

## **Aussagen des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil 2014 zur A 49 zu den „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ (= Gemeinwohl)**

72 Die zwingenden verkehrlichen Gründe überwiegen die konkrete Beeinträchtigung des FFH-Gebiets. Eine zumutbare Alternative liegt nicht vor.

*Anmerkung: Da der Bundesverkehrswegeplan Gesetz ist, hat das Bundesverwaltungsgericht keine Möglichkeit, die verkehrliche Begründung von unabhängiger Seite bewerten zu lassen. Mit „zumutbare Alternative“ ist „zumutbare andere Trassenführung der Autobahn“ gemeint.*

Die Stellungnahme der Europäischen Kommission wurde eingeholt.

*Dass keine der konkreten Begründungen für die zustimmende Stellungnahme richtig war/ist, wird selbst von der Hessischen Straßenbauverwaltung nicht mehr infrage gestellt. Das Bundesverwaltungsgericht sah keinen Anlass, die inhaltlichen Aussagen der Europäischen Kommission zu überprüfen.*

*In der Antwort auf die erste Petition (R.F.) beim Hessischen Landtag wurde ausgeführt, dass an eine Stellungnahme der Europäischen Kommission zwar Rechtsfolgen geknüpft sind, dass sie selbst aber nicht beklagbar ist.*

73 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen generell zumindest das strenge Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs 3 Satz 1 des GG erfüllen.

*Der Satz lautet: **Eine Enteignung ist nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig.** Was dem Wohl der Allgemeinheit dient, ist dem Satz nicht zu entnehmen. Hier wird als Allgemeinwohl erklärt, was von Seiten der Planer als Zweck der Autobahn angegeben wird.*

74 Jedenfalls stellt die Summe der genannten Gründe zwingende Gemeinwohlbelange dar.

- Europäische und nationale Raumerschließungsfunktion
- Die A 49 wird die stark belastete A 5 entlasten, im nachgeordneten Netz B 3, B 254 und B 62
- In einer Reihe von Orten werden Lärm- und Luftschadstoffe vermindert wie am Klinikum Hepkata in Schwalmstadt
- Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird gefördert
- Es kommt zu einer Verbindung zwischen Wirtschaftsräumen

*Da die Richter konkrete örtliche Verhältnisse nicht kennen (können) und anscheinend auch nicht eine kritische wissenschaftliche Diskussion zu Auswirkungen des Straßenbaus, wird größtenteils die Argumentation der Planer 1:1 übernommen.*

Zur **nationalen und europäischen Raumerschließungsfunktion**: Mit „nationaler Raumerschließungsfunktion“ lässt sich wohl jeder Autobahnbau begründen, da keinerlei Maßstäbe genannt werden, was „Erschließung“ bedeutet. Dass der genannte Raum längst „erschlossen“ ist, beweisen ja die hier verlaufenden Bundesstraßen, die durch den Autobahnbau entlastet werden sollen. Zum europäischen Aspekt: Die A 49 gehört nicht zum Kernnetz des europäischen Straßennetzes, zu dem über 50% aller deutschen Autobahnen gerechnet werden. Da es die Unterscheidung von Kernnetz und erweitertem Netz nicht von Anfang an gab, kommt diese Rückstufung der A 49 rein rechtlich nicht zum Zuge, und deswegen wird z.B. von der DEGES im ersten Absatz ihrer Internet-Ausstellung Folgendes erklärt: „Als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrswegenetz hat die A 49 eine wichtige überregionale Verbindungs- und Raumerschließungsfunktion und erfüllt Gemeinschaftsziele wie das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts.“ Man erkennt an der Internetausstellung der DEGES, dass hier Werbefachleute am Werk waren: Die Farbe Blau erzeugt Sympathie, Harmonie und Entspannung. Beim Text kommt es nicht auf Tatsachen und Realität an, sondern erzeugte Gefühle. Wo und wie erlebt man z.B. in der Realität die „Stärkung des sozialen Zusammenhalts“ durch den Bau der A 49?

