

## **Fehler und Fakten**

### **Anmerkungen zum Planungsprozess der A 49**

„In einem intensiv geführten demokratischem Abwägungs- und Entscheidungsprozess wurde der Weiterbau der A49 immer wieder bestätigt und ist nun durch eine höchstrichterliche Entscheidung abgeschlossen. In einem Rechtsstaat muss eine demokratisch getroffene Entscheidung dann auch umgesetzt werden, notfalls mit dem Gewaltmonopol des Staates.“

So oder so ähnlich lautet ein Argument, das zurzeit immer wieder vorgebracht wird.

Ich gehe bei dieser Zusammenstellung nicht auf die zentrale Fragestellung ein, wie das Nichtumsetzen der Verpflichtungen aus den von Deutschland unterzeichneten Klimaabkommen im Verkehrsbereich in der Abwägung mit der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans zu beurteilen ist. Es ist offensichtlich, dass beides nicht miteinander in Deckung gebracht werden kann.

Wenn beim zweiten Satz des ersten Absatzes das Wort „muss“ durch „kann“ ersetzt wird, teile ich diese Aussage. Und es gilt auch in einem demokratischen Staat: Selbst wenn man ein Urteil als falsch betrachtet, behält es es wegen der allgemeinen Befriedungsfunktion der Judikative seine Gültigkeit. Die Freiheit der Meinungsäußerung bleibt allerdings erhalten.

Schwierig ist es, die Grenzlinie zwischen positivem Recht und berechtigtem zivilem Ungehorsams zu ziehen. Heute werden Homosexuelle nicht mehr verurteilt, Frauen dürfen frei über ihren Beruf entscheiden und in Gaststätten besteht wegen der Problematik des passiven Rauchens ein Rauchverbot. Bei diesen gesellschaftlichen Entwicklungen war auch ziviler Ungehorsam beteiligt. Aber es ist klar, dass ziviler Ungehorsam immer das Wohl der Gesamtgesellschaft im Auge haben muss und nicht höherrangige Güter wie das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit verletzen darf.

**Hier beschränke mich hier darauf, eine Reihe von Fehlern und Fakten aus dem A49-Planungsprozess, denen ich Relevanz zuschreibe, zusammenzustellen. Inwieweit damit die Aussage des ersten Satzes aus Absatz 1 in Deckung gebracht werden kann, mag jeder für sich selbst entscheiden.**

- 1981 erschien in der Schriftenreihe der Deutschen Straßenliga e.V., einer Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des deutschen Autobahn- und Straßenwesens, Heft 3 „Ökologie und Straße“. Auftraggeber dieses Hefts war ebenfalls das Hessische Landesamt für Straßenbau. Für den Aufsatz „Straßen-Ökologie“ wurde u.a. ein führender deutscher Ökologe, Heinz

Ellenberg, gewonnen. Als sich Heinz Ellenberg allerdings sehr kritisch zum weiteren Straßenbau äußerte, unterblieb die ursprünglich vorgesehene öffentliche Vorstellung der Ergebnisse. Ich zitiere nur einen Satz (S. 105): „Wir wissen heute genug, um aus ökologischen Gründen vor einer weiteren Zerschneidung bisher verschont gebliebener Bereiche dringend warnen zu müssen“.

- Am 22.11.1979 macht der Hessische Wirtschaftsminister Heinz-Herbert Karry den Bürgerinitiativen folgendes Angebot: Wenn Die Bürgerinitiativen sich bereiterklären, das Votum eines neutralen Mediators zu akzeptieren, werde es auch die Landesregierung tun. Der Direktor der Regionalen Planungsgemeinschaft Mittelhessen, Adolf Damm, wird von allen Seiten akzeptiert. Warum es nicht zu einem Ergebnis kam, ist folgenden Zeilen des Hessischen Wirtschaftsministers an mich zu entnehmen (31.1.1980): *Mein Hinweis, daß dabei auch Untersuchungen einer sogenannten Null-Variante, d.h. über die Möglichkeiten eines Verzichts auf die geplante Autobahn und eine Beschränkung auf den Ausbau des vorhandenen Bundesstraßennetzes entgegengenommen würden, sollte zum Ausdruck bringen, daß die Einbeziehung eines solchen Votums in die Reihung der bewerteten Vorschläge die Gesamtuntersuchung nicht wertlos macht. ... Die erwartete Gegenleistung für das angebotene Honorar von 50.000 DM besteht in dem Nachweis der Akzeptanz für eine vorgeschlagene Linienführung der A 49.*
- Anfang der 80er Jahre wurde zur Untersuchung von Trassenvarianten eine so genannte Nutzwertanalyse erstellt. Nachdem nachgewiesen wurde, dass ein Fehler eines Unterpunktes das Gesamtergebnis veränderte, kam es zu neuen Untersuchungen, obwohl das vorher ausgeschlossen worden war.  
Ich hatte mich (wohl als einziger) an den Sachbearbeiter des Straßenbauamtes Gießen gewandt, um mich bezüglich der Datengrundlage des Unterpunktes „Erschließungsfunktion Arbeitsplätze“ kundig zu machen.  
Als ich in Sachen Berichtigung nicht weiterkam, gewann ich einen Abgeordneten der Opposition für eine Kleine Anfrage. Was folgte, erzähle ich nicht als Kuriosität, sondern als Beispiel, wie schwierig es ist, einen inhaltsbezogenen Diskurs mit Verantwortlichen zu erreichen: Kleine Anfrage an die Landesregierung, Weiterreichen an das Wirtschaftsministerium, Weiterreichen an das Hessische Landesamt für Straßenbau, Weiterreichen an das Straßenbauamt Gießen,

