011 zurückgeht) hat z.B. die gleiche Entlastungswirkung für die Anwohner an der B3. Er hat aber geringere negative Auswirkungen als die A 49 im Abschnitt Treysa-Stadtallendorf (VKE 30), und durch den Nichtbau der VKE 40 entfallen die schlimmsten Auswirkungen, die der Durchbau der A 49 mit sich brächte.

..auf der L 3155 im Bereich Hephata verringert sich die Verkehrsbelastung von 6200 auf 600 Kfz/Tag (=91%). Das ist eine außerordentliche Entlastung für die ortsansässige Wohnbevölkerung.

Dass hier dieses Beispiel angeführt wird, macht mich ratlos. Meiner Petition habe ich einige Erläuterungstexte beigefügt, darunter auch die Petition von 2016 an das EU-Parlament. Auf den Seiten 3 und 4 ist dort gerade dieser Fall als Beispiel für die Absurditäten des deutschen Stellungnahmeersuchens und der Stellungnahme aufgeführt. Ohne mit einem Wort darauf einzugehen (hat man meine Texte überhaupt gelesen?), wird einfach diese irreführende Aussage wiederholt.

Worum geht es hier? Dieser Verkehrsrückgang beim Diakoniezentrum Hephata ist **keine Auswirkung des geplanten Autobahnbaus**, sondern einer Westumgehung Treysas. Ich selbst habe diese Ortsumgehung vorgeschlagen. Ob Hessen Mobil aufgrund meines Vorschlags oder unabhängig davon dieses Projekt entwickelt hat, kann ich nicht sagen. Jedenfalls ist diese Stelle der einzige Fall, bei dem es zu einem so großen prozentualen Verkehrsrückgang kommt. Dies kann man der Tabelle 3 des Stellungnahmeersuchens an die Europäische Kommission entnehmen. Ein solcher Verkehrsrückgang führt zu einer Lärmreduzierung von ca.10 Dezibel. Dies wurde im Stellungnahmeersuchen benutzt, um sagen zu können, der Bau der A 49 führe zu einer Lärminderung von **bis zu** 10 Dezibel. Bald darauf wird im Stellungnahmeersuchen aus „bis zu“ (und zwar als allgemeine Aussage) „**nahezu**“. Das ist natürlich etwas völlig anderes. Dieser Fehler wurde trotz 10jähriger Bemühungen meinerseits weder von der deutschen Seite noch der EU-Kommission berichtigt. Lediglich der noch weitergehende Fehler in der deutschsprachigen Stellungnahme der EU-Kommission (*Auch der Lärmpegel wird um **mindestens** 10 dB(A) verringert.*) wurde erst nach monatelangen erfolglosen Bemühungen meinerseits nach einer Petition berichtigt.

Seite 6, erster Absatz

Auch wurde ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an verschiedenen Häusern festgelegt. Das Gleiche gilt für die Zunahmen auf der Wieraer Str. in Schwalmstadt/Treysa (B 454) als Zubringer zur Anschlussstelle Treysa, die im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 20 ihre Berücksichtigung gefunden haben.

In der mir von Ihnen zugesandten Mitteilung über den Abschluss der Petition werden für Entlastungswirkungen (durch einen Bau der A 49) auch

absolute Zahlen genannt, für Belastungswirkungen dagegen an keiner Stelle. Zu einer objektiven Darstellung hätte es z.B. auch gehört mitzuteilen, dass im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 20 durch Bau der A 49 in der Wieraer Straße ein Verkehrsanstieg um 8740 Kfz/Tag erwartet wird.

Seite 6, Absatz 3

Neben der großen überregionalen Bedeutung der A 49 wurde auch ihrer hohen regionalen Bedeutung als Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Kassel und Gießen und der dazwischenliegenden Mittelzentren Stadtallendorf und Homberg/Ohm Rechnung getragen. Die gesamte Region wird für die überregionalen Wirtschafts- und Güterverkehre wesentlich besser erschlossen.

