



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Wohnen · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Herrn
Reinhard Forst
Steinwiesenweg 1
35287 Amöneburg

Geschäftszeichen VII 2-1 –63a04-A49

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Herr Reif
Telefon 0611 815-2924
Telefax 0611 32 717 2924
E-Mail norbert.reif@wirtschaft.hessen.de
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 30.07.2021

Datum 30. September 2021

Vorab per E-Mail an: r-forst@web.de

Ihr Auskunftsersuchen nach dem HUIG vom 30.07.2021

Meine Zwischennachricht vom 09.08.2021

Sehr geehrter Herr Forst,

vielen Dank für Ihre Anfrage vom 30.07.2021, in der Sie gestützt auf das HUIG um Umweltinformationen zu verschiedenen Themen rund um die Planung der A 49 bitten.

Vorangestellt möchte ich zunächst darauf hinweisen, dass mehrere der hier gestellten Fragen nicht auf die Herausgabe von Umweltinformationen im Sinne des HUIG gerichtet sind. Vielmehr werden hier teilweise Bewertungen oder Einschätzungen der Landesregierung zu früheren Verfahrensschritten oder historischen Zusammenhängen aus dem Verwaltungs- und Gerichtsverfahren sowie Motivationen von Vertretern der Landesregierung erfragt. Dennoch werde ich alle Ihre Fragen, soweit es mir möglich ist, beantworten.

Im Einzelnen können wir Ihnen hierzu Folgendes mitteilen:

Frage 1: Durch die Stellungnahme der Europäischen Kommission lässt sich erschließen, dass die Europäische Kommission meine Stellungnahme zum Ausnahmeverfahren von Mai 2010 nicht erhalten hat. Ein inhaltliches Eingehen der Planfeststellungsbehörde zu dieser Stellungnahme hat es (mit dem Hinweis auf die Zuständigkeit der Europäischen Kommission) ebenfalls nicht gegeben. Ist meine Stellungnahme dem Bundesverwaltungsgericht zur Verfügung gestellt worden?

Antwort: Dem Bundesverwaltungsgericht haben alle relevanten Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren des Regierungspräsidium Gießen zum Neubau der A 49 VKE 40 vorgelegen. Ich gehe davon aus, dass mit der erwähnten „Stellungnahme zum Ausnahmeverfahren“ Ihre im Namen der Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen im Anhörungsverfahren abgegebene Stellungnahme vom 26.05.2010 gemeint



ist. Diese war Bestandteil der Verfahrensakte der Anhörungsbehörde beim Regierungspräsidium Gießen und damit auch Bestandteil der Verfahrensakte des Planfeststellungsverfahrens. Diese wurde dem Bundesverwaltungsgericht im Zusammenhang mit den im Jahr 2012 eingeleiteten Klageverfahren zweier Naturschutzverbände vollständig im Original vorgelegt und lag dem Bundesverwaltungsgericht somit auch bei Erlass seines Urteils vom 23.04.2012 vor.

Frage 2: Warum hat die Hessische Straßenbauverwaltung als zuständige Fachbehörde offenbar weder die Europäische Kommission noch das Bundesverwaltungsgericht über den von mir vorgetragenen Einwand informiert, dass Aussagen zur Lärmbelastung vor allem in Bezug zu betroffenen Personen gesetzt werden müssen? Die Hessische Straßenbauverwaltung hätte ja, wenn sie anderer Meinung ist, versuchen können darzulegen, dass der unterlassene Personenbezug nach ihrer Auffassung kein gewichtiger Fehler sei.

Antwort: Der EU-Kommission und dem Bundesverwaltungsgericht waren zum Zeitpunkt ihrer Entscheidungen alle maßgeblichen Fakten und Ihre Kritikpunkte bekannt.

Wie bereits zu Frage 1 dargelegt wurde, lagen dem Bundesverwaltungsgericht Ihre Stellungnahmen aus dem Anhörungsverfahren vor. Der hier angeführte Kritikpunkt war auch explizit Gegenstand einer von Ihnen verfassten, von der Klägerseite am 17.02.2014 beim Gericht eingereichten Stellungnahme. Darüber hinaus hatten Sie in der mündlichen Verhandlung als Sachbeistand der Kläger von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Argumente für Ihre Sichtweise vorzutragen. Das Bundesverwaltungsgericht ist in seiner Urteilsbegründung Ihrer Argumentation allerdings nicht gefolgt.

