Petition an den Hessischen Landtag

Verfahren und Inhalt zur Bestimmung der sog. zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für den Bau der A 49

In einer am 1. März 2020 eingereichten Petition hatte ich die oben benannten Aspekte zwar schon angesprochen, aber offensichtlich ist die Ablehnung der Petition, die ich am 21.1.2021 erhielt, dadurch zustande gekommen, dass man sie auf einen dritten angesprochenen Punkt reduzierte, nämlich die Frage, wer nun letztlich für die Anerkennung der zwingenden Gründe zuständig sei. Siehe zu diesem Punkt die Anlage „Zur Ohnmacht der Parlamentarier“, Seite 5.

Begründung für die Inanspruchnahme des Mittels der Petition:

Ich habe am 2. Februar eine 15seitige Stellungnahme zur Ablehnung der Petition an das Hessische Wirtschaftsministerium geschickt, in der ich detailliert belegt habe, dass man auf entscheidende Punkte meiner Petition nicht eingegangen ist. In einem ergänzenden Schreiben vom 18. Februar habe ich nach einer Erläuterung drei konkrete Fragen gestellt, darunter die Frage, ob eine Antwort erfolgen wird. Bisher habe ich auch darauf keine Antwort erhalten. Beide Schreiben finden Sie im Anhang zu dieser Petition. Ich bitte darum, die Aussagen in diesen Anhängen als Bestandteil der Petition zu betrachten.

Am 8.1.2021 habe ich Herrn Staatssekretär Deutschendorf im Wirtschaftsministerium den Vorschlag unterbreitet, dass zwei von unterschiedlichen Seiten (eine davon die Landesregierung) beauftragte Juristen das Verfahren in Sachen der Benennung der zwingenden Gründe überprüfen und eine Stellungnahme dazu erstellen. Da ich bis zum heutigen Tag keine Antwort erhalten habe, bleibt mir nur noch das Mittel der Petition.

Ziel der Petition:

Durch diese Petition wird belegt, dass während des Planfeststellungsverfahrens die Befassung mit den von mir vorgetragenen Einwänden völlig unzureichend war und zum Teil sogar unterbunden wurde. Die Folge war, dass das Bundesverwaltungsgericht unzureichende Informationen erhielt und die Europäische Kommission auf der Grundlage grob missverständlicher und falscher Informationen im Stellungnahmesuchen (noch verstärkt durch eigene Übersetzungsfehler) ihre zustimmende Stellungnahme abgegeben hat.

Deshalb sind (als Inhalt der Petition)

- im Bereich der VKE 40 bis zum Abschluss der Petition weitere Arbeiten einzustellen. Im Bereich der VKE 30 können die Arbeiten durchgeführt werden, die nicht in Widerspruch zu der dem Petitionsausschuss des Deutschen Bundestags vorliegenden Petition zur Alternative P 2 stehen.
- Der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages ist a) über die Fehler und Unterlassungen **bei der inhaltlichen Begründung** der so genannten „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ und b) **über höchst problematische Verfahrensweisen** in Zusammenhang mit der Erörterung bzw. **nicht gewährten Erörterungsmöglichkeiten** zu unterrichten.
- Diese Zusammenstellung wird ebenfalls der Europäischen Kommission zur Verfügung gestellt.
- Die durch Unterstreichungen gekennzeichneten konkreten Fragen in dieser Petition sollen zusammen mit der jeweiligen Antwort der Öffentlichkeit und dem Petitionsausschuss des Deutschen Bundestags zugänglich gemacht werden.

Zu den folgenden Punkten bitte ich darum, jeweils meine Stellungnahmen vom 25.1.2021 und vom 18.2.2021 (gerichtet an Herrn Norbert Reif) zur Ablehnung der ersten Petition (vom 1.3.2020) beim Hessischen Landtag heranzuziehen.

Wie ich schon in meiner ersten Petition dargestellt, habe ich Mai 2010 eine sechsseitige Stellungnahme für die Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen zum Ausnahmeverfahren abgegeben.

Hierzu meine erste Frage:

(1) Durch die Stellungnahme der Europäischen Kommission lässt sich erschließen, dass die Europäische Kommission diese Stellungnahme nicht erhalten hat. Ein inhaltliches Eingehen der Planfeststellungsbehörde hat es ebenfalls nicht gegeben. Ist diese Stellungnahme dem Bundesverwaltungsgericht zur Verfügung gestellt worden?