Weiterreichen an den Sachbearbeiter, Anruf bei mir. „Ich habe hier eine Kleine Anfrage an die Hessische Landesregierung; die kann doch nur von Ihnen kommen“.

- Anfang der 90er Jahre sammelt die „Bürgeraktion pro A 49“, eine Allianz von Betroffenen des Ortsdurchgangsverkehr (vornehmlich an der B 3) und Industriebetrieben, Unterschriften für den Bau der A 49. Der Marburger Vertreter der Industrie- und Handelskammer Kassel spricht von „weit über 100.000“ Unterschriften. Die Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals bittet den Hessischen Datenschutzbeauftragten, diese Angabe zu überprüfen. Ca. 10.000 seien plausibel, lässt er mitteilen (dies entspricht den gegen den Autobahnbau gesammelten Unterschriften).
- Im Jahr 1994 verfügt der Hessische Verwaltungsgerichtshof einen vorläufigen Baustopp der A 49 bei Neuental-Bischhausen. Dass er den Bau bis Bischhausen zuließ, hing damit zusammen, dass der Kläger (ein Landwirt) erst im zweiten Abschnitt betroffen gewesen wäre.
- Februar 1997 erschien die vom Hessischen Wirtschaftsminister in Auftrag gegebene Umweltverträglichkeitsstudie der Planungsgruppe Ökologie + Umwelt - Hannover zur A 49. Wegen der großen Werthaltigkeit des Gebiets empfahlen die Gutachter (S. 186), die **Pläne zum Autobahnbau aufzugeben**. Der Hessische Wirtschaftsminister Lothar Klemm (SPD) unterließ es, die Öffentlichkeit darüber zu informieren.
- In einem Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Jan Mücke (FDP), an mich (18.1.2010) wird als „wichtige Voraussetzung“ für einen weiteren Bau „das Vorliegen des Baurechts für die Gesamtstrecke“ genannt. Sowohl die Hessisch-Niedersächsische Allgemeine als auch die Oberhessische Presse veröffentlichten gleichlautende Informationen. Da der Hessische Wirtschaftsminister Dieter Posch (FDP) befürchtet (wie er in einem Interview mit der Oberhessischen Presse erklärte), dass damit der Bau der A 49 zum Erliegen kommen werde, entschloss er sich (2010), zunächst Mittel aus dem Hessischen Landeshaushalt für erste Baumaßnahmen bei Treysa einzusetzen und gewann dann das Bundesverkehrsministerium, vor Vorliegen des Baurechts für die Gesamtstrecke Gelder für den Bau des Tunnels bei Treysa-Frankenhain zur Verfügung zu stellen. Bis jetzt gilt das der Hessischen FDP als kluger Schachzug.

- Aus allen früheren Unterlagen bis zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts gibt es folgenden Grundtenor: Die ökologische Problematik wird als sehr hoch eingestuft (ein Verkennen dieses Umstands hätte sich beim juristischen Verfahren negativ ausgewirkt); die (angebliche) Entlastungswirkung wird als wichtiges Argument für die Akzeptanz der A 49 in der Öffentlichkeit erkannt und rückt (im Gegensatz zu früheren Beurteilungen) bis jetzt immer mehr in den Vordergrund der Argumentation; die verkehrliche Bedeutung wird in der Regel immer als sehr hoch herausgestellt. Zum letzten Punkt ist anzumerken, dass über 50% der deutschen Autobahnen von der EU zum europäischen Kernnetz gezählt werden, die A 49 nicht.

