

## **Anmerkungen zu den Antworten zum Auskunftsersuchen an das Hessische Ministerium für Wirtschaft**

(Fragen 30.7.2021, Antworten 30.9.2021)

### Vorbemerkung:

Ich bin zwar der Auffassung, dass sämtliche Fragen in den Bereich des HUIG fallen (s. § 2 Begriffsbestimmungen, Nr.3 a und b), da Sie aber alle Fragen beantwortet haben, ist eine Diskussion über diesen Punkt entbehrlich. *Kursivschrift* kennzeichnet Zitate.

### Zu Antwort 1

Hierzu zwei Fragen: Existiert die Verfahrensakte noch und ist Sie einsehbar? Warum hat man sich geweigert, sich mit meiner Stellungnahme für die Botanische Vereinigung (wie Sie zutreffend angeben) zu befassen, wenn sie doch zum Verfahren gehörte?

### Zu Antwort 2

Das Bundesverwaltungsgericht ist keine straßenbauliche Fachbehörde, die ohne rechtzeitige Information über Kritikpunkte (zu denen es Fachauskunft von dritter Seite hätte anfordern können) in der Lage wäre, die Relevanz von Bewertungsmethoden zu beurteilen. Obwohl ich in der Zwischenzeit immer wieder mit einfachen Beispielen verdeutlicht habe, dass die angewandte Methode zur Erfassung von Lärmauswirkungen in die Irre führt, hat die Straßenbaubehörde bis jetzt inhaltlich noch nie dazu offiziell Stellung bezogen. Ich kann das nur so deuten, dass die Straßenbauverwaltung ihren Fehler inzwischen zwar erkannt hat, aber dies nicht öffentlich bestätigen möchte.

In den Unterlagen, die der Europäischen Kommission vorgelegt wurden, war der Personenbezug gerade nicht enthalten.

Leider wird kein Datum zum Schreiben der Kommission angegeben, so dass sich nicht erkennen lässt, auf welchen Zusammenhang sich dieser Auszug aus einem Schreiben bezieht. Unabhängig davon ist Folgendes festzuhalten: Die Kommission konnte wegen fehlender Fachkenntnis selbst keine inhaltliche Prüfung der Aussagen vornehmen. Über ein Jahr nach der zustimmenden Stellungnahme (3.12.2010) hat die Kommission nach einer nur äußerst mühsam zu erreichenden Rückfrage bei der Hessischen Landesregierung, wie Sie selbst schreiben, *einige Punkte* korrigiert (15.2.2012). Sie betrafen Übersetzungsfehler

der Kommission und einen Punkt, der aufgrund formaler Logik berichtigt werden musste. Aber sämtliche angegebenen konkreten Punkte waren sachlich falsch. Die verbliebenen Fehler gehen auf unzutreffende Aussagen im Stellungnahmeersuchen der Hessischen Straßenbauverwaltung zurück. Zu unterstellen, dass die Kommission in Kenntnis aller Fehler zu keinem inhaltlich anderen Ergebnis gekommen wäre, käme einer Bestätigung gleich, dass das gesamte Stellungnahmeersuchen bezüglich der Punkte des Gemeinwohls (*zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses*) eine Farce ist.

Zu Antwort 3

Die Experten der Straßenbauverwaltung haben sich, so die Antwort, *mit relevanten wissenschaftlichen Untersuchungen in allen Bereichen des Straßenbaus und der Verkehrsplanung auseinandergesetzt und diese, soweit erforderlich, in die Arbeit einfließen lassen.*

Gefragt war nach einer konkret benannten, groß angelegten wegweisenden Untersuchung. Die Antwort geht (leider wieder einmal) nicht konkret auf die Frage ein und lässt alle Interpretationsmöglichkeiten offen:

- Die Untersuchung von Durantou und Turner wird zwar als relevante wissenschaftliche Untersuchung angesehen, aber man hat sich mit ihr nicht befasst.
- Die Arbeit wird nicht als relevante wissenschaftliche Untersuchung angesehen. Deshalb hat man sich mit ihr nicht befasst.
- Man hat sich mit ihr befasst, sah es aber nicht als *erforderlich* an, sie in die Arbeit einfließen zu lassen.

Bei allen drei Möglichkeiten bleibt die Frage nach dem „Warum“ unbeantwortet.

Zu Antwort 4

Die Ausführungen zu Frage Nr.3 sind keine Antwort zu Frage Nr.4. Eine objektive Information des Bundesverwaltungsgerichts hätte in diesem Punkt, das wird hier deutlich, durch eine neutrale Stelle erfolgen müssen, nicht durch eine Straßenbauverwaltung, deren Profession es ist, Straßen zu planen und bauen zu lassen.