Schon in meiner Stellungnahme im Ausnahmeverfahren habe ich auf den Seiten 2 und 3 darauf hingewiesen, dass Aussagen zu Belastungen **ohne Personenbezug** keinerlei Aussagekraft besitzen. Diesen Personenbezug nicht

herzustellen, ist ein grober handwerklicher Fehler. Denn das Entscheidende ist ja die Belastung oder Entlastung von Menschen. Seit über zehn Jahren hat Hessen Mobil noch nie zu diesem Versäumnis schriftlich Stellung bezogen. Selbst im Ablehnungsschreiben zur ersten Petition vom 1. März 2020 geht man einfach nicht auf meine entsprechenden Darlegungen ein. Um noch einmal die Tragweite dieses Fehlers für jedermann verständlich zu machen, benutze ich die ersten vier Angaben in Tabelle 3 des Stellungnahmeersuchens an die Europäische Kommission vom 31.5.2020.

Die vollständige Tabelle befindet sich im Anhang:

Entlastung ausgewählter Ortsdurchfahrten		
		Differenz Bezugsfall/ Planfall A 49
Borken-Kerstenhausen	OD	-6000
Bad Zwesten	OD	-6300
Jesberg	OD	-6300
Jesberg-Richerode	OD	-6600

Jeder, der die Situation vor Ort kennt, weiß dass die Bundesstraße 3 in Kerstenhausen und Jesberg große Belastungen der Wohnbevölkerung bedingt, weil sie auf langer Strecke durch diese Orte führt. Die Situation in Bad Zwesten und Richerode ist damit überhaupt nicht vergleichbar.

Ursprünglich führte die B 3 durch Bad Zwesten. Es wurde eine Ortsumfahrung (OU) gebaut. Jetzt führt die Bundesstraße 3 an vier bis fünf Häusern des östlichen Ortsrandes entlang. Auf der anderen Seite der Straße haben sich ca. drei gewerbliche Einrichtungen angesiedelt. Das ist anscheinend der Grund, weshalb die B 3 als Ortsdurchfahrt bezeichnet wird.

In Richerode lebten bei meiner letzten Nachfrage 44 Personen. Auf der sehr kurzen Strecke des „Ortsbereichs“ wird auf die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50km/h speziell hingewiesen, weil man sonst die Ortssituation nicht erkennen würde.

Obwohl also die personenbezogene Belastung in Bad Zwesten und Richerode mit der in Kerstenhausen und Jesberg in ihrem Umfang überhaupt nicht vergleichbar ist, erweckt die Tabelle den Eindruck einer vergleichbaren

Situation, ja sogar einer etwas größeren Entlastung für „Bad Zwesten“ und „Richerode“.

Nach Aussage des Planfeststellungsbeschlusses der VKE 20 rechnet man in der Wieraer Straße (B 454) in Treysa bei einem Durchbau der A 49 mit einem Verkehrsanstieg von 8740 Kfz/d. Diese Belastung von vielen an der Straße wohnenden Menschen hat man für die Information der Europäischen Kommission nicht „ausgewählt“.

Obwohl also schon Mai 2010 die Hessische Straßenbauverwaltung auf dieses entscheidende Defizit hingewiesen worden war, ist sie einfach darüber hinweggegangen.

(2) Warum hat die Hessische Straßenbauverwaltung als zuständige Fachbehörde offenbar weder die Europäische Kommission noch das Bundesverwaltungsgericht über diesen von mir vorgetragene Einwand informiert? Die Hessische Straßenbauverwaltung hätte ja versuchen können darzulegen, dass der unterlassene Personenbezug nach ihrer Auffassung kein gewichtiger Fehler sei.

Das Bundesverwaltungsgericht ist darauf angewiesen, dass es durch die Fachbehörde sachgerechte Informationen erhält. Sollte die wissenschaftliche Einschätzung kontrovers sein, muss das Bundesverwaltungsgericht auch darüber informiert werden. Im Jahr 2010 wurde die wegweisende Verkehrsuntersuchung der kanadischen Verkehrswissenschaftler Duranton und Turner zu den highways in den USA veröffentlicht. Fazit: **Es ist grundsätzlich nicht möglich durch Autobahnbau Staus auf Autobahnen zu reduzieren.** Dies gewinnt im vorliegenden Fall besondere Bedeutung wegen der erstrebten Entlastungswirkung der A 49 für A 5 und A 7. Es genügt eben nicht, nur die Strecke von Kassel bis Gemünden/Felda zu betrachten, man muss auch die Stauverlagerung ansprechen. Diese Unterlassung hat große Auswirkungen gehabt. So schreibt das Bundesverwaltungsgericht (Randnummer 75): *Der Planfeststellungsbeschluss hat der Entlastungsfunktion der A 49 für die A7/A5 eine hohe Bedeutung beigemessen.*

(3) Warum hat die damalige Hessische Straßenbauverwaltung das Bundesverwaltungsgericht nicht über die Ergebnisse der außerordentlich bedeutsamen Untersuchung von Duranton und Turner informiert?