Der Europäischen Kommission wurden im Stellungnahmeverfahren umfangreiche Unterlagen, u. a. die damalige Verkehrsprognose vorgelegt. Diese waren Grundlage der Entscheidung der EU-Kommission vom 03.12.2010. Seit dem Jahr 2010 haben Sie, wie aus einer Veröffentlichung des Petitionsausschusses des Europäischen Parlaments vom 30.08.2012 hervorgeht, eine eigene Korrespondenz mit der EU-Kommission geführt, im Rahmen derer Ihnen unter anderem von der EU-Kommission mitgeteilt worden ist:

„...dass es keinen rechtlichen und technischen Grund für das Anordnen einer weiteren technischen Untersuchung durch Dritte zur Prüfung der Glaubwürdigkeit der von dem Mitgliedstaat vorgelegten Informationen gibt. Die Kommission hätte nicht gezögert, zusätzliche Informationen von dem Mitgliedstaat anzufordern, wenn es bei den Ergebnissen der Untersuchung Unstimmigkeiten gegeben hätte. In diesem Fall war dazu jedoch kein Anlass gegeben. ...“

Aufgrund des von Ihnen im Jahr 2011 angestoßenen Petitionsverfahrens beim EU-Parlament wurde der Text der Stellungnahme der EU-Kommission am 15.02.2012 hinsichtlich einiger Punkte korrigiert, ohne dass die EU-Kommission - in Kenntnis Ihrer Kritikpunkte - zu einem inhaltlich anderen Ergebnis gekommen ist.

Frage 3: Die kanadischen Verkehrswissenschaftler Durant und Turner haben 2009 in einer groß angelegten Untersuchung in den USA nachgewiesen, dass es nicht möglich ist, durch einen zusätzlichen Bau von Autobahnen Staus zu reduzieren. Warum

hat die damalige Hessische Straßenbauverwaltung das Bundesverwaltungsgericht nicht (auch) über die Ergebnisse dieser wegweisenden Untersuchung informiert?

Antwort: Ich kann Ihnen versichern, dass sich die Experten der Bundesstraßenbauverwaltung und der Straßenbauverwaltungen der Länder mit relevanten wissenschaftlichen Untersuchungen in allen Bereichen des Straßenbaus und der Verkehrsplanung auseinandersetzen und diese soweit erforderlich in ihre Arbeit einfließen lassen. Der in der von Ihnen angeführten Studie behandelte Themenkomplex der Entlastungswirkung neuer Straßen, war auch Gegenstand des gerichtlichen Verfahrens beim Bundesverwaltungsgericht. Die Kläger haben hierzu umfangreiche Kritik vorgetragen und die Hessische Straßenbauverwaltung ihren fachlichen Standpunkt zu dieser Kritik dargelegt. Das Bundesverwaltungsgericht ist der Auffassung der Straßenbauverwaltung gefolgt.

Frage 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 in Auftrag gegeben wurden, durch eine deutlich kritische Tendenz gegenüber einer möglichen regionalwirtschaftlich positiven Auswirkung gekennzeichnet sind?

Antwort: Ich verweise hier auf die Ausführungen zu Frage Nr. 3.

Frage 5: In der Antwort auf meine erste Petition an den Hessischen Landtag wird darauf verwiesen, dass es im Bereich Hephata durch den Bau der A 49 zu einer Halbierung des Lärms komme. Diese Aussage hat das Bundesverwaltungsgericht von der Hessischen Straßenbauverwaltung übernommen. Ist es richtig, dass die große Verkehrsreduzierung bei Hephata nicht durch den Bau der A 49 zustande kommt, sondern durch die Westumfahrung Treysa, die es ermöglichte, die Straße nach Hephata zu einer Stichstraße zu machen und dass die Kritiker der Autobahnplanung schon frühzeitig eine solche Maßnahme vorgeschlagen haben?

Antwort: Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil allgemein auf die Entlastungswirkung der A 49 in einzelnen Bereichen abgestellt u. a. im Bereich des Klinikum Hephata (im Bereich der VKE 30). Der Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der VKE 40 stellt auf Entlastungswirkungen beim Klinikum Hephata nicht explizit ab. Vielmehr wurden im Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40, insbesondere die Entlastung auf der Strecke A 7/A 5 und in anderen Bereichen des untergeordneten Netzes hervorgehoben, die durch die Verkehrsuntersuchung belegt wurden. Diese Bewertung hat das Bundesverwaltungsgericht bestätigt, wobei es auch ausdrücklich hervorgehoben hat, dass es teilweise in anderen Bereichen infolge der Umorientierung von Verkehrsströmen zu einer begrenzten Erhöhung von Verkehrslärm und Abgasen kommen kann. In der Summe überwiegen jedoch aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts die vom Vorhabenträger prognostizierten Vorteile. Dies gilt auch für die Nebeneffekte, wie die Situation beim Klinikum Hephata.