**Die A 49 wird die stark belastete A 5 entlasten.** Die Aussage ist in dieser Form sehr ungenau. Es geht um den Abschnitt der A 5 vom Hattenbacher Dreieck bis Gemünden/Felda. Der anschließende Abschnitt (Richtung Frankfurt) wird nach Aussage der Planer stärker belastet sein als vor dem Bau der A 49. Wichtiger ist aber noch der folgende generelle Aspekt: Die wegweisende Untersuchung der kanadischen Verkehrswissenschaftler Durantou und Turner im Jahr 2009 zum highway-Netz in den USA hat gezeigt, dass es grundsätzlich nicht möglich ist, mit Autobahnbau Staus zu reduzieren. Man kann sie bestenfalls verlagern. Ich habe nach erfolglosem Ansprechen dieses Punktes bei meiner ersten Petition an den Hessischen Landtag in Frage 3 meines Auskunftsersuchens an das Hessische Wirtschaftsministerium vom 30.7.2021 nachgehakt. Die entscheidende Aussage der Antwort. „Ich kann Ihnen versichern, dass sich die Experten der Bundesstraßenbauverwaltung und der Straßenbauverwaltungen der Länder mit relevanten Untersuchungen in allen Bereichen des Straßenbaus und der Verkehrsplanung auseinandersetzen und diese soweit erforderlich in ihre Arbeit einfließen lassen.“ Eine nichtssagende Antwort auf eine konkrete Frage. Betrachtet man die Untersuchung von Durantou und Turner als relevant oder nicht? Hat man sie in die Arbeit „einfließen“ lassen oder nicht? „Soweit erforderlich“? Wer bestimmt das?

**Die A 49 wird im nachgeordneten Netz B 3, B 254 und B 62 entlasten.** Zunächst einmal wird die A 49 für ein neues Lärmband sorgen. Eine Abwägung von Entlastungen (bei Straßen, die parallel zur Autobahn verlaufen) und Belastungen (im Bereich der Zufahrtsstraßen zur Autobahn, z.B. in der Ortslage von Treysa) ist immer noch nicht möglich, weil das Bewertungssystem der „Experten der Bundesstraßenbauverwaltung und der Straßenbauverwaltungen der Länder“ immer noch nicht eine Aussage zur zentralen Frage ermöglicht, wie viele Personen in den Ortslagen entlastet oder neu belastet werden.

Die Aussage, dass die A 49 die B 254 entlasten werde, wurde schon im Planfeststellungsbeschluss zum Autobahnabschnitt Treysa – Stadtallendorf (VKE 30) zurückgenommen (Seite 234). Da man aber vergessen hatte, diese Neubewertung auch in einer Textzusammenfassung zu vermerken, taucht die unzutreffende Aussage nicht nur zwei Jahre später in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur VKE 40 auf, sondern noch acht Jahre später in der Stellungnahme der Hessischen Landesregierung zu meiner ersten Petition beim Hessischen Landtag.

**In einer Reihe von Orten werden Lärm- und Luftschadstoffe vermindert wie am Klinikum Hephata in Schwalmstadt.** Auch diese Aussage ist keine eigenständige Erkenntnis des Gerichts, sondern die Übernahme einer Aussage der Hessischen Straßenbauverwaltung. Diese Aussage ist ohne jede Aussagekraft. Bedeutung hätte nur ein Nachweis, dass insgesamt mehr Menschen durch den Autobahnbau von Lärm und Luftschadstoffen entlastet als belastet werden. Wie schon erwähnt, enthalten aber die Untersuchungen keinen Personenbezug. Und deshalb kann man dazu auch nichts aussagen.

Geradezu absurd wird es bei der Erwähnung des Klinikums Hephata. Gerade weil das Klinikum Hephata besonders stark vom Autobahnbau betroffen ist und eine Klage zu erwarten war, entschloss man sich, den Tunnel von Frankenhain zu bauen. Die Lärmentlastung von Hephata erfolgt nicht durch den Autobahnbau. Der Grund der Lärmentlastung ist eine westliche Teilumfahrung Treysas, die es ermöglichte, die an Hephata vorbeiführende Straße zu einer Stichstraße zu machen. Dadurch geht dort der Verkehr tatsächlich um 90% zurück (= Abnahme des Lärms um 10 Dezibel = Halbierung des wahrgenommenen Lärms). Es ist fast schon ein Stoff für einen Comedian: Ich selbst habe als erster zum Schutz von Hephata an dieser Stelle eine Westumfahrung von Treysa vorgeschlagen, und nun teilt (mir) das oberste zuständige Gericht mit (in Wirklichkeit ist es der Fehler der Straßenbauverwaltung), die Entlastung sei eine segensreiche Auswirkung des Autobahnbaus. Gegenüber der Europäischen Kommission sprach die Hessische Straßenbauverwaltung von einer Lärminderung in Ortsdurchfahrten um bis zu 10 Dezibel durch den Bau der A 49. Es gibt aber nur diesen einen Fall bei Hephata, der aber keine Folge des Autobahnbaus ist. Im weiteren Text wurde dann aus der nicht durch den Autobahnbau erfolgten Lärmentlastung von „bis zu“ 10 Dezibel eine noch gesteigerte Falschaussage einer Lärmentlastung von „nahezu“ 10 Dezibel. Sie ist immer noch nicht berichtigt. Die nochmalige Steigerung des Unsinn einer Lärminderung von „mindestens“ 10 Dezibel (offenbar ein banaler Übersetzungsfehler bei der EU) in der Stellungnahme der Europäischen Kommission zur Anerkennung des Gemeinwohls wurde erst nach meiner ersten Petition beim Europäischen Parlament für die Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen und der Einschaltung des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Europaparlaments nach Monaten berichtigt.