Ein weiterer Punkt, bei dem sich eine unzureichende Information ausgewirkt hat, sehe ich in folgender Aussage des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil 2014,

Randnummer 75): *(Die A 49) wird sich günstig auf die Regionalstruktur auswirken.* Bei der Bewertung dieses Aspekts scheint mir ein deutlicher Unterschied vorzuliegen, je nachdem, ob Untersuchungen von interessierten Kreisen oder von einer Seite vorgenommen werden, bei der keine Interessen vorliegen. So schreibt Horst Lutter von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung schon 1979 (Räumliche Wirkungen des Fernstraßenbaue, ISBN 0303-2493, Seite 17): *Es wird ... deutlich, dass die meisten Untersuchungen von Interessenverbänden in Auftrag gegeben werden, die mit dem Untersuchungsergebnis in der Regel Argumente **für** den Bau einer Fernstraße sammeln wollen. Solche Interessenverbände sind fast ausschließlich Industrie- und Handelskammern...*

Bei einem Landesamt für Straßenbau ist die Situation ähnlich, und die enge Zusammenarbeit mit der regionalen Industrie- und Handelskammer war im Verlauf des Verfahrens zur A 49 offensichtlich.

Der Titel des Heftes 3/4, 1981, der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung zeigt schon mit seinem Titel *Autobahnbau ohne regionalwirtschaftliche Perspektive?* die Problematik an. Endogenen Entwicklungsstrategien wird der Vorzug vor exogenen gegeben. Es wird deutlich, dass eine günstige Auswirkung auf die Regionalstruktur sehr fraglich und eine ungünstige Auswirkung nicht ausgeschlossen ist. Auf meine Hinweise, etwa im Vergleich Alsfeld – Lauterbach oder Kreis Marburg-Biedenkopf – Kreis Gießen ist Hessen Mobil nie inhaltlich eingegangen.

(4.) Hat die Hessische Straßenbauverwaltung das Bundesverwaltungsgericht informiert, dass die räumlichen Wirkungen des Fernstraßenbaus in der wissenschaftlichen Diskussion sehr unterschiedlich bewertet werden und dass gerade Untersuchungen, die nicht für den Bau einer Autobahn verwendet werden, durch eine deutlich kritische Tendenz gegenüber einer möglichen regionalwirtschaftlich positiven Auswirkung gekennzeichnet sind?

Durch das folgende Beispiel werden die Folgen fehlerhafter Information geradezu exemplarisch greifbar.

Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts heißt es unter der Randnummer 75: *In einer Reihe von Ortsdurchfahrten werden Lärm und Luftschadstoffe vermindert werden, insbesondere in sensiblen Bereichen wie am Klinikum Hephata in Schwalmstadt.*

Fast alle folgenden Informationen habe ich zwar in Zusammenhang mit der ersten Petition schon dargestellt. Da aber in der Mitteilung über die Ablehnung der Petition trotz detaillierter Widerlegung durch mich die unzutreffenden Aussagen wiederholt werden, muss ich dieses Thema hier noch einmal aufgreifen.

Da eine Klage der evangelischen Kirche wegen der starken Beeinträchtigung des Klinikums Hephata durch den Bau der A 49 drohte, kam es zur Planung eines Tunnels beim nahegelegenen Ort Frankenhain. Aber es wäre dann noch die Zufahrt zum Autobahnanschluss direkt an den Einrichtungen Hephata vorbeigegangen. Ich habe, unabhängig von der Autobahnplanung, eine Westumfahrung von Treysa vorgeschlagen, um den Einrichtungen Hephata eine gedeihliche Entwicklung zu ermöglichen. Ob aufgrund dieses Vorschlags oder aufgrund eigener Überlegungen, weiß ich nicht, jedenfalls wurde von Hessen Mobil diese Westumfahrung umgesetzt, und die Straße zu den Einrichtungen Hephata wurde zu einer Stichstraße. Dies ist nun die einzige Stelle (s. Tabelle 3), an der es zu einem Verkehrsrückgang von 90% kommt, die Voraussetzung dafür, dass Lärm als halb so laut empfunden wird (Rückgang um 10 Dezibel).

