

# **Autobahn A 49**

## **Zur Umformulierung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsstudie**

Für den geplanten Bau der Autobahn A 49 wurde vom Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel und dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen Marburg die renommierte Planungsgruppe ÖKOLOGIE + UMWELT, Kronenstraße 14, 30162 Hannover beauftragt. Die Projektleitung hatte Adrian Hoppenstedt.

Der Ergebnisbericht der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für den Abschnitt Neuental (konkret Bischhausen) – A 5, UVS – Stufe I, lag gedruckt mit dem Datum **20. Februar 1997** vor.

Die beiden letzten Absätze (S. 186 und 187) enthalten als Ergebnis **fett gedruckt** folgende Aussage (wörtlich):

**Als Fazit ist daher zu wiederholen, daß aufgrund der Großflächigkeit der Konfliktschwerpunkte aus umweltfachlicher Sicht keine konfliktarmen Trassenkorridore erkennbar sind und folglich auch keine konfliktarme Realisierung des Neubauvorhabens A 49 im Sinne des Planungsauftrages möglich ist.**

**In Anlehnung an das MUVS (1990, S. 7) ist daher zu empfehlen, entweder das Vorhaben gemäß des Planungsauftrages aufzugeben oder den bisherigen Planungsauftrag zu modifizieren. Denkbar ist beispielsweise ein nach dem verkehrlichen Bedarf entwickeltes zweistreifiges Ausbaukonzept für das vorhandene Verkehrsnetz, das zur Entlastung der Ortschaften insbesondere Ortsumgehungen vorsieht. Dagegen ist eine Fortsetzung der Planung gemäß Planungsauftrag mit erheblichen umweltrelevanten Konflikten verbunden.**

Am 6. April 2022, 13.00h – 15.30h, fand in der Straßenbauabteilung des Hessischen Wirtschaftsministeriums ein Gespräch statt, an dem von Seiten des Ministeriums Torben Ludwig, Stephanie Bauroth und Petra Wolff-Scheid und von Seiten der Aktionsgemeinschaft Reiner Nau, Angelika Forst und Reinhard Forst teilnahmen. Bei dem Gespräch sollte es vor allem darum gehen, eine einvernehmliche Abklärung von Fakten zu erzielen. Von diesem Gespräch existieren zwei Ergebnisprotokolle, und zwar von Petra Wolff-Scheid und Angelika Forst.

Als ich (R.F.) darauf hinwies, dass in der ursprünglichen Fassung der Umweltverträglichkeitsstudie empfohlen wurde, den Bau der A 49 ab Bischhausen nicht fortzusetzen, erklärte Herr Ludwig, in der UVS sei zwar auf die ökologische Problematik hingewiesen worden, eine solche Empfehlung gebe es aber nicht. Ich erklärte daraufhin, dass ich dem Ministerium eine Kopie des Fazits (s.o.) zusenden würde.

Hieraus ergaben sich ein Briefwechsel und auch parlamentarische Aktivitäten mit folgenden Ergebnissen:

- **Im Ministerium gibt es die UVS Stufe 1 in der ursprünglichen Fassung nicht (mehr)** (*eine hier nicht vorhandene Version des Dokuments*, T.L. 3.8.2022). Es gibt nur eine weitgehend identische Version ohne die Empfehlung, den Autobahnbau nicht fortzusetzen. Bei ihr ist der diesbezügliche letzte Absatz weggefallen. Der vorletzte Absatz ist geringfügig verändert (Die hinzugefügten Worte habe ich unterstrichen.):
- **Als Fazit ist festzustellen, daß aufgrund der Großflächigkeit der Konfliktschwerpunkte und Raumempfindlichkeit in den übrigen Bereichen aus umweltfachlicher Sicht keine konfliktarmen Trassenkorridore erkennbar sind und folglich auch keine durchgängig konfliktarme Realisierung des Neubauvorhabens A 49 im Sinne des Planungsauftrages möglich ist.**

Vor allem das Wort *durchgängig* stellt eine deutliche Abschwächung dar.

