

Einige zentrale Erfahrungen aus 44jähriger Beschäftigung mit Planung und Bau der A 49 in Hessen

Bei jeder intensiven Beschäftigung mit einem Thema ergeben sich Einsichten, die für andere hilfreich sein können und sollten. So fasse ich hier einige Punkte zum Straßenbau und zur A 49 zusammen.

1. Lärmauswirkungen von Fernstraßenbau werden generell irreführend berechnet.

Vor dem Bau der A 49 und wohl generell vor jedem Autobahnbau in Deutschland wurden und werden erwartete Auswirkungen auf das „untergeordnete Straßennetz“ berechnet. Sie spielt in der politischen Diskussion der Gesichtspunkt einer erwarteten „Entlastungswirkung in Ortsdurchfahrten“ eine wichtige Rolle, besonders in der (partei)politischen Argumentation. Für die Planer ist dies ein untergeordneter Gesichtspunkt.

Hierzu ist folgendes anzumerken: Tendenziell gilt natürlich, dass eine Straße, die parallel zu einer geplanten Autobahn verläuft, „entlastet“ wird und Autobahnzubringer „belastet“ werden.

Der entscheidende Fehler der üblichen Berechnung besteht darin, dass nur die Kenngrößen „Ort“ und „Anzahl der Fahrzeuge“ betrachtet werden. Das entscheidende Kriterium „Anzahl der betroffenen Personen“ gibt es nicht. Das führt z.B. zu folgender absurden Situation: Durch einen Autobahnbau wird ein Weiler mit 10 betroffenen Personen um 6500 durchfahrende Fahrzeuge entlastet. An einer nahen Autobahnzufahrt nimmt der Verkehr in einer Ortsdurchfahrt um 6500 Fahrzeuge zu. Hiervon sind 200 Personen betroffen. Nach der bisher benutzten Berechnung wird die Mehrbelastung von 6500 Fahrzeugen in einem Ort durch die Verkehrsabnahme um 6500 Fahrzeuge in einem anderen Ort ausgeglichen. Tatsächlich ist aber im Beispielsfall die Verkehrsbelastung 20mal höher als die –entlastung.

Hinzu kommt, dass durch die Definition „(Entlastungs)wirkungen im untergeordneten Straßennetz“ die unmittelbaren Lärmauswirkungen

einer Autobahn auf Menschen, die in der Nähe der künftigen Autobahn wohnen, nicht beachtet werden.

2. Jede neue Straße führt tendenziell zu einer Zunahme der Lärmbelastung.

Vielen Menschen ist nicht bewusst, dass der wahrgenommene Lärm nicht parallel zur Zu- oder Abnahme des Verkehrs verläuft. Die Abnahme des Verkehrs an einer vielbefahrenen Strecke von 25000 Fahrzeugen auf 21000 wird von den Betroffenen kaum wahrgenommen. 4000 Fahrzeuge in einem bisher unbelasteten Raum stellen aber eine deutlich wahrgenommene, neue Belastung dar. Generell gilt: Verkehr muss um ca. 90% abnehmen, damit es als eine Halbierung des Lärms empfunden wird.

3. Die Nutzen-Kosten-Analyse zur Berechnung für den Neubau von Autobahnen enthält neben vielen Fragwürdigkeiten zwei grundsätzliche Fehler.

Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) stellt eine wichtige Grundlage für den Neubau von Autobahnen dar. Banal formuliert: Der Nutzen muss größer sein als die Kosten, wenn eine Autobahn gebaut werden soll. Der Nutzen wird vor allem durch den berechneten Zeitgewinn erzielt, ob nun Güter von A nach B transportiert werden oder ob man privat einen Urlaubstag verbringen möchte. Dass es keinen objektiven Geldwert für einen berechneten Zeitgewinn (pro halbe Stunde soundsoviel Euro) durch die Fahrt auf der neugebauten Autobahn geben kann, ist klar, ebenso keinen für eine leichtere Überquerbarkeit einer innerörtlichen Straße („Entlastungswirkungen in Ortsdurchfahrten“), der ebenfalls berechnet wird.

