

HESSEN



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen

# FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR A 49

**Stand:** 01. Februar 2021



## FRAGEN UND ANTWORTEN ZUR A 49

Stand: 01. Februar 2021

### Wer ist zuständig für den Weiterbau der A 49?

Die A 49 ist eine Bundesautobahn. Bauherr ist der Bund, das Land Hessen war bis Ende 2020 in Auftragsverwaltung für den Bund tätig. Seit dem 1.1.2021 ist die Zuständigkeit für Planung, Bau und Betrieb der Autobahnen vom Land Hessen an die **Autobahn GmbH** des Bundes gewechselt. Das hessische Wirtschafts- und Verkehrsministerium ist aber weiterhin Planfeststellungsbehörde für die Bundesautobahnen.

Der Deutsche Bundestag hat die A 49 als vordringliches bzw. seit 2016 als laufendes und fest disponiertes Projekt in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen. Dieser Bedarfsplan stellt als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz die gesetzliche Grundlage für die Planung und den Weiterbau der A 49 dar. Der Bund als Straßenbaulastträger hat somit den gesetzlichen Auftrag, die A 49 fertig zu bauen. Das Land Hessen handelte bis Ende 2020 als Auftragsverwaltung des Bundes ausschließlich in dem vom Bund vorgegebenen Rahmen. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die beiden verbleibenden Abschnitte sind bestandskräftig und zum Teil mehrfach höchststrichterlich bestätigt worden.

#### Das Vorhaben gliedert sich in drei Abschnitte:

- \_ Neuental-Schwalmstadt (Verkehrskosteneinheit 20, kurz: VKE 20), 11,8 Kilometer
- \_ Schwalmstadt-Stadtallendorf (VKE 30), 13,3 Kilometer sowie
- \_ Stadtallendorf-Ohmtaldreieck (VKE 40), 17,5 Kilometer

Die VKE 20 ist seit 2013 im Bau (Umsetzung: Hessen Mobil). Mit der Umsetzung der beiden letzten Abschnitte ist die DEGES beauftragt. Bei der DEGES handelt es sich um eine im Eigentum des Bundes und eines Großteils der Länder befindliche öffentliche-rechtliche Gesellschaft, die ausschließlich mit Straßenbauprojekten der öffentlichen Hand beauftragt werden kann.

.....

### Welche Rolle spielt das Land Hessen?

Das Land Hessen handelte bis Ende 2020 bislang im Auftrag des Bundes, also in der sogenannten Auftragsverwaltung für den Bund, seit dem 1.1.2021 hat es seine Zuständigkeit für Planung und Bau von Bundesautobahnen an die Autobahn GmbH des Bundes verloren. Nur die Planfeststellung von Bundesautobahnen bleibt bei der hessischen Planfeststellungsbehörde.

Die hessische Planfeststellungsbehörde ist im hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium angesiedelt. Sie ist eine unabhängige Genehmigungsbehörde und zuständig für die Planfeststellung. Eine Unabhängigkeit besteht insoweit, dass Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde organisatorisch getrennt sind. Zudem ist die Planfeststellungsbehörde nicht an den Antrag des Vorhabenträgers gebunden, sondern prüft diesen nach Recht und Gesetz und kann entsprechend zusätzliche Regelungen anordnen. Ein Planfeststellungsverfahren stellt das Baurecht her für große Vorhaben, die zahlreiche Einzelaspekte wie Wasserschutz, Naturschutz, Raumordnung und Verkehrsfragen berühren. Beispiele sind etwa der Neu- und Ausbau von Straßen, von Leitungstrassen, von Schienenwegen oder Flughäfen.



Der Planfeststellungsbeschluss stellt fest, ob ein Vorhaben alle gesetzliche Vorgaben einhält oder nicht, erteilt alle notwendigen einzelnen Genehmigungen und kann sie auch mit Auflagen versehen.

### **Zum Verfahren**

**(gültig für Bundesautobahnen bis Ende 2020. Für Bundesstraßen gilt dies immer noch):**

Beim Neubau einer Bundesfernstraße – also einer Bundesautobahn oder einer Bundesstraße – beauftragt der Bund als sogenannter Vorhabenträger die jeweilige Landesverwaltung mit der Planung. In Hessen ist dies die Landesstraßenbauverwaltung Hessen Mobil. Wenn der Bund den Planungen zustimmt, beantragt Hessen Mobil dann beim jeweiligen Regierungspräsidium die Durchführung eines Anhörungsverfahrens.

Das Regierungspräsidium prüft anschließend die Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen und veranlasst bei den betroffenen Kommunen, dass die Pläne für einen Monat für alle Bürgerinnen und Bürger ausgelegt werden.

Anschließend können Bürgerinnen und Bürger, die sich vom dem Projekt betroffen sehen, Einwendungen erheben. Ebenso können Fachbehörden und andere sogenannte Träger öffentlicher Belange wie Wasserversorger und Naturschutzverbände Stellungnahmen abgeben. Mit diesen Einwendungen und Stellungnahmen setzt sich die Verwaltung dann auseinander und passt gegebenenfalls ihre Planungen an. Bei dem letzten Abschnitt der A 49, der sogenannten Verkehrskosteneinheit (VKE) 40 beispielsweise gingen nach der Auslegung der Pläne im Frühjahr 2007 rund 400 Einwendungen und Stellungnahmen ein. Daraufhin wurden die Planungen unter anderem unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes überarbeitet und in ihrer geänderten Fassung erneut ausgelegt.

