

Zentrale Erkenntnisse aus Planung und Umsetzung der A 49

(Grundlage u.a. Antworten auf Auskunftsersuchen)

Die große Untersuchung von Duranton und Turner in den USA (2009) zeigt Folgendes: Es ist grundsätzlich nicht möglich, durch Autobahnbau Staus insgesamt zu reduzieren. Dies geschieht nur punktuell, bleibt aber durch Zunahme von Staus an anderen Stellen bestenfalls ein Nullsummenspiel.

Die entscheidenden ökologischen Folgeschäden können in der Nutzen-Kosten-Analyse nicht erfasst werden.

Es gibt keine Information an die Bundestagsabgeordneten, dass die Verhinderung eines Tempolimits entscheidende Auswirkungen auf das Ergebnis einer Nutzen-Kosten-Analyse (besonders) bei der Planung neuer Autobahnen hat.

Die Art der Berechnung der Auswirkungen von Straßenlärm ist auch im Bundesverkehrsministerium nicht bekannt. Dort erhält man nur das Ergebnis der externen Bearbeiter.

Keiner der von der EU-Kommission in ihrer Stellungnahme vom 3.12.2010 angegebenen Gründe für einen erforderlichen Bau der A 49 wird noch vom Bundesverkehrsministerium als zutreffend betrachtet.

Das (fett gedruckte) Fazit der Gutachter der Umweltverträglichkeitsprüfung (veröffentlicht am 20. Februar 1997) war die Empfehlung, wegen der großen ökologischen Problematik den Bau der A 49 nicht fortzuführen. Obwohl von den Kritikern der Planung (auch in offiziellen Stellungnahmen) immer wieder darauf hingewiesen wurde, erklärt das Hessische Wirtschaftsministerium, dieses Fazit sei ihm nicht bekannt. Es existiert dort, so die Auskunft, nur eine Fassung der Umweltverträglichkeitsstudie ohne diese Empfehlung und mit geringen Textänderungen, allerdings auch auf den 20.2.1997 datiert. Dies macht deutlich, dass der Ergebnistext der Umweltverträglichkeitsstudie noch einmal geändert, dies aber durch das Beibehalten des Datums verschleiert wurde. Man sieht trotz eines Antrags keinen Anlass, den damaligen Wirtschaftsminister Lothar Klemm zu befragen, wer für die Veränderung verantwortlich ist und wie es dazu kam.