Die beiden entscheidenden Grundfehler sind aber folgende:

3.1 Man darf den Zeitgewinn nicht unmittelbar für den Zeitpunkt der Fertigstellung berechnen, sondern muss sich an Erfahrungswerten der Vergangenheit orientieren. Dabei zeigt sich z.B., dass ein

errechneter Zeitgewinn nach vier Jahren (z.B. durch den induzierten Verkehr) deutlich unter die Hälfte des errechneten Werts gesunken ist (s. Kritik Prof. Marte).

- 3.2 Da die Berechnung von objektiven Geldwerten für negative ökologische Folgen kaum oder nicht möglich ist, entfällt sie bei der Nutzen-Kosten-Berechnung. Das betrifft z.B. gesundheitliche Schäden, Reduzierung der Wasserspeicherung eines Waldes, Zerschneidungswirkungen, negative Auswirkungen auf die Biodiversität, auf Klein- und Großklima usf. Bei der Inanspruchnahme von Acker-, Wiesen- und Waldflächen erscheint nicht einmal die zukünftige entgangene Wertschöpfung als „Kosten“, sondern nur der „Ankaufs- bzw. Entschädigungspreis“.

4. Das Rechtsverhältnis des Bundesverkehrswegeplans im Bereich Fernstraßenbau zu Artikel 20a Grundgesetz ist ungeklärt.

Es ist bekannt, dass Rechtsgutachten die Verfassungsmäßigkeit des Bundesverkehrswegeplans in Bezug auf Artikel 20a GG in Frage stellen. Durch den unscheinbaren Artikel 27 des 3. Rechtsbereinigungsgesetzes von Juni 1990 hat die Fernstraßenplanung nun Gesetzeskraft und ist damit verbindlich. Die Anerkennung des Gemeinwohls („zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“) ist z.B. schon dadurch gegeben, dass ein Projekt in den „vordringlichen Bedarf“ eingeordnet wurde. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat sich daran zu halten. Dabei spielt es keine Rolle, dass es keine einzige Autobahn gibt, die jetzt in Bau ist, der dieses Kriterium („vordringlicher Bedarf“) nicht zuerkannt wurde.

Die Prüfung von „Alternativen“ bedeutet in Zusammenhang mit einer Autobahn nur die Prüfung von „alternativen Trassenführungen“. Das Gericht darf und muss nur prüfen, ob die allgemeinen und straßenbauspezifischen gesetzlichen Vorgaben eingehalten wurden.

5. Die Umsetzung des Fernstraßenbaus in Deutschland entspricht nicht Wertmaßstäben der Europäischen Union.

Am 4.2.1992 hatte die Kommission der Europäischen Gemeinschaften ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet (SG (92) D/1582). Es ging um die Umsetzung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bei bestimmten Projekten. Dabei ging es entscheidend auch um das Bundesfernstraßengesetz. Ich zitiere aus Seite 6 und 7 des entsprechenden Schreibens: *§15 des UVP-Gesetzes bestimmt, daß die Linienführung nach dem Bundesfernstraßengesetz einer Prüfung der Umweltverträglichkeit unterliegt. Demgegenüber bestimmt §1 des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 22. Juni 1990 ...folgendes:*

Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes. Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ausgebaut ...Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach §16 Bundesfernstraßengesetz und die Planfeststellung nach §17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich.

Die Bundesregierung reagierte darauf mit dem Hinweis, nur der Bedarf für die Linienbestimmung sei verbindlich, nicht aber die konkrete Linienführung. Was geschieht, wenn alle möglichen Linien ein negatives Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung aufweisen, blieb ungeklärt (s. dazu auch Punkt 6).

Bei der A 49 häuften sich die ökologischen Probleme in den drei letzten Abschnitten (VKE 20, 30 und 40, Bischhausen – Treysa, Treysa-Stadtallendorf und Stadtallendorf – Gemünden/Felda. Es wurde von der Hessischen Landesregierung über einen qualifizierten Abschluss der Autobahn bei Bischhausen (Übergang zum Straßennetz mit einer Bundesstraße) nachgedacht und eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Auf aktuelle Nachfrage konnte mir weder das Bundesverkehrsministerium noch das Hessische Wirtschaftsministerium mitteilen, auf welcher gesetzlichen Grundlage das geschah und ob es dazu einen Beschluss des Bundestages gab.