Der Bau der Autobahn selbst führt an keiner einzigen Stelle des untergeordneten Straßennetzes zu einer Lärminderung „bis zu“ 10 Dezibel, wie es (unzutreffend) im Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission heißt. Aus dem schon falschen „bis zu“ wurde im folgenden Satz ein noch falscheres „nahezu“. Das doppelte Sahnehäubchen der Absurdität war dann der Umstand, dass die Europäische Kommission anscheinend nicht bemerkte, dass ihr keine Orte vorgestellt wurden, in denen der Durchgangsverkehr durch einen Bau der A 49 zunimmt, sondern nur „ausgewählte“ Orte, wo es zumindest nicht schlechter wird und sie die Aussage somit als generelle Aussage interpretierte. Und dazu kam noch der Umstand, dass „almost“ (nahezu) ins Deutsche mit „mindestens“ übersetzt wurde.

So wurde aus dem Tatsache, dass die A 49 an keiner Stelle des untergeordneten Straßennetzes eine Lärmreduzierung von bis zu zehn Dezibel bewirkt, in der Stellungnahme der Europäischen Kommission die Aussage, dass der Lärm im untergeordneten Straßennetzes um mindestens 10 Dezibel abnehme.

Aus dem Umstand, dass der Tunnel bei Frankenhain und die Westumgehung Treysas helfen, katastrophale Auswirkungen der A 49 für Hephata (wesentlich) zu reduzieren, wurde im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eine Verminderung von Lärm und Luftschadstoffen „insbesondere (?) in sensiblen Bereichen“ (Plural) „wie am Klinikum Hephata in Schwalmstadt“.

Eine ähnliche Sinnverschiebung ergab sich bei den ca.100 000 Fahrzeugen. Aus 100 000 Kfz in „ausgewählten“ Ortsdurchfahren (wobei ein Kfz bei jeder Ortsdurchfahrt neu gezählt wird; Seite 30 Stellungnahmeersuchen) wurde „die errechnete Verkehrsentlastung von ca. 100 000 Kfz/Tag (Seite 34). Da die Europäische Kommission einsah, dass eine Autobahn, auf der maximal 38 000 Fahrzeuge verkehren, eine Region nicht um 100 000 Fahrzeuge entlasten kann, korrigierte sie diese Aussage (allerdings auch unzulänglich), obwohl hier kein Übersetzungsfehler der Kommission vorlag.

Dass von der Autobahn selbst eine erhebliche Lärmbelastung ausgeht, schien weder der Hessischen Straßenbauverwaltung noch der Europäischen Kommission erwähnenswert.

Unter der Randnummer 75 heißt es im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts *Derr überregionale Schwerlastverkehr soll u.a. von ...der B 254 auf die A 49 verlagert werden.* Im Projektdossier des Bundes wurde speziell diese Bundesstraße genannt. Auf Seite 234 des Planfeststellungsbeschlusses zur VKE 30 wird diese Erwartung zurückgenommen.

Ich lege Wert darauf, dass man den von mir genannten Adressaten (Öffentlichkeit, Petitionsausschuss des Bundestages und Europäische Kommission) mitteilt, dass man nach nochmaliger Überprüfung der vorliegenden Daten die Aussage von einer überwiegenden Entlastungswirkung der A 49 nicht mehr aufrechterhalten kann.

Bei der mündlichen Erörterung der VKE 40, an der ich für die BVNH teilnahm wurde mir vom Versammlungsleiter unter Berufung auf den Paragraphen 73, 6 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes¹ untersagt, auf Fehler hinzuweisen. Ich habe einen Protest gegen diese Entscheidung zu Protokoll gegeben. Tatsächlich handelt es sich um eine Ermessensentscheidung, die durch den Wortlaut des § 73,6 abgedeckt war. Danach konnte selbst dann das

¹ ²¹Die Anhörungsbehörde kann auf die Erörterung verzichten, insbesondere wenn diese einer ergänzenden Sachverhaltsaufklärung oder der Suche nach Einigungsmöglichkeiten voraussichtlich nicht dienlich sein wird.

Wort verboten werden, wenn eine Äußerung „einer ergänzenden Sachverhaltsaufklärung“ „voraussichtlich dienlich sein“ würde.

