

Ein halbes Jahrhundert A 49 im Widerstreit von Wissenschaft, Politik, Interessenverbänden und Widerstand

1979 Der Hessische Wirtschaftsminister Hans Herbert Karry nimmt ein Angebot zurück, das Votum eines neutralen Gutachters zur A 49 zu akzeptieren, wenn sich die Bürgerinitiativen auch dazu bereitfinden. Siehe dazu: Homepage der Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals (zu finden unter „A 49 Aktionsgemeinschaft“, Chronologie).

1981 Das Hessische Landesamt für Straßenbau und die Deutsche Straßenliga veranlassen die Ausgabe 3 der Broschürenreihe der Deutschen Straßenliga „Ökologie und Straße“. Darin (S. 105) schreibt Heinz Ellenberg (*Er gilt als Wegbereiter einer ganzheitlichen Sicht des Ökosystems in Deutschland*, Wikipedia):

„Wir wissen heute genug, um aus ökologischen Gründen vor einer weiteren Zerschneidung bisher verschont gebliebener Bereiche dringend warnen zu müssen.“

Der Hessische Wirtschaftsminister stellt diese Studie nicht, wie vorher geplant, der Öffentlichkeit vor.

1982-87 Für die A 49 wird eine sog. Nutzwertanalyse erstellt. Es ist die zweite in Hessen für den Verkehrsbereich. Bei ihr sollen auch ökologische Aspekte einbezogen werden. Die Fehler in einem Einzelpunkt sind aber größer als die Abstände im Gesamtergebnis. Die SPD-Landesregierung lehnt ein erbetenes Gespräch ab. Die folgende CDU-Landesregierung stimmt zu, betont aber, dass es keine erneute Untersuchung geben werde. Als im Gespräch deutlich wird, dass die Fehler zu massiv und zu offensichtlich sind, kommt es zu einem erneuten Untersuchungsauftrag.

1992 Im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens in Zusammenhang mit der EG-Richtlinie zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Verkehrsbereich erklärt die Bundesregierung:

Mit der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan als Bestandteil des Fernstraßenbaugesetzes wird jedoch weder das Vorhaben verbindlich festgelegt noch eine bestimmte Trasse festgelegt.

Mir scheint der erste Teil der Antwort nicht der Realität zu entsprechen.

1994 Der Hessische Verwaltungsgerichtshof verhängt einen (vorläufigen) Baustopp bei (Neuental-)Bischhausen.

Außer dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof hat sich nur das Bundesverwaltungsgericht juristisch mit der A 49 befasst. Deshalb trifft die folgende Aussage des (damaligen) Hessischen Wirtschaftsministers, Tarek Al-Wazir, in Beantwortung einer mündlichen Anfrage zur Umweltverträglichkeitsstudie (Drucksache 20/9366, Frage 766) nicht zu:

Deswegen kann ich Ihnen an dieser Stelle nur sagen, dass diese Verfahren so oft rechtlich überprüft worden sind und dass so oft über diese Frage diskutiert worden ist –bis hoch zum Bundesverwaltungsgericht- dass ich auf eine so hoch spekulative Frage heute nicht antworten kann.

1997 Als Fazit der Umweltverträglichkeitsstudie wird von den Gutachtern festgehalten (S. 186/87):

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.

(s. ausführliche Darstellung „Zur Umformulierung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsstudie“, Reinhard Forst, 14.4.2024)

2010 Da die A 49 erheblich in ein Flora-Fauna-Habitat eingreift, war ein Votum der Europäischen Kommission einzuholen, das „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ bestätigt. Es lautete:

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION vom 3.12.2010

auf Ersuchen Deutschlands nach Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen zur Weiterführung der Autobahn A 49 durch Anknüpfung der fertiggestellten A 49 bei Neuental an die A 5 in Hessen (Deutschland)

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Als Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes hat die A 49 zum Ziel, die Entwicklung der Region zu fördern, insbesondere die Entwicklung des

Wirtschaftszentrums Stadtallendorfs. Regionalen Wirtschaftsmodellen zufolge werden dank dieser Entwicklung bis zu 13 600 Arbeitsplätze in verschiedenen Unternehmen geschaffen. Als wichtiger positiver Nebeneffekt, wird das Verkehrsaufkommen im nachrangigen Straßennetz um 100 000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden. Dadurch wird die lokale Luftverschmutzung um bis zu 75 % gesenkt. Auch der Lärmpegel wird um mindestens 10 dB(A) verringert. Zudem wird die Wahrscheinlichkeit von Unfällen um 60 % sinken

Der Bau des neuen Abschnitts der A 49 wird daher als Projekt von überwiegendem öffentlichen Interesse angesehen.

Keiner der hier angegebenen konkreten Gründe wird noch von irgendjemandem als zutreffend verteidigt. Eine Teilberichtigung wurde ins Netz gestellt, blieb aber folgenlos. Eine Stellungnahme der Europäischen Kommission hat Rechtsfolgen. Man kann aber gegen sie juristisch nicht vorgehen.

2014 (Bezug: Die Nutzen-Kosten-Analyse, *Anmerkungen zu einer zentralen Grundlage deutscher Verkehrspolitik, Reinhard Forst, 3. Überarbeitung, 12.4.2014*)

Die größten Fehlerquellen innerhalb der Nutzen-Kosten-Analyse sind die weitgehende Ausklammerung ökologischer Aspekte und die fehlende Berücksichtigung des induzierten Verkehrs. Den Berechnungsunterlagen liegt die Annahme einer belastungsunabhängigen Geschwindigkeit zugrunde.

In einem Gespräch, das ich am 2.5.2024 mit Sören Bartol, dem früheren Vorstandsmitglied der SPD-Bundestagsfraktion (zuständig auch für Verkehr) und jetzigem Landesvorsitzenden der Hessischen SPD führte, erklärte Bartol, dass er die aktuelle Nutzen-Kosten-Analyse für kein geeignetes Mittel zur objektiven Berechnung für den Bau neuer Fernstraßen hält.

Nach meiner Überzeugung hängt das unbedingte Festhalten der FDP am Verweigern einer Geschwindigkeitsbegrenzung auch damit zusammen, dass sich ohne Geschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse höhere Geschwindigkeiten für Autobahnen berechnen lassen und sich ihr weiterer Bau somit pseudowissenschaftlich besser begründen lässt.

2022 – 2024 Im Text „Einige zentrale Erfahrungen...“ ist dargestellt, aufgrund welcher Fehler Lärmbelastungen im Rahmen des deutschen

Fernstraßenbaus grundsätzlich irreführend berechnet werden. Hauptgrund ist der fehlende Bezug zu Betroffenen.

Es gab in Zusammenhang mit dem Bau der A 49 eine Reihe von Petitionen (Bund, Europäische Union, Land Hessen). Wie schwierig es dabei ist, in einen inhaltlichen Dialog zu treten, zeigen Beispiele auf der Homepage der Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals (s.o.).

Für die Richtigkeit verantwortlich:

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, 06422-1231, r-forst@web.de, 14. Mai 2024

Der weite Bereich „Wasser“ und „Altlasten“ ist hier nicht dargestellt, da er wegen seiner Wichtigkeit eine eigene Behandlung erfordert.