Frage 6: Ist es richtig, dass auf Seite 234 des Planfeststellungsbeschlusses zur VKE 30 die Erwartung zurückgenommen wird, die A 49 könne zu einer entscheidenden Entlastung der B 254 führen?

Antwort: Auf Seite 234 wird dargestellt, dass die Entlastungswirkung der B 254 im Ergebnis geringer ausfällt als ursprünglich angenommen, ohne dass dadurch die Planung der A 49 in Frage gestellt wird.

Frage 7: Erhält die Hessische Straßenbauverwaltung ihre Aussage im Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission aufrecht, dass der Bau der A 49 zu einer Lärmentlastung von „nahezu“ 10 Dezibel führen würde?

Antwort: Die Unterlagen für das Stellungnahmeersuchen an die Kommission vom 09.06.2010 wurden seinerzeit auf Grundlage der vorliegenden Informationen nach bestem Wissen und Gewissen erstellt, um der EU-Kommission die Abgabe der erforderlichen Stellungnahme zu ermöglichen. Diese wurden von der EU-Kommission als ausreichend und nachvollziehbar angesehen. Die Aussage der Lärmreduzierung von nahezu 10 Dezibel bezog sich nach den vorgelegten Unterlagen ausdrücklich auf die Ortslagen, in denen es nach der Verkehrsprognose zu erheblichen Entlastungen kommt.

Eine Überprüfung oder Neubewertung dieser Angaben ist nicht erfolgt und war auch nicht notwendig, da im anschließenden Planfeststellungsverfahren das Vorliegen der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses durch die Planfeststellungsbehörde nochmals anhand detaillierterer Erkenntnisse überprüft wurde. Diese in einem späteren Verfahrensschritt erfolgte Prüfung wurde durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt.

Frage 8: Warum hat die Hessische Straßenbauverwaltung in ihrem Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission (Tabelle 3) keine Orte aufgenommen, in denen durch den Bau der A 49 der innerörtliche Durchgangsverkehr zunimmt?

Antwort: Eine Auskunft dazu, warum der damalige Unterlagenersteller in der Tabelle diese Form der Darstellung gewählt hat, ist nicht möglich. Die Orte, für die Verkehrszunahmen prognostiziert wurden, wurden jedoch ebenfalls dargestellt. Den Unterlagen zum Stellungnahmeersuchen war die Verkehrsprognose beigelegt, aus der sich die Verkehrsentlastungen und Verkehrszunahmen in bestimmten Bereichen eindeutig und im Detail entnehmen ließen. In dem von Ihnen zitierten Formblatt, welches nur eines von vielen Dokumenten des Stellungnahmeersuchens darstellte, wurde ein Schaubild aufgenommen, in dem die damals prognostizierten bereichsweisen Verkehrsentlastungen bzw. -zunahmen infolge des Autobahnbaus dargestellt waren.

Frage 9: Ist es richtig, dass im Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission nur die Auswirkungen der zu bauenden Autobahn auf das untergeordnete Straßennetz, nicht aber die unmittelbaren Auswirkungen auf zukünftige Anwohner der Autobahn in den Blick genommen wurden?

Antwort: Der Europäischen Kommission wurden alle wesentlichen und verfügbaren Informationen zur Verfügung gestellt, die für die Abgabe der Stellungnahme durch die Kommission erforderlich waren.

Frage 10: Unter Berufung auf den Paragraphen 73,6 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes wurde mir bei der Anhörung zur VKE 40 in Stadtallendorf unter sagt, auf Fehler im Bereich Verkehr und der zwingenden Gründe des überwiegenden

öffentlichen Interesses hinzuweisen. War diese Ermessensentscheidung eine Entscheidung des Versammlungsleiters aus dem RP Gießen oder gab es dazu eine Anweisung aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium?