Ich gehe hier nicht weiter auf diese, meiner Ansicht nach, absurde und demokratischen Ansprüchen widersprechende Regelung ein, sondern bitte nur um eine Antwort zu folgender Frage:

(4) Der Versammlungsleiter des Regierungspräsidiums Gießen berief sich für seine Entscheidung auf eine Vorgabe aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium. Bei einem Gespräch im Hessischen Wirtschaftsministerium im Jahr 2015 wusste man davon nichts²

Lässt sich noch feststellen, wer für die Entscheidung verantwortlich war?

Die mündliche Erörterung hatte für mich eine besondere Bedeutung. Auf meine erste sechsseitige Stellungnahme im Ausnahmeverfahren hatte ich (mit dem Hinweis auf die Zuständigkeit der Europäischen Kommission) keine Antwort erhalten. Wegen des Hinweises, dass die Europäische Kommission zuständig ist, habe ich (unter anderem mit einem persönlichen Gespräch in Brüssel und zwei Petitionen) vor allem versucht, bei der Europäischen Kommission die Fehler nachzuweisen. Tatsächlich ist es ja auch so, dass inzwischen auch niemand mehr im Hessischen Wirtschaftsministerium einen der von der EU-Kommission benannten konkreten zwingenden Gründe als zutreffend verteidigt.

Auch im Planfeststellungsverfahren habe ich für die BVNH schriftlich Stellung bezogen. Leider gab es in vielen Fällen keine konkrete Auseinandersetzung mit dem Inhalt der Einwendung, sondern nur eine Wiederholung des eigenen Standpunkts. (Meine Stellungnahme zur ablehnenden Mitteilung der ersten Petition in Hessen vom 1.3.2020 zeigt, dass auch hier in weiten Bereichen nach diesem Muster verfahren wurde.) Deshalb hatte ich große Erwartungen in den Erörterungstermin gesetzt, um hier wichtige Fehler ansprechen zu können.

Im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 40 wird ausführlich über verschiedene Aspekte der Umweltverträglichkeitsprüfung referiert. Ich erbitte nur eine Antwort auf folgende Frage:

² Quelle: Mein Gedächtnisprotokoll zum Gespräch im Hessischen Wirtschaftsministerium am 20.1.2015, 10.30h bis 13.30h, Punkt 1

(6.) Wurde dem Bundesverwaltungsgericht mitgeteilt, dass die Gutachter der Umweltverträglichkeitsstudie wegen der großen ökologischen Problematik empfohlen hatte, die Autobahnpläne aufzugeben?

Schließlich muss ich noch auf einen Punkt eingehen, bei dem offensichtlich ist, dass das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil von 2014 zu einem Fehlschluss gekommen ist, weil die Hessische Straßenbauverwaltung nicht von sich aus erforderliche Richtigstellungen vorgenommen hat.

Unter der Randnummer 87 äußert sich das Bundesverwaltungsgericht folgendermaßen zur Stellungnahme der Kommission:

Deren Richtigkeit hat das Bundesverwaltungsgericht auf die Kritik der Kläger, der Beklagte habe die Kommission unzureichend und teilweise fehlerhaft unterrichtet, nicht zu überprüfen.

Für den Streitgegenstand könnten Informationsdefizite allenfalls dann erheblich sein, wenn eine im Ergebnis abweichende Stellungnahme...ernsthaft in Betracht gekommen wäre.

Der Senat braucht den Einzelheiten hier aber nicht nachzugehen. Unter den hier gegebenen Umständen ist entscheidend, dass die Kommission von dritter Seite auf angebliche Defizite umfassend hingewiesen worden war, aber –abgesehen von einer punktuellen Selbstkorrektur- von sich aus keinen Anlass gesehen hat, diesen Bedenken nachzugehen und ihre Einschätzung zu ändern.

Obwohl das Bundesverwaltungsgericht den Begriff nicht nennt, wird aus dem Zusammenhang klar (und es wurde so auch in der mündlichen Verhandlung angesprochen), dass es bei den Beanstandungen um die so genannten „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ ging.

Ich fasse hierzu noch einmal die wichtigsten Fakten zusammen:

- Es ist nicht Aufgabe des Bundesverwaltungsgerichts zu überprüfen, ob die Stellungnahme der Kommission (zu den zwingenden Gründen) inhaltlich zutreffend ist.
- Eine Stellungnahme der Europäischen Kommission hat zwar Rechtsfolgen, kann aber auf europäischer Ebene rechtlich nicht auf ihre Richtigkeit überprüft werden (s. Ablehnung der Petition vom 1. März 2020, Seite 8).