Zunächst zur „**großen überregionalen Bedeutung**“. Ich habe schon darauf hingewiesen, dass die Europäische Union die A 49 nicht zum Kernnetz TEN-V zählt. Wenn man eine Verkürzung von der Länge (eher: Kürze) von 11,5 km als Begründung für eine große überregionale Bedeutung akzeptiert, könnte man in Deutschland ohne Ende Autobahnen von „großer überregionaler Bedeutung“ bauen. Auch die zweistellige Ziffer (A 49 gegenüber A 5 und A 7) und der vorgesehene sechsspurige Ausbau der A 5 vom Reiskirchner Dreieck zum Hattenbacher Dreieck (im „weiteren Bedarf“) sprechen eine andere Sprache. Wenn man aber plant, die A 49 zu einer Hauptachse des überregionalen Verkehrs zu machen, sollte man dies auch offen sagen.

Und nun zur „**hohen regionalen Bedeutung**“. Auch hier wird unterschlagen, dass der von den Kritikern der Autobahnplanung vorgeschlagene Kompromiss P2 weitestgehend die gleiche regionale „Bedeutung“ für die Städte Treysa, Neustadt und Stadtallendorf hätte wie die A 49, allerdings mit deutlich geringeren negativen Nebenwirkungen. Nur für Homberg/Ohm gilt die „regionale Bedeutung“ des Kompromisses in eingeschränktem Sinn. Statt über Alsfeld nach Kassel zu fahren, müsste man von Homberg den Weg über Stadtallendorf wählen, um von dort ortsdurchgangsfrei nach Kassel fahren zu können. Nach Süden rechtfertigt der schon bestehende Anschluss an die A 5 bei Atzenhain nicht den Bau des Autobahnabschnitts Stadtallendorf-Gemünden/Felda (VKE 40).

Seite 5, Absatz 4

Daher konnte das Vorhaben ... zugelassen werden, da es –wie auch die Stellungnahme der Kommission vom 03.12.2010 bestätigt- aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist...

Ein zentraler Punkt meiner Petition mit ihren Anlagen bestand in dem eindeutigen Nachweis, dass sämtliche von der Kommission benannten konkreten Gründe sachlich falsch sind. Ich habe immer wieder der Hessischen Straßenbauverwaltung angeboten (zuletzt in meinem Schreiben an Staatssekretär Deutschendorf vom 8.1.2021), zumindest einen der von der Kommission angegebenen Gründe zu benennen, den sie für richtig hält. Dass die Benennung eines Punktes ausblieb, spricht für sich.

Seite 5, Absatz 5

Sie haben sich bereits im Jahr 2011 in dieser Sache an den Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments gewandt. In Ihrer Petition 0639/2011 hat die Kommission bestätigt, dass in ihrer Stellungnahme vom 03.12.2010 hinsichtlich der Themen, die Sie ansprachen, einige Sachfehler enthalten waren, die mit einem Corrigendum berichtigt werden sollten. Im Rahmen dieser Petition wurden Sie auch darauf hingewiesen, dass dies nichts an der Meinung der Kommission ändern würde...

Ich habe eben darauf hingewiesen, dass in der Stellungnahme nicht „einige Sachfehler“ enthalten waren, sondern dass alle angegebenen konkreten Gründe nicht zutreffen. Wenn eine „Meinung“ wichtiger ist als die Fakten, auf die sie sich stützen sollte, sind wir auf einem Tiefpunkt der Argumentation angekommen, auch wenn ein amerikanischer Präsident diesem Argumentationsmuster folgte.