Nach diesen Vorbemerkungen wieder konkrete Zitate. Im Projektdossier HE 5012 vom 19.7.2002 heißt es: *Das Projekt mit verkehrlich überregionaler Bedeutung HE 5012 verbessert durch seine Netzwirkung insbesondere die Verbindung Frankfurt am Main (Agglomerationszentrum) und Bremen (Agglomerationszentrum).* Und weiter:

*Das Projekt HE 5012 trägt auf der Relation Frankfurt am Main – Bremen zu einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit bezogen auf die Luftlinienentfernung von 13 km/h bei.*

Hierzu sind einige Anmerkungen erforderlich: Die Rolle einer Luftlinienentfernung bei Autoverkehr hat sich mir nicht erschlossen. Und zweitens: Wollte man auf der Strecke Frankfurt-Bremen die Reisegeschwindigkeit um 13km/h erhöhen, müsste die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der A 49 bei etwa 200km/h liegen.

Man könnte über solche Fehler schmunzeln, wenn sie nicht möglicherweise weitreichende Folgen hätten. Zeitgewinne (*Verbesserung der Erreichbarkeit*) und *Hinterlandanbindung von Häfen* sind Aspekte, die bei einer Nutzen-Kosten-Berechnung positiv gewertet werden. Dies geschieht in Büros in Aachen. Die Zahlen, die herauskommen sind auch für die Mitarbeiter im Bundesverkehrsministerium eine black box. Wie ein Zahlenwert zustande kommt, kann niemand nachvollziehen. (Eine Ausarbeitung zur Problematik der Nutzen-Kosten-Analyse beim letzten Bundesverkehrswegeplan kann bei mir angefordert werden.)

Und ein zweiter Punkt bräuchte dringend eine Überprüfung durch Fachleute. Bis zu welcher Geschwindigkeit werden Reisezeitgewinne berechnet? Ist es vielleicht sogar so, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen den rechnerischen Nutzen neuer Autobahnen herabsetzen würde und man auch aus diesem Grund versucht, ein Tempolimit zu verhindern?

- Als noch in Zeiten vor der deutschen Einheit ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3:1 vorgegeben war, um eine Autobahn in den vordringlichen Bedarf aufnehmen zu können, erreichte die A 49 den Wert 2,9. Nur ihre Lage im „Zonenrandgebiet“ verhalf zu 0,3 Zusatzpunkten. Die Überprüfung zeigte, dass es sich dabei um einen 2km langen Abschnitt im Stadtgebiet von Kassel handelte.
- Zum Thema Wasser will ich nur ein Detail ansprechen: Reiner Nau war der erste, der darauf hinwies, dass die in Becken gesammelten Autobahnabwasser durch eine Fernleitung innerhalb der Wasserschutzzone 2 in die Klein eingeleitet werden sollen. Eine Karte vom 12.9.2011 vermerkt: *gepl. Einleitstelle bis Grenze Zone II ca. 2265m*. Da die DEGES davon sprach, dass die Einleitung außerhalb der Wasserschutzzone II erfolge, habe ich am 19.10. nachgefragt, wann und in welchem Verfahren eine entsprechende Änderung erfolgt ist. Trotz Nachfragen und Zusagen für eine Auskunft habe ich sie bis zum heutigen Tag (2.12.2020) nicht erhalten.
- In ihrer Ausstellung in Stadtallendorf schreibt die DEGES:  
*Die zunächst vorgesehene Linienführung der Autobahn durch den Herrenwald östlich von Stadtallendorf wurde von Hessen Mobil vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch einmal zugunsten einer Westumfahrung dieses Waldgebiets verbessert.*  
Man wundert sich nur, dass unter dieser Voraussetzung im Herrenwald doppelt so viel Wald gerodet werden musste wie bei der Durchschneidung des Dannenröder Forsts.
- Hier eine Aussage aus dem Projektdossier HE 5061 vom 13.7.2010 und HE 5012 vom 18.2.2014:  
*Im Bereich der Umweltrisikoeinschätzung mit fünf Stufen (sehr gering – gering – mittel – hoch – sehr hoch) wird die Umweltrisikoeinschätzung mit „**sehr hoch**“ angegeben.*
- Im Projektdossier HE 5012 vom 18.2.2014 ordnet man der A 49 bezüglich der **Entlastungs**ziele 2 von 5 möglichen Punkten zu und formuliert zu diesem Punkt: *„Das Projekt ist von mittlerer Bedeutung“*.  
Dabei muss man sich noch zweier Dinge bewusst sein: Die von der Autobahn selbst ausgehenden Belastungen werden nicht betrachtet (man untersucht nur Auswirkungen auf das untergeordnete Straßennetz). Und man betrachtet nicht die Belastungen oder Entlastungen bezogen auf die Anzahl der betroffenen Personen. Nach diesem System ist es also

