

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg  
06422-1231, [r-forst@web.de](mailto:r-forst@web.de)

4.7.2021

An das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Per E-Mail (ref-stb12bmvi.bund.de)

**Betr. Auskunftersuchen nach dem Umweltinformationsgesetz und dem Informationsfreiheitsgesetz**

Bezug: mein Antrag vom 2.6.2021 (Az Z26/286.2/1-829 IFG), Ihre Antwort vom 1.7.2021

Sehr geehrter Herr Paas,

ich bedanke mich sehr für Ihre Antworten. Sie haben für mich durchaus zu einem entscheidenden Erkenntniszugewinn geführt. Dazu gehört Ihre Erläuterung, dass „grundsätzlich“ im juristischen Sinn nicht die umgangssprachlichen Bedeutung „unbedingt“ hat, sondern fast im Gegenteil „nur im Grundsatz“ bedeutet.

In diesem Zusammenhang habe ich eine andere sprachliche Frage: In der Antwort zu Frage 2.1 sprechen sie von „vorzunehmenden“ Schwärzungen. Entspricht hier die juristische Definition der umgangssprachlichen: Schwärzungen, die „vorgenommen werden müssen“ (im Sinne des lateinischen Gerundivs)?

Der entscheidende inhaltliche Erkenntnisgewinn für mich besteht allerdings darin, dass die Durchführung von ÖPP-Projekten zu einer erheblichen Einschränkung demokratischer Rechte des Normalbürgers („Jedermannsrechte“) führt. Begründungen hierfür bleiben für mich auf einer abstrakten Ebene, die ich nicht mit konkreten Vorstellungen zu füllen vermag. Ich benutze als Beispiel die Antwort auf Frage 2.3:

- *Fertigstellungstermine wurden geschwärtzt, weil diese bei der Geschäftsabwicklung für die Projektgesellschaft von wirtschaftlichem Interesse sind.*
- *Bei einer Weitergabe besteht die Gefahr von nicht hinnehmbaren wirtschaftlichen Nachteilen bei zukünftigen Verhandlungen mit Dritten, die in Kenntnis der geschwärtzten Passagen ihre Ansprüche zum Nachteil der Gesellschaft aufbereiten können (Geht es darum, dass bei neuen*

Verträgen, hier mit der Strabag, ein Verhandlungspartner nicht wissen soll, wie unsicher die Angabe von Fertigstellungsterminen ist, damit er nicht Säumniszuschläge oder etwas anderes verlangt?).

Ich wusste nicht, dass bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (2016) die A 49 noch einmal einer gesamtwirtschaftlichen Maßnahmebewertung mit den Modulen

- Nutzen-Kosten-Analyse
- naturschutzfachliche Beurteilung
- raumordnerische Bewertung und
- städtebauliche Beurteilung unterzogen wurde.

Mir ist es allerdings nicht gelungen, diese Maßnahmebewertung mit dem von Ihnen angegebenen Link zu finden.

**1. Ich ersuche Sie, Sie mir diese Maßnahmebewertung zugänglich zu machen?**

Auf die Unzulänglichkeit früherer Bewertungen und höchst problematische Verhaltensweisen (Verschweigen des Fazits der Umweltverträglichkeitsstudie durch den Hessischen Wirtschaftsminister gegenüber der Öffentlichkeit) habe ich immer wieder hingewiesen. Auf meine Problematisierung der Nutzen-Kosten-Analyse habe ich nie eine inhaltliche Widerlegung erhalten. Ich füge sie im Anhang bei.

Sie haben mich darauf aufmerksam gemacht, dass beim Verfügbarkeitsmodell die Länge der Strecke eine untergeordnete Rolle spielt. Könnten Sie mir trotzdem mitteilen,

**2. wie die Länge der Strecke berechnet wurde: Kilometeranfangsstand Treysa bis zum Kilometerendstand bei Gemünden Felda oder als Addition von VKE 30 und VKE 40?**

Ich hatte ja darauf hingewiesen, dass sich je nach Berechnung ein Unterschied von 560m ergibt.

Mit freundlichen Grüßen, Reinhard Forst