Dass Hephata mit dem Abschnitt Stadtallendorf – Gemünden/Felda, um den es beim Ausnahmeverfahren bei der Europäischen Kommission und der Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht ging, überhaupt nichts zu tun hat, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

**Es kommt zu einer Verbindung zwischen Wirtschaftsräumen.** Bis Stadtallendorf lässt sich eine solche Aussage noch vertreten. Für den ökologisch außerordentlich problematischen Abschnitt (VKE 40), der vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt wurde, gilt es aber nicht. Die Strecke Stadtallendorf – Gemünden/Felda verbindet keine Wirtschaftsräume.

### **Erschließung der Region, günstige Auswirkung auf die Regionalstruktur**

Schon auf Seite 2 war von der nationalen und europäischen Raumerschließungsfunktion die Rede. Dass die Region schon erschlossen ist, wurde schon dort dargestellt.

Mit der Aussage von einer günstigen Auswirkung auf die Regionalstruktur haben die Richter unbesehen die Position der damaligen hessischen Straßenbauverwaltung übernommen. Dabei hat schon vor über 40 Jahren Horst Lutter von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung im Sonderheft 1.1979 „Räumliche Wirkungen des Fernstraßenbaus“ den Irrtum der

*Gleichung Autobahnbau = regionalwirtschaftlich förderlich angesprochen. Lutter weist auch auf den Einfluss von Interessenverbänden hin (S. 17).*

*Und auch der Umstand, dass der Kreis Gießen mit einem Autobahnring und Autobahnen in vier Himmelrichtungen dauerhaft deutlich höhere Arbeitslosenzahlen aufweist als der Kreis Marburg-Biedenkopf mit einer einzigen autobahnähnlichen Bundesstraße nach Gießen, sollte zu denken geben.*

78 (Seiten 36 und 37) Die Stellungnahme der EU-Kommission hat die Beklagte (Land Hessen) eingeholt. Deren Richtigkeit hat das Bundesverwaltungsgericht auf die Kritik der Kläger, der Beklagte habe die Kommission unzureichend und teilweise fehlerhaft unterrichtet, nicht zu überprüfen. .... Der Senat braucht den Einzelheiten (der Stellungnahme der Kommission) 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.

*Vereinfacht kann man die Argumentation so zusammenfassen: Wir als Bundesverwaltungsgericht sind für die Anerkennung der Gemeinwohlgründe zuständig. Da spielt es keine Rolle, ob die Gründe, die die Europäische Kommission für die Anerkennung des Gemeinwohls (=zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses) angegeben hat, stimmen. Es kommt nur auf die formale Stellungnahme der Kommission an. Mit der „dritten Seite“ ist die von mir eingereichte Petition gemeint. Dass eine Weigerung (hat „keinen Anlass gesehen“), „diesen Bedenken nachzugehen“, als korrekt angesehen wird, irritiert mich sehr.*

*Im Ausnahmeverfahren mit dem Stellungnahmeersuchen an die Europäische Kommission (Mai 2010) wurden die Gemeinwohlbelange von der Hessischen Straßenbauverwaltung dargelegt. In einer sechsseitigen Stellungnahme habe ich schon damals viele der inhaltlichen Fehler angesprochen. In einer aus zwei Sätzen bestehenden Stellungnahme teilte mir die Hessische Straßenbauverwaltung mit, dass die Prüfung der Europäischen Kommission obliegt. Es war keine Rede davon, dass es sich dort nur um einen formalen Akt der Zustimmung handelt. Man hat das Stellungnahmeersuchen an die Kommission abgeschickt, ohne sich vorher meine Hinweise auf zentrale Fehler anzusehen. Man hat auch nicht erwähnt, dass für die Anerkennung der Gemeinwohlbelange prinzipiell nur das Bundesverwaltungsgericht zuständig ist. Wir haben der jetzigen Hessischen Landesregierung angeboten, einen von ihr bestimmten Juristen zu bezahlen, der mit einem zweiten Juristen eine Stellungnahme zu den Umständen des damaligen Vorgehens abgibt. Das Angebot wurde abgelehnt.*

.....

Ich habe diese Zusammenstellung nicht mit der Intention vorgenommen, die Gültigkeit eines Gerichtsurteils infrage zu stellen. Gleichwohl halte ich es für berechtigt, die Fragwürdigkeit des Urteils im Bereich der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ (= Gemeinwohl) aufzuzeigen.

Amöneburg, 3.12.2022

Reinhard Forst (06422-1231, r-forst@web.de)