- Die Europäische Kommission hat meinen Vorschlag, sich durch Rückfrage beim Hessischen Wirtschaftsministerium kundig zu machen, nicht wahrgenommen.
- Es hat sich (trotz entsprechender Aufforderung von meiner Seite) niemand gemeldet, der auch nur **einen** der von der Kommission konkret benannten „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ als zutreffend verteidigen würde.

Zwei Schlussfolgerungen sind meines Erachtens aus diesem Umstand zu ziehen:

1. Eine rechtliche Konstruktion, wie sie im vorliegenden Fall gegeben ist, ist überaus problematisch.
2. Die einzigen, die von sich aus für eine Klarstellung der Fakten sorgen könnten, sind die zuständigen Personen der Hessischen Straßenbauverwaltung (Hessen Mobil).

Zur Aussage des Bundesverwaltungsgerichts seien mir auch einige Anmerkungen gestattet:

Wenn sämtliche konkreten Aussagen zu den zwingenden Gründen unzutreffend sind, wäre nach meinem Verständnis eine abweichende Stellungnahme nicht nur ernsthaft in Betracht gekommen, sondern erforderlich gewesen.

Dass das Bundesverwaltungsgericht von „angeblichen“ Defiziten spricht, kann ich nachvollziehen, denn es ist ja, wie es selbst erklärt, den Einzelheiten nicht nachgegangen und konnte sich so kein eigenes Urteil bilden.

Mit der „dritten Seite“ ist meine für die BVNH eingereichte Petition gemeint. Richtig ist an der Aussage des Gerichts, dass die Kommission „umfassend“ auf die Defizite hingewiesen wurde. Auch die Aussage von einer „punktuellen“ Selbstkorrektur ist zutreffend. Aber ich kann nicht nachvollziehen, dass man die Weigerung, „den Bedenken nachzugehen“ (eventuell mit der Konsequenz, die „Einschätzung zu ändern“), mit einer positiven Konnotation versieht, obwohl gerade das Gegenteil angezeigt gewesen wäre.

Anscheinend kann nur das Hessische Wirtschaftsministerium für eine Klarstellung sorgen.

Im Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission (S. 29) heißt es, dass bei den zwingenden Gründen *positive Effekte nicht nur auf die Gesundheit des Menschen, sondern auch auf die Umwelt im Vordergrund*“ stehen. Ich habe mich deshalb vor allem bei der Argumentation mit diesen Aspekten auseinandergesetzt.

Dass diese beiden Begründungen abwegig sind, belegen nicht nur die gemeinsame Auffassung der Fachwissenschaftler für diese Bereiche, sondern auch die von mir konkret angesprochenen Punkte.

Auch zur verkehrlichen und wirtschaftlichen Argumentation wurde schon Entscheidendes gesagt. Da das Bundesverwaltungsgericht sich in seinem Urteil speziell auf diese Aspekte bezieht, bitte ich um eine Beantwortung der beiden folgenden Fragen:

(7.) Das Bundesverwaltungsgericht erwähnt, dass für die A 49 ein „vordringlicher Bedarf“ festgestellt wurde. Welche zurzeit in Deutschland in Bau befindlichen Autobahnen gehören nicht zum „vordringlichen Bedarf“?

(8.) Ist es zutreffend, dass mehr als die Hälfte des deutschen Autobahnnetzes zum Kernnetz des transeuropäischen Straßennetzes (TEN-V) zählt, die A 49 aber nicht?

Ich füge noch eine Frage an, weil ich auf anderem Wege trotz intensiver Bemühungen keine befriedigende Auskunft erhalten habe:

(9.) Warum wurde nach dem Zuschlag an einen privaten Betreiber der Vertrag nur in geschwärzter Form (bezüglich konkreter Zahlen) veröffentlicht? Warum wurden auch die Namen der Unterzeichner geschwärzt?

Die Zuverlässigkeit von Fakten ist die Grundlage alles politischen Handelns. Deshalb kommt nun dem Hessischen Wirtschaftsministerium eine besondere Verantwortung zu, die hier angesprochenen Punkte konkret und, ungeachtet früherer Versäumnisse, verlässlich zu beantworten.

Da es hier vornehmlich nicht um eine juristische Argumentation geht, sondern um Inhalte, die für die Öffentlichkeit und die Legislative von Bedeutung sind, sollte bei eventuellen Vergleichen nicht der Ist-Zustand, sondern die

Alternative / der Kompromiss P2, der als Petition dem Bundestag vorliegt, herangezogen werden.

Amöneburg, den 25.3.2021, Reinhard Forst (r-forst@web.de)