Bei den Änderungen musste auch darauf geachtet werden, dass es nicht zu Widersprüchen zum vorhergehenden Text kommt. Ich beschränke mich hier auf zwei ebenfalls fett gedruckte Abschnitte:

Seite 184 der ursprünglichen Fassung (fast identisch mit dem ersten Abschnitt des Fazits): **Aus umweltfachlicher Sicht sind in diesem Raum demzufolge keine konfliktarmen Trassenkorridore erkennbar, und daher ist auch keine konfliktarme Realisierung des Neubauvorhabens A 49 im Sinne des Planungsauftrags möglich.** In der veränderten Fassung heißt es dagegen nur (S.43): ***Aus umweltfachlicher Sicht sind demzufolge keine durchgehend konfliktarmen Trassenkorridore erkennbar.***

- Diese veränderte und nur in dieser Form im Ministerium vorhandene Fassung der ursprünglichen Umweltverträglichkeitsstudie wird nun im Ministerium genauso wie die ursprüngliche Fassung, von deren Existenz

man nichts wusste, als „**Langfassung**“ bezeichnet (*eine Aussage zur Herkunft der von Ihnen vorgelegten Langfassung der UVS 1 ist uns nicht möglich (T.L., 3.8.2022).*

- Als „**Umweltverträglichkeitsstudie**“ wird nun im Ministerium der **Ergebnisbericht UVS-Stufe 1 / Stufe 2** bezeichnet. Sie gehört zur Verfahrensakte der Planfeststellung und zur Gerichtsakte beim Bundesverwaltungsgericht zum Abschnitt VKE 40.

Hier ist noch eine Erläuterung zur „Stufe 2“ erforderlich. Es handelt sich hier um eine Auswirkungsprognose und einen Variantenvergleich.

Die UVS-1, Stufe 1, in der Ministeriumsfassung enthält zusätzlich eine sog. „Binnendifferenzierung“. Der Untersuchungsraum für diese Binnendifferenzierung wurde im Westen und Osten eingeschränkt (S. 46). Diese Binnendifferenzierung wurde in Karten dargestellt, die im Ministerium nicht mehr existieren. Auf meine Rückfrage wurde mir mitgeteilt, dass es keine Verpflichtung gebe, (solche) Unterlagen bis zum Abschluss eines Projektes aufzuheben. Außerdem wurde mir mitgeteilt:

*In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch grundsätzlich darauf hinweisen, dass die Bearbeitung und Beauftragung der Umweltverträglichkeitsprüfung den Vertretern der hessischen Straßenbauverwaltung, heute Hessen Mobil, oblag. Das HMWEVW als Oberste Straßenbaubehörde ist regelmäßig nicht in die Details der Bearbeitung und die Beauftragung der Gutachter eingebunden und insoweit nicht, wie Ihre Fragestellung unterstellt, für eine entsprechende Dokumentation zuständig; H.S., 8.3.2023:*

Darauf wandte ich mich an Hessen Mobil, Marburg. Die Antwort, die ich von dort erhielt, lautete:

*Bitte entschuldigen Sie, dass unsere Antwort länger als gewöhnlich gedauert hat. Wie Sie ja sicherlich wissen, hat Hessen Mobil die Zuständigkeit der A 49 komplett an die DEGES abgegeben und somit auch alle Unterlagen, die zuvor von Hessen Mobil erstellt beziehungsweise beauftragt worden sind. Uns liegt leider kein Dokument mehr vor. Wir möchten Sie daher bitten, sich mit Ihrer Anfrage an die DEGES zu wenden (11.5.2023).*

Die DEGES bat mich zunächst, ihr die genaue Stellenangabe der von mir zitierten Aussage zukommen zu lassen. Nachdem ich dies umgehend getan hatte, erhielt ich folgende lapidare Antwort:

*Vielen Dank für Ihre Bemühungen und Erläuterungen. Die gewünschten Unterlagen liegen der DEGES nicht vor und können entsprechend nicht durch uns zur Verfügung gestellt werden (P.V., 1.6.2023).*

In diesen Karten wurde mit verschiedenen Farben die Intensität der Raumwiderstände dargestellt. Zu der größten Konfliktdichte heißt es in der vom Ministerium so bezeichneten UVS (Stufe I, Seite 46): **Die Bereiche, die innerhalb der sehr hoch empfindlichen Bereiche die höchste Konfliktdichte besitzen, sind demnach als Ausschlußflächen für eine Trassenführung der A 49 anzusehen.** In der Realität hatte diese Aussage keine Bedeutung. Die jetzige Trassenführung durchschneidet in erheblichem Umfang solche Ausschlussflächen. Allerdings war schon damals die Autobahntrasse nicht in die Karten eingezeichnet. Die Karten wurden dem Bundesverwaltungsgericht nicht vorgelegt (*Diese Karten sind nicht in der vorliegenden UVS enthalten. Sie sind Bestandteil der ausführlichen Materialien und können auf Nachfrage beim Vorhabenträger eingesehen werden*). Über ihren Verbleib kann niemand Auskunft geben.