Der letzte Abschnitt der A 49 verläuft auf ganzer Länge durch Wasserschutzgebiet mit einer Abfahrt (Stadtallendorf-Süd) größtenteils innerhalb der Wasserschutzzone 2, durch eine mit Rüstungsaltslasten belastete Zone (WASAG-Gelände bei Stadtallendorf) und mit erheblichen

Eingriffen in das Flora-Fauna-Habitat Herrenwald bei Stadtallendorf. Deswegen erfolgte ein Stellungnahmeersuchen bei der Europäischen Kommission zur Anerkennung zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Aufgrund von unrichtigen Aussagen im Stellungnahmeersuchen und Übersetzungsfehlern bei der Europäischen Kommission kam es dazu, dass sämtliche von der Europäischen Kommission anerkannten zwingenden Gründe unrichtig sind. Es gibt auch niemanden mehr, der einen der anerkannten Gründe als zutreffend verteidigt. Man beruft sich darauf, dass die Anerkennung der zwingenden Gründe durch die Europäische Kommission als Stellungnahme nur eine *formale Voraussetzung* ist und Stellungnahmen der Kommission *als nicht rechtsverbindliche Rechtsakte definiert (sind), obwohl an ihre Abgabe Rechtsfolgen geknüpft sind*. Auch das Bundesverwaltungsgericht sah keinen Anlass, die Richtigkeit der Aussagen zu überprüfen (die zwingenden Gründe sind ja per Definition durch die Aussagen der Bundesregierung und (z.B.) die Einordnung in den „vordringlichen Bedarf“ vorgegeben).

6. Die Umformulierung der Umweltverträglichkeitsprüfung zur A 49

Aus Punkt 5 wurde deutlich, welche Bedeutung von der Europäischen Union der Umweltverträglichkeitsprüfung zugemessen wurde. Die von den Planern in Auftrag gegebene Umweltverträglichkeitsstudie zur A 49 sah außerordentlich große ökologische Probleme und empfahl deshalb im Schlusssatz der Studie (datiert: 20.2.1997), die Autobahnplanung aufzugeben. Erst im Nachgang eines Gesprächs im Hessischen Wirtschaftsministerium April 2022 stellte sich heraus, dass diese Aussage den jetzigen Verantwortlichen im Ministerium nicht bekannt ist. Die Ursprungsfassung der Umweltverträglichkeitsstudie ist im Hessischen Wirtschaftsministerium nicht mehr vorhanden. Ganz offensichtlich haben die damaligen Gutachter (Planungsgruppe Ökologie + Umwelt, Hannover) vom damaligen Hessischen Wirtschaftsminister Lothar Klemm den Hinweis erhalten, die Originalfassung zu entschärfen. Die ursprüngliche Fassung wurde in der Folge offensichtlich aus dem Ministerium entfernt, so dass jetzt anscheinend niemand mehr im

Ministerium davon Kenntnis besitzt. Die Fassung mit der Empfehlung, die Autobahnpläne aufzugeben, ist eindeutig keine „vorläufige Fassung“. Schon die sog. „Langfassung der UVS 1“, die den Gerichtsakten zur dann zurückgezogenen Klage des BUND zur VKE 30 beigegeben wurde, enthielt nach Aussage des Hessischen Wirtschaftsministeriums nicht die Empfehlung der Gutachter, wurde aber auch auf den 20.2.1997 datiert. Ich halte das für eine rechtlich unzulässige Verfälschung.

Ich habe diese Vorgänge in einer Pressemitteilung vom 13.9.2022 dargestellt und sie auch dem Hessischen Wirtschaftsministerium zugesandt. „Pressefreiheit“ bedeutet aber nicht nur, frei von staatlichen Vorgaben zu sein, sondern auch selbst entscheiden zu dürfen, ob man eine Mitteilung als relevant betrachtet oder nicht. Mir ist bislang nur eine Veröffentlichung der Inhalte dieser Pressemitteilung bekannt.