Seite 7 Absatz 2

Sie führen weiterhin aus, dass Ihnen mit Schreiben vom 30.08.2012 ...vom Petitionsausschuss der Europäischen Kommission mitgeteilt wurde, dass nach Auffassung der Kommission es in der Zuständigkeit der nationalen Gerichte liegt, zu prüfen, ob die Daten, die für die Genehmigung ausschlaggebend sind, sachlich richtig sind. Ihnen war also schon ... klar, wer

der Adressat für eine rechtliche und fachliche Überprüfung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses ist.

Sie meinen sicherlich Petitionsausschuss des „Europäischen Parlaments“, nicht der „Europäischen Kommission“.

Auf meine sechsseitige Stellungnahme im Ausnahmeverfahren (benannt Nr. 27) erhielt ich von der Hessischen Straßenbauverwaltung eine Antwort, die aus zwei Sätzen bestand. Die entscheidende Aussage lautete: „**Alle wesentlichen Kriterien der Stellungnahme Nr. 27 (zwingende Gründe, Entlastungswirkung, positive Effekte ... werden dort** (d.h. bei der Europäischen Kommission) **zu beurteilen und zu bewerten sein.**“

Gerade der Umstand, dass sich die Aussagen der Hessischen Straßenbauverwaltung und der Europäischen Kommission widersprachen, war ja ein zentraler Grund meiner Petition. Ich unterstelle nicht, dass mich die Hessische Straßenbauverwaltung mit Absicht auf eine falsche Fährte gelockt hat, aber de facto war es so. Ich wurde bis zum 1. Januar 2020 von der Hessischen Straßenbauverwaltung in dem falschen Glauben belassen, dass die (zutreffende) Bewertung der zwingenden Gründe durch die Europäische Kommission von zentraler Bedeutung ist. Auch hier ist mir unverständlich, warum das Schreiben, das Sie mir zukommen ließen, mit keinem Wort auf diesen Umstand eingeht, obwohl ich ihn auf Seite 3 meiner Petition angesprochen habe.

Seite 8, Absatz 1

Im Übrigen hatten Sie im Rahmen der damaligen mündlichen Verhandlung als Sachbeistand des Klägers die Möglichkeit, Argumente für Ihre Sichtweise vorzutragen zu können. Davon haben Sie vor Gericht auch Gebrauch gemacht.

Abgesehen davon, dass ich bis zur Gerichtsverhandlung (durch die Fehlinformation der Hessischen Straßenbauverwaltung) von einer entscheidenden Rolle der Europäischen Kommission ausgegangen bin, wusste ich nicht, welche meiner Stellungnahmen dem Gericht vorlagen. (Ich habe ja schon gefragt, ob Sie meine sechsseitige Stellungnahme im Ausnahmeverfahren dem Gericht vorgelegt haben.)

Zu meinen Möglichkeiten im Planfeststellungsverfahren werde ich im nächsten Absatz Stellung nehmen.

Als Sachbeistand hatte ich im Gerichtsverfahren nur eine beschränkte Redemöglichkeit. Welche Punkte ich angesprochen habe bzw. ansprechen konnte, weiß ich nicht mehr. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir die entsprechende Passage des Protokolls (offenbar Seite 4) zukommen lassen könnten.

Seite 8, Absatz 3

Des Weiteren besteht bereits im Planfeststellungsverfahren für die beteiligten Behörden, Verbände und Private die Möglichkeit, aus deren Sicht Fehler bei der Begründung der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ vorzutragen:

Die Art des Eingehens auf meine Petition durch das erhaltene Schreiben ist auch paradigmatisch für das Planfeststellungsverfahren: In der Mehrzahl der Punkte (ich habe das ja hier belegt) erfolgt gar keine inhaltliche Widerlegung oder Auseinandersetzung bezüglich der schriftlichen Stellungnahme, sondern ein Wiederholen eines schon bekannten Standpunkts.