das Gleiche, ob fünf Personen oder zweihundertfünfzig Personen in einem Ort von einer Belastung oder Entlastung durch 3000 Kfz/d betroffen sind. Trotz dieser zentralen Mängel und der gegenteiligen Aussage im Projektdossier 5012 wird jetzt von einer „optimalen“ Entlastungswirkung gesprochen. Und obwohl wir bezüglich der Auswirkungen eines Durchbaus der A 49 und des Kompromisses P2 in einem Gespräch im Wirtschaftsministerium weitgehend Konsens erzielt haben (Text bei mir erhältlich), hält sich immer noch die Mär, dass für die Entlastung von Menschen in Ortsdurchfahrten an der B3 und B454, ein Durchbau der A 49 erforderlich sei.

- Es gibt einen relativ kurzen Abschnitt der A 49, der bei der geplanten Anschlussstelle Stadtallendorf-Süd den Wald verlässt. Hierzu heißt es im Planfeststellungsbeschluss vom 20.5.2012 (VKE 40, Seite 147):  
*Die Anschlussstelle (gemeint Stadtallendorf Süd) wird außerhalb des FFH-Gebiets im Offenland angelegt.* Tatsächlich ist das Gelände der geplanten Anschlussstelle Stadtallendorf-Süd zu 75% Flora-Fauna-Habitat.  
Im gleichen Planfeststellungsbeschluss heißt es auf Seite 101: *Die genannten Siedlungsbereiche in Stadtallendorf und Niederklein wie auch Teile der siedlungsnahen Freiräume sind durch den von dem Verkehr auf den Bundesstraßen (B 454 und B 62) ausgehenden Beeinträchtigungen vorbelastet.*  
In Wirklichkeit ist es so, dass kein Siedlungsbereich, der von der A 49 betroffen ist, vorher schon von der B 62 oder der B 454 betroffen gewesen wäre. Das gilt weitestgehend auch für die von der Autobahn betroffenen siedlungsnahen Freiräume.
- Mit dem Punkt „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ befasst sich meine Petition (sie kann bei mir angefordert werden) beim Petitionsausschuss des Hessischen Landtages (1. März 2020). Deshalb hier nur wenige Hinweise: Durch ein Flora-Fauna-Habitat wie den Herrenwald darf nur dann eine Autobahn gebaut werden, wenn so genannte zwingende Gründe ... nachgewiesen werden. Die EU-Kommission gibt dazu eine Stellungnahme ab. Als mir in den Unterlagen entscheidende Fehler aufgefallen waren, habe ich Mai 2010 eine sechsseitige Stellungnahme abgegeben. Hier die Antwort:  
***Die Beurteilung der Richtigkeit und Zulässigkeit des beantragten Ausnahmeverfahrens obliegt der EU-Kommission, Generaldirektion Umwelt.***

**Alle wesentlichen Kriterien der Stellungnahme Nr. 27 (zwingende Gründe, Entlastungswirkung, positive Effekte, Alternativenvergleich) werden dort zu beurteilen und zu bewerten sein.**

Zehn Jahre später (1.1.2020) erfahre ich aus einem Schreiben aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium:

**Die Stellungnahme der Kommission ist eine formale Voraussetzung.**

Richtigkeit ist nicht erforderlich?

Mittlerweile ist unbestritten, dass sämtliche von der Kommission angegebenen konkreten Gründe sachlich falsch waren Ich nenne die drei offensichtlichsten:

1. In Stadtallendorf entstehen durch den Bau der A 49 nicht bis zu 13.600 Arbeitsplätze (hierfür bemühte man „regionale Entwicklungsmodelle“), sondern es handelt sich um den Bestand an Arbeitsplätzen (ein banaler Übersetzungsfehler). Statt den Fehler in Brüssel sofort richtigzustellen, erklärte das Wirtschaftsministerium (2.März 2011):  
*Hier handelt es sich möglicherweise um ein Missverständnis, das bei der Kommission aufgeklärt werden müsste.* Erst als nach monatelangem „Mauern“ die EU-Kommission nach Einschalten des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses und einer Petition von mir (für die BVfNH) in Hessen nachfragte, stellte man den Sachverhalt klar.
2. Das nachgeordnete Straßennetz werde um 100.00 Fahrzeuge pro Tag entlastet. Wenn man 35 bis 38.000 Fahrzeuge auf der A 49 erwartet (davon ca. 22.000 Kfz Verlagerungsverkehr von A 4 und A 7 und 1.500 Kfz induzierter Verkehr) kann logischerweise das regionale Straßennetz nicht um 100.000 Fahrzeuge entlastet werden.
3. *Auch der Lärmpegel wird um mindestens 10 dB (A) verringert.* Man muss dazu wissen, dass eine Abnahme um 10 dB (A) eine Lärmhalbierung kennzeichnet, für die der Verkehr um 90% zurückgehen muss. In Wirklichkeit hat die A 49 an keiner einzigen Stelle eine entsprechende Auswirkung. Zwar war „mindestens“ nur eine fehlerhafte Übersetzung von „almost“ (nahezu), aber auch „nahezu“ ist absolut falsch.

Beim Planfeststellungsverfahren war es mir als Vertreter eines Naturschutzverbandes (Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen) bei der mündlichen Erörterung untersagt, auf unbewiesene Behauptungen und sachliche Fehler bei verkehrlichen Fragen hinzuweisen.

- Abgeordnete müssen sich zu so vielen Fragen äußern, dass es für sie kaum möglich ist, sich in jede Materie wirklich einzuarbeiten. Ein mir befreundeter Landtagsabgeordneter einer großen Partei (in Sachen A 49 hatten wir unterschiedliche Auffassungen) war Wirtschaftspolitischer Sprecher im Hessischen Landtag. Beim Nachlesen seiner Rede kamen mir viele Wendungen vertraut vor. Als ich auf die Verwechslung von Grünberg mit Gemünden/Felda stieß, war mir der Grund klar. Dasselbe Versehen war der Hessischen Straßenbauverwaltung passiert.

Diese Überforderung zeigte sich auch bei der Antwort des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestages vom 13.7.2012 an mich. In der Antwort des Petitionsausschusses tauchten Textbausteine auf, die ich aus einer Stellungnahme des Hessischen Wirtschaftsministeriums anderthalb Jahre zuvor schon kannte. Es wurden nur Kleinigkeiten geändert, z.B. das Wort „aber“ durch „jedoch“ ersetzt, wie man es von unprofessionellem Abschreiben in der Schule kennt. Das heißt konkret: Der Petitionsausschuss hat vom Bundesverkehrsministerium eine Stellungnahme erbeten, dieses hat sich an das Hessische Wirtschaftsministerium gewandt, die erhaltene Antwort wurde wieder zurückgereicht und mir als Antwort des Petitionsausschusses zugesandt. Ein inhaltliches Eingehen auf konkrete Hinweise fand nicht statt.

Ich habe mehrfach erwähnt, dass ich einen inhaltlichen Diskurs bisher nur mit Mitarbeitern von Hessen Mobil bzw. der Hessischen Straßenbauverwaltung erlebt habe, wobei besonders zwei etwa dreistündige Gespräche Januar und März 2015 hervorzuheben sind.

- Ein Beispiel für die **Kostenentwicklung**:  
Nach dem Projektdossier HE 5601 vom **13.7.2010** waren für die A 49 Bischhausen- Gemünden/Felda **411,4 Millionen Euro** veranschlagt, nach der Drucksache 18/10133 (Antwort auf eine Kleine Anfrage) vom 17.1.2016 (fünfeinhalb Jahre später) **874,9 Millionen Euro**, also mehr als eine Verdoppelung. Offenbar gehört auch die A 49 zu den Projekten; die man niedrigrechnete, um sie in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zu bekommen.
- Dass die **ökologischen Auswirkungen** eines Durchbaus der A 49 katastrophal wären, kann man sicherlich sagen. Da sie sich aber monetär schwer erfassen lassen, tauchen sie bei der Nutzen-Kosten-

Analyse nicht auf. Wie dort „**Umwelteffekte**“ konkret berechnet werden, bleibt im Dunkeln. Ich gebe zwei Beispiele an:

Beim Projektdossier HE 5601 vom 13.7.2010 wurde ein jährlicher **Schaden von 83.000 Euro** durch Bau der A 49 berechnet, beim Projektdossier HE 5012 vom 18.2.2014 ein jährlicher **Gewinn von 8,569 Millionen Euro**.

Reinhard Forst, [r-forst@web.de](mailto:r-forst@web.de), 2.12.2020

Aussagen aus dieser Zusammenstellung können ohne Rückfragen benutzt werden.