Zurück zur Änderung der gedruckten Fassung der ursprünglichen Umweltverträglichkeitsstudie:

Nachdem ich am 3.6.2022 folgende Mitteilung aus dem Hessischen Wirtschaftsministerium erhalten hatte:

*Ich bitte Sie daher um Verständnis dafür, dass wir als Planfeststellungsbehörde diesen Themenkomplex als abgeschlossen betrachten und hierzu in Zukunft keine weitergehenden Auskünfte geben können (T.L.),*

habe ich deutlich gemacht, dass keine inhaltliche Klärung erfolgt ist. Deswegen wollte ich die Öffentlichkeit durch eine Presseerklärung (13.9.2022) informieren. Die Relevanz der Aussagen wurde aber nicht erkannt, und so lief die Bemühung, dadurch eine öffentliche Diskussion zu erreichen, ins Leere. Als der damalige Abgeordnete der Linken, Jan Schalauske, Marburg, von den Vorgängen erfuhr, fragte er mich, ob er mit einer mündlichen Frage im Landtag

eventuell behilflich sein könne. Ich bejahte es. Im November 2022 gab es u.a. folgende Frage und Antwort:

**Jan Schalauske (DIE LINKE):**

Herr Staatsminister, vielen Dank für die Antwort. – Ich möchte noch einmal nachhaken und fragen:

Schließen Sie aus, dass es eine Fassung gegeben hat, die dem Wirtschaftsministerium vorlag, in der die Empfehlung, die Autobahn nicht weiter zu bauen, enthalten war? Können Sie das eindeutig ausschließen?

**Präsidentin Astrid Wallmann:**

Herr Staatsminister, Sie haben das Wort.

**Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Sehr geehrter Herr Abgeordneter, wir sind seit Monaten, um nicht zu sagen, seit Jahren, in ausführlichen Schriftwechseln mit Herrn Forst, von dem ja diese Feststellung kommt. Jedenfalls aus unseren Aktenbeständen und den vorhandenen Unterlagen, die wir haben, lässt sich die Herkunft dieser von Herrn Forst vorgelegten Version nicht erklären. Ob das einmal eine Entwurfsversion war, ein Teil dessen, was da im Laufe eines Verfahrens aus der Mitte der Neunzigerjahre passiert ist oder nicht, kann ich Ihnen nicht sagen. Ich kann Ihnen nur sagen, was bei uns vorliegt. Bei uns liegt das nicht vor.

Ins Verfahren eingebracht, und zwar nicht nur ins Gerichtsverfahren, sondern ins Planfeststellungsverfahren, ist die Endversion des Gutachtens. Nur darüber kann ich sprechen.

Für diese Antwort war der Wirtschaftsminister natürlich auf die Fachkompetenz seines Ministeriums angewiesen. Dass der von mir vorgelegte Text **keinesfalls eine „Entwurfsversion“ war, sondern der Abschlusstext der Umweltverträglichkeitsstudie**, wird schon allein dadurch klar, dass die im Ministerium vorhandene Version ebenfalls auf den 20. Februar 1997 datiert wurde. Dies ist natürlich eine Verfälschung und sollte den Eindruck erwecken, als sei der Text die ursprüngliche Gutachterversion des Abschlussdokuments der UVS. Dass mit „UVS“ inzwischen ein anderer Text bezeichnet wird, wurde ja schon oben dargestellt.

Die Gutachter wurden, von wem auch immer, aufgefordert, eine überarbeitete Version der Umweltverträglichkeitsstudie zu erstellen. Es ist schwer vorstellbar, dass irgendeine untergeordnete Stelle hier tätig wurde. Meine Bemühungen, Licht in diesen Vorgang zu bringen, sind bisher gescheitert. Der Projektleiter, Adrian Hoppenstedt ist in Baden-Württemberg verstorben, die Planungsgruppe Ökologie + Umwelt gibt es nicht mehr, zwei Mitarbeiter, die ich ausfindig machen konnte, waren nicht bis zum Ende in das Projekt eingebunden bzw. bei der Formulierung des Fazits und seiner Änderung nicht beteiligt, zwei ehemalige Landtagsabgeordnete konnten bzw. wollten zu den Vorgängen keine Auskunft geben. Auf mein Auskunftersuchen, den damaligen Wirtschaftsminister Lothar Klemm zu befragen, erhielt ich folgende Antwort:

*Ich möchte Sie vor dem Hintergrund dieser erneuten Anfrage darauf hinweisen, dass nach dem HUIG von der Verwaltung nur solche Informationen herauszugeben sind, die der Verwaltung vorliegen und ohne weitere Recherchen möglich sind. Im vorliegenden Fall würde eine Befragung von Herrn Staatsminister a.D. Klemm, welcher nicht mehr Mitglied der Hessischen Landesregierung ist, eine ebensolche Recherche darstellen. Insofern werden wir hiervon absehen (T.L., 15.11.2023).*

Es stellt sich die Frage, warum 1997 die Gutachter der UVS aufgefordert wurden, eine Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie vorzunehmen. Es gibt für mich zwei denkbare Erklärungen: In der Regel gibt es nur wenige Menschen, die einen genaueren Einblick in bestimmte Unterlagen haben. Die Öffentlichkeit nimmt kaum mehr als das Fazit wahr. Und das formulierte Fazit, hätte, auch wenn die Landesregierung, sich darüber hinweggesetzt hätte, zu einer aus ihrer Sicht unnötigen Diskussion in der Öffentlichkeit führen können. Ich selber habe auf das ursprüngliche Fazit der Gutachter immer wieder hingewiesen. Man ist nie darauf eingegangen, hat aber auch nicht (wie es jetzt der Fall ist) die Aussage selbst infrage gestellt. Ich erinnere hier an die Stellungnahme, die ich für die Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals bei der Offenlegung des Regionalplans Mittelhessen am 23.9.2009 abgegeben habe (s. auch Rundschreiben A 49, 1/2024 vom 14.1.2024):

*Auch wenn Sie darauf hinweisen, dass es in Sachen A 49 umfangreiche umwelt- und naturschutzfachliche Untersuchungen gegeben habe, muss festgestellt werden, dass **im Ergebnis der Umweltverträglichkeitsstudie wegen der schwerwiegenden Auswirkungen ein Aufgeben der Autobahnplanung A 49 empfohlen wurde** (äußere Form wie im Original).*

Ob auch rechtliche Überlegungen, speziell europarechtliche, mitgespielt haben könnten, weiß ich nicht. Es geht um die EG-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Verkehrsbereich. Die Bundesregierung hatte auf ein Vertragsverletzungsverfahren mit einem Schreiben vom 5.6.1992 an die EG-Kommission geantwortet. Mir waren Auszüge aus der Antwort bekannt geworden. Deshalb bat ich in einem Auskunftersuchen um den vollständigen Text der Antwort. Zunächst wurde das mit Schreiben vom 7.4.1998 abgelehnt (*Dem übermittelten Wunsch der Arbeitsgemeinschaft „Keine A 49“, die „Mitteilung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 5. Juni 1992“ der hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung zugänglich zu machen, kann nicht gefolgt werden, da Schriftwechsel zwischen Bundesregierung und EU-Kommission Dritten grundsätzlich nicht bekannt gegeben wird*). Später habe ich es doch erhalten. In ihm hieß es unter anderem:

*Die EG-Kommission geht davon aus, daß die Linienbestimmung für Bundesfernstraßen bereits abschließend und verbindlich im Fernstraßenbaugesetz geregelt ist. .... Mit der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan als Bestandteil des Fernstraßenbaugesetzes wird jedoch weder das Vorhaben verbindlich festgelegt noch eine bestimmte Trasse festgelegt. Die Bedarfsplanung verleiht auch nicht den für ein solches Vorhaben sprechenden fachplanerischen Belangen zusätzliche rechtliche Durchsetzungskraft. ... Im Rahmen dieser Verfahren wird aber nach dem jeweiligen Stand der Planung die Umweltverträglichkeit einschließlich der Ausgleichbarkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft umfassend geprüft (§ 15 UVPG, §§ 18 Abs. 1 FStrg).*

Ich habe Zweifel, ob diese Antwort die Rechtslage („das Projekt wird nicht verbindlich festgestellt“) und die Realität der Handhabung in Deutschland (s. gerade den Fall der A 49) zutreffend darstellt.

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, 06422-1231, [r-forst@web.de](mailto:r-forst@web.de), 14.4.2024