Verschlimmert wurde die Situation dadurch, dass es mir bei der mündlichen Erörterung zur VKE 40 vom Versammlungsleiter des Regierungspräsidiums Gießen unter Hinweis auf eine entsprechende Anweisung des Ministeriums untersagt wurde, zu Fragen außerhalb von engen naturschutzrechtlichen Grenzen Stellung zu nehmen. Mitarbeiter des Ministeriums erklärten dagegen mir gegenüber (2015), eine solche Anweisung habe es ihres Wissens nicht gegeben. Diesen Aspekt habe ich ebenfalls bei meiner Petition dargestellt, auch meinen zu Protokoll genommenen Protest zu dieser Vorgehensweise. Auch darauf geht Ihr Schreiben mit keinem Wort ein. Die fehlende Möglichkeit, bei der Erörterung, etwas darzulegen, wird in Ihrem Schreiben nicht einmal erwähnt.

3. Welches Gericht ist für die Klärung der Richtigkeit der von der Europäischen Kommission benannten "zwingenden Gründe" zuständig?

Seite 8, Absatz 5 und 6

„Der Gerichtshof der Europäischen Union überwacht die Rechtmäßigkeit der Gesetzgebungsakte sowie der Handlungen des Rates, der Kommission und

der Europäischen Zentralbank, soweit es sich nicht um Empfehlungen und Stellungnahmen handelt ...“

Diese Stellungnahmen sind in Artikel 288 AEUV als nicht rechtsverbindliche Rechtsakte definiert, obwohl an ihre Abgabe Rechtsfolgen geknüpft sind.

Dies ist die einzige und entscheidende neue Information für mich:

An die Abgabe der Stellungnahme der Europäischen Kommission werden Rechtsfolgen geknüpft. Die Richtigkeit der Stellungnahme ist aber belanglos. Die Richtigkeit kann auch nicht vor dem Gerichtshof der Europäischen Union überprüft werden. Und es ist auch nicht Aufgabe des Bundesverwaltungsgerichts, ihre Richtigkeit zu überprüfen.

Ich bitte darum, mir zu erklären, welche Funktion dann überhaupt ein Stellungnahmeersuchen und eine Stellungnahme der Europäischen Kommission haben.

Seite 10, Absatz 3

Abwägungsmängel sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung ... führen auch nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden können.

Ich bin kein Jurist. Ich überlasse jedem Leser selbst die Schlussfolgerung, mit welchem Adjektiv die Abwägungsmängel zu kennzeichnen sind.

Mein Fazit bezogen auf die drei Punkte der Petition

- Für den **Nachweis** der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ist der Planungsträger zuständig.
Er hat sich aber nur in beschränktem Umfang mit sachlichen Einwänden befasst.
Er hat sich nämlich nicht mit meiner sechsseitigen Stellungnahme im Ausnahmeverfahren (Mai 2010) befasst, sondern auf die Zuständigkeit der Europäischen Kommission verwiesen. Deren Stellungnahme ist aber rechtlich nicht überprüfbar.
- Als Gremium, bei dem Fehler zu den zwingenden Gründen zur Sprache zu bringen und zu bewerten sind, hat die Hessische

Straßenbauverwaltung die Europäische Kommission benannt. Erst mit einem Schreiben vom 1. Januar 2020 hat sie diese Aussage zurückgenommen.

Die Möglichkeiten, Fehler im Planfeststellungsverfahren abzuklären, waren vor allem dadurch eingeschränkt, dass keine Stellungnahme bei der mündlichen Erörterung zugelassen war.

- Es ist zwar geklärt, dass das Bundesverwaltungsgericht für die Anerkennung der zwingenden Gründe zuständig ist.

Für die Richtigkeit der Aussagen der Europäischen Kommission ist niemand zuständig. Die Richtigkeit kann auch nicht gerichtlich überprüft werden.

Es wird also deutlich, dass entscheidende Punkte meiner Petition offen geblieben sind. Die Unzulänglichkeit und Fehlerhaftigkeit beim Versuch, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegenüber dem Gericht nachzuweisen, sind offensichtlich.