Antwort: Die Planfeststellungsbehörde sieht in der Durchführung des Erörterungstermins ein wichtiges Element zur Sachverhaltsaufklärung und Klärung offener Fragen der beteiligten Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände. Eine Anweisung in dem von Ihnen beschriebenen Sinne kann daher klar ausgeschlossen werden. In die Organisations- und Ordnungszuständigkeit der Anhörungsbehörden in Bezug auf den Erörterungstermin wird seitens des Hessischen Wirtschaftsministeriums nicht eingegriffen.

Frage 11: Wurde dem Bundesverwaltungsgericht mitgeteilt, dass die Gutachter der Umweltverträglichkeitsprüfung 1 empfohlen hatten, die Autobahnpläne wegen der ökologischen Problematik aufzugeben?

Antwort: Dem Bundesverwaltungsgericht lagen alle für die Entscheidung notwendigen Informationen vor. Die Ergebnisse der UVS I waren Gegenstand Ihrer ersten Stellungnahme im Namen der Botanischen Vereinigung für Naturschutz in Hessen im Anhörungsverfahren vom 01.05.2007, die dem Bundesverwaltungsgericht mit allen anderen Unterlagen des Anhörungsverfahrens übermittelt worden war.

Frage 12: Trifft es zu, dass der damalige Hessische Verkehrsminister Lothar Klemm die Aussage der Gutachter der Öffentlichkeit nicht mitgeteilt hat?

Antwort: Alle Untersuchung sind der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Eine abschließende Aussage dazu, ob der frühere Hessische Verkehrsminister Klemm in irgendeinem Zusammenhang etwas zu den Aussagen des Gutachters der UVS I in der Öffentlichkeit geäußert hat, ist leider nicht möglich.

Frage 13: Gibt es wenigstens eine Begründung der von der Europäischen Kommission Dezember 2010 benannten konkreten Begründungen für die Anerkennung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (für den Bau der A 49), den die Hessische Landesregierung als zutreffend betrachtet? Wenn ja, welche?

Antwort: Die EU-Kommission hat Ihre Stellungnahme auf Grundlage der seinerzeit von Hessen Mobil als Teil der Bundesauftragsverwaltung vorgelegten Informationen abgegeben. Das Vorliegen der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses wurde von der Planfeststellungsbehörde des damaligen HMWVL im Planfeststellungsbeschluss nochmals aufgrund der im Jahr 2012 vorliegenden aktuellsten Datengrundlage selbstständig geprüft und bestätigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese Prüfung nachvollzogen und bestätigt. Eine weitere Neubewertung durch die Hessische Landesregierung war und ist nicht erforderlich.

Frage14: Gibt es eine weitere in Bau befindliche oder geplante Bundesautobahn, bei der sich nicht nur ein beträchtlicher Streckenabschnitt, sondern auch eine Autobahnabfahrt (bzw. -auffahrt) im Gebiet der Wasserschutzzone II befindet? Wenn ja, welche?

Antwort: Im Geltungsbereich des HUIG ist eine solche Bau- bzw. Planungsmaßnahme nicht bekannt. Über die Bestandssituation liegen uns keine vollständigen Daten vor. Hier ist insoweit z. B. bekannt, dass eine Anschlussstelle der A 60 bei Rüsselsheim in

der WSZ II verortet ist. Soweit sich Ihre Anfrage auf Bau- und Planungsmaßnahmen außerhalb Hessen bezieht, bitten wir Sie, sich an die zuständige Autobahn GmbH des Bundes zu wenden.

Frage 15: Welche zurzeit in Deutschland in Bau befindlichen Autobahnen gehören nicht zum „vordringlichen Bedarf“?

Antwort: Wir bitten Sie, diese Anfrage an die Autobahn GmbH des Bundes zu richten, die insoweit über das entsprechende Überblickswissen verfügt.

Frage 16: Ist es richtig, dass über 50% der deutschen Autobahnen zum sog. Kernnetz des transeuropäischen Straßennetzes zählen, die A 49 aber nicht?

Antwort: Zum ersten Teil der Frage bitten wir Sie, diese aufgrund des erforderlichen Überblickswissens an die Autobahn GmbH zu richten.

Der zweite Teil der Frage ist dahingehend zu beantworten, dass die A 49 Bestandteil des transeuropäischen Gesamtnetzes ist.

Frage 17: Kann eine Karte der UVS 2 mit der eingezeichneten Trasse der A 49 im Bereich der VKE 40 zur Verfügung gestellt werden?

Antwort: Die Originalunterlagen der UVS liegen hier leider nicht mehr vor.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Hermann