Zu Antwort 5

Warum ist es nicht möglich, eine Frage einfach zu beantworten?

In meiner Frage war von der VKE 40 keine Rede. Warum das Abschweifen auf die VKE 40?

Ich weise noch einmal darauf hin, dass weder die Straßenbauverwaltung noch das Bundesverwaltungsgericht eine Kenntnis davon haben, wie viele Personen (in welchem Umfang) in Ortsdurchfahrten neu von Straßenlärm betroffen und wie viele entlastet werden.

Bei Treysa-Hephata ist die Verkehrsreduzierung auch kein *Nebeneffekt* des Autobahnbaus. Der Grund für die Verkehrsreduzierung ist in meiner Frage angegeben: die Westumgehung Treysas und die Umwandlung einer Durchgangsstraße zu einer Stichstraße. Gerade der Umstand, dass durch den Bau der A 49 der Verkehr beim Klinikum Hephata massiv angestiegen wäre, war ja für den Bau der Ortsumgehung ausschlaggebend.

Die Aussage, dass der Planfeststellungsbeschluss zum Bau der VKE 40 *nicht explizit ... auf Entlastungswirkungen beim Klinikum Hephata abstellt*, ist mehr als banal, weil die VKE 40 keinerlei positive Auswirkungen auf das Klinikum Hephata hat, auch nicht „implizit“.

Im Stellungnahmeersuchen der Hessischen Straßenbauverwaltung an die Europäische Kommission stellt aber die Lärmreduzierung (unmittelbar) bei den Gebäuden des Klinikums Hephata (aber mit Lärmzuwachs in seiner näheren Umgebung) den Ausgangspunkt für eine geradezu absurde Verkehrung der realen Verhältnisse dar. Eine Lärmreduzierung um 10 Dezibel, die nichts mit der Autobahn zu tun hat, führte auf Seite 33 des Stellungnahmeersuchens zu folgender Aussage:

*Die Reduzierung der Verkehrsbelastungen in den dann beruhigten Ortsdurchfahrten beträgt bis zu 90 % (vgl. hierzu Tab. 3 auf Seite 33). Die damit erzielte Verringerung des Schallpegels beträgt nahezu 10 dB(A). Für das menschliche Gehör wird dies als eine Halbierung der Lautstärke wahrgenommen.*

Dankenswerterweise wird hier (zutreffend) darauf hingewiesen, dass für die Halbierung des Lärms eine Reduzierung des Verkehrs auf 10% des Ausgangswerts erforderlich ist. In diesem Umstand liegt auch der Grund, weshalb jede neue Straße die Gesamtlärmbilanz erhöht.

Aber zurück zu Hephata. Nirgendwo führt der Bau der A 49 zu einer Verkehrsreduzierung von 90%. Da man den einzigen Fall Hephata, wo eine solche Verkehrsreduzierung aus anderen Gründen erfolgt, zu Unrecht mit der A

49 in Verbindung brachte, entstand die falsche Aussage von Verkehrsreduzierungen in Ortsdurchfahrten von *bis zu* 90%. Daraus entstehe eine Verringerung des Schallpegels in den Ortsdurchfahrten um *nahezu* 10 Dezibel. Beide Fehler wurden bis jetzt nicht richtiggestellt. Nur die nochmalige Steigerung des Unsinn, die falsche Übersetzung von *almost* (nahezu) mit *mindestens* wurde auf meine mühselige Intervention hin von der EU-Kommission korrigiert.

Nr. 6

Die Aussage, dass *die Entlastungswirkung* (gemeint: „Entlastung“) *der B 254 im Ergebnis geringer ausfällt als ursprünglich angenommen*, halte ich für etwas beschönigend angesichts der Aussage im Planfeststellungsbeschluss: *Anzumerken ist ferner, dass die sich aus dem BVWP 92 ergebende, im Erläuterungsbericht erwähnte „Entlastung, vornehmlich vom Schwerkkehr, der B 254“ durch die A 49, insbesondere wegen der gewählten Trassenführung..... nicht eintritt.*

Gleichwohl taucht bis jetzt die Entlastungswirkung der A 49 auf die B 254 in Stellungnahmen immer wieder auf, vermutlich, weil der Erläuterungsbericht nicht korrigiert wurde.

Nr.7

Es geht nicht darum, ob eine Aussage „nach bestem Wissen und Gewissen“ erstellt wurde, sondern ob sie richtig oder falsch ist. Auch im Mittelalter wurden ärztliche Ratschläge nach bestem Wissen und Gewissen erstellt, aber nicht alle waren der Gesundheit förderlich.

Im Stellungnahmeersuchen der Hessischen Straßenbauverwaltung an die EU-Kommission wurde bei der Aussage einer Lärmreduzierung von nahezu 10 Dezibel eben nicht eine Einschränkung *ausdrücklich auf die Ortslagen* vorgenommen, *in denen es nach der Verkehrsprognose zu erheblichen Entlastungen kommt*. Dass man in die Tabelle 3 (Seite 32) des Stellungnahmeersuchens keinen einzigen Ort aufgenommen hat, in dem es durch Bau der A 49 teilweise zu einem erheblichen Anstieg des Durchgangsverkehrs kommt, führte (ob gewollt oder nicht) de facto zu einer Fehlinformation der Europäischen Kommission.

Nr. 8

*Der damalige Unterlagenersteller war doch die Hessische Straßenbauverwaltung. Die von mir zitierte Tabelle war nicht nur ein Formblatt, welches nur eines von vielen Dokumenten des Stellungnahmeersuchens darstellte, sondern befand sich hervorgehoben im Textteil des Stellungnahmeersuchens. Die von Ihnen erwähnte beigefügte Verkehrsprognose waren dagegen Karten, bei denen kleingedruckt und schwer lesbar erwartete Verkehrsmengen angegeben waren.*

Im Schaubild (Tabelle 3) wurden eben nicht Verkehrsentlastungen bzw. –zunahmen infolge des Autobahnbaus dargestellt, sondern in keinem Fall Zunahmen.

Nr.9

Hier liegt eine Frage vor, bei der man einfach mit „ja“ oder „nein“ hätte antworten können.

Ich entnehme der Antwort, dass man die Lärmbelastung durch die Autobahn selbst nicht als *wesentliche Information* ansieht.

Nr. 10

Die Frage ist klar beantwortet. Dafür bedanke ich mich. Allerdings stellt sich mir die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde nicht eine Kontrollpflicht hat, nämlich zu gewährleisten, dass eine Sachverhaltsaufklärung möglich ist. Im Protokoll des Anhörungstermins in Stadtallendorf war ja mein Protest gegen die Unterbindung der Sachverhaltsaufklärung festgehalten.

Nr.11

Der entscheidende Punkt ist, dass die Hessische Straßenbauverwaltung das Bundesverwaltungsgericht offenbar nicht über diesen wichtigen Gesichtspunkt informiert hat.

Nr.12

Wie wurde diese Untersuchung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht? Ich selbst habe sie nur über ein Mitglied des Hessischen Landtags erhalten.

Nr.13

Die Antwort hat mit der Frage nichts zu tun. Es geht nicht um *eine weitere Neubewertung*, sondern schlicht um die Frage, welche der konkreten Begründungen für die Anerkennung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, die die Europäische Kommission am 3.12.2010 abgegeben hat, damals, jetzt und in der Zwischenzeit von der Hessischen Landesregierung als inhaltlich zutreffend angesehen werden.

Nr.14

Ich habe mich mit dieser Frage in der Zwischenzeit an das Bundesverkehrsministerium gewandt. Man hat dort zu diesem Punkt keine Informationen. Die Bewertung dieses Umstands überlasse ich jedem selbst.

Nr. 15

Auch mit dieser Frage habe ich mich zwischenzeitlich an das Bundesverkehrsministerium gewandt. Alle zurzeit in Bau befindlichen Autobahnen befinden sich *im vordringlichen Bedarf*. Ich bin mir nicht sicher, ob das Bundesverwaltungsgericht darüber informiert war. Denn es hat diesen Umstand als einen der zwingenden Gründe benannt. Zu Ende gedacht würde das bedeuten, dass bei allen Autobahnprojekten von Vornherein ein zwingender Grund gegeben ist, und der ganze Aufwand einer Prüfung sich erübrigen würde.

Nr.16

Dass über 50% der deutschen Autobahnen zum Kernnetz des transeuropäischen Straßennetzes gehören, die A 49 aber nicht, habe ich schon vor Jahren aus dem Bundesverkehrsministerium erfahren. Nur ein geringer Prozentsatz rein lokaler Autobahnen zählt nicht zum transeuropäischen Gesamtnetz.

Nr. 17

Dass die zentrale Karte einer vom Hessischen Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebenen Untersuchung zur ökologischen Problematik nicht mehr vorliegt, kann ich schwer nachvollziehen.

Reinhard Forst, [r-forst@web.de](mailto:r-forst@web.de), 18.10.2021