Einwendungen und Stellungnahmen, die nicht ausgeräumt werden können, werden in einem Erörterungstermin behandelt, der bei dem letzten Abschnitt der A 49 (VKE 40) im Oktober 2010 stattfand. Damit endet das Anhörungsverfahren, und das Regierungspräsidium gibt die zusammengefassten Einwendungen, Stellungnahmen und Erwiderungen sowie das Ergebnis des Erörterungstermins weiter an die Planfeststellungsbehörde, in diesem Fall die Planfeststellungsbehörde im Hessischen Verkehrsministerium.

Die Planfeststellungsbehörde prüft die Planunterlagen, wägt alle vom Vorhaben berührten öffentlichen Belange ab und entscheidet über die nach dem Erörterungstermin verbliebenen nicht ausgeräumten Einwendungen und Stellungnahmen.

Am Ende steht der Planfeststellungsbeschluss, der bei dem letzten Abschnitt der A 49 (VKE 40) am 30. Mai 2012 durch den damaligen hessischen Verkehrsminister Dieter Posch unterzeichnet wurde.

.....

### **Wie ist der Stand der Planung, der Vergabe und des Baubeginns bei den beiden verbliebenen Abschnitten?**

Die beiden letzten Abschnitte der A 49 zwischen Schwalmstadt und der A 5 bei Gemünden (VKE 30 und 40) sollen nach Wunsch des Bauherrn Bundesrepublik Deutschland in öffentlich-privater Partnerschaft realisiert werden. Bei einem solchen ÖPP-Projekt übernimmt ein privater



Partner Bau und Betrieb der Strecke. Die Vergabe des ÖPP-Projektes durch den Bund ist mittlerweile erfolgt. Vorbereitende Arbeiten für den Bau haben im Oktober 2020 begonnen, mit der Fertigstellung ist voraussichtlich im Jahr 2024 zu rechnen. Der ÖPP-Vertrag, der neben der Bauleistung auch Planung, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung beinhaltet, hat eine Laufzeit von 30 Jahren.

.....

## **Welche Rechtsmittel wurden gegen den Planfeststellungsbeschluss zum letzten Abschnitt der A 49 eingelegt?**

### **2012**

Ein Planfeststellungsbeschluss kann wie jeder Verwaltungsakt direkt nach seinem Erlass gerichtlich überprüft werden. Der Planfeststellungsbeschluss vom 30. Mai 2012 wurde nach seiner Veröffentlichung im Jahr 2012 vor dem Bundesverwaltungsgericht von zwei Umweltvereinigungen und zwei privaten Grundeigentümern mit dem Ziel der Aufhebung beklagt.

### **2013**

Die Klage eines Grundstückseigentümers wurde im Jahr 2013 nach Leistung einer Entschädigung zurückgenommen.

### **2014**

Die Klagen der Umweltvereinigungen wurden insbesondere mit angeblichen Fehlern bei der Trassenwahl, der Prüfung des FFH-Gebietsschutzes und des Artenschutzes sowie bei der Berücksichtigung des Trinkwasserschutzes begründet. Sie wurden im Jahr 2014 vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen.

### **2017**

Im Dezember 2017 wurde die letzte anhängige Klage einer privaten Eigentümergemeinschaft auf Grund eines Vergleiches zurückgenommen. Seitdem ist der Planfeststellungsbeschluss allen Beteiligten gegenüber bestandskräftig bzw. durch rechtskräftige Urteile bestätigt und vollziehbar.

### **2019**

Im April 2019 erhoben private Grundstückseigentümer erneut Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverwaltungsgericht. Sie waren durch das im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vorhabens im Jahr 2017 eingeleitete Flurbereinigungsverfahren betroffen. Diese Klage hat das Bundesverwaltungsgericht am 2. Juli 2020 abgewiesen, da einer der Kläger nicht in eigenen Rechten betroffen war. In jedem Fall war die Klage im April 2019 verspätet. Das Bundesverwaltungsgericht ließ daher offen, ob eine solche Betroffenheit im Flurbereinigungsverfahren ein Recht zur Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses gibt.

Im September 2019, unmittelbar bevor erste Bauvorbereitungen geplant waren, wurden bei der Planfeststellungsbehörde zwei Anträge auf Aufhebung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und Aussetzung der Baumaßnahmen vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) – der bereits 2014 beim Bundesverwaltungsgericht erfolglos geklagt hatte – sowie einer Privatperson wegen geänderter rechtlicher Bewertungen im Wasserrecht gestellt. Diese Anträge wurden Ende September 2019 von der Planfeststellungsbehörde abgelehnt. Hiergegen erneut gerichtete Klagen blieben letztendlich erfolglos.

**2020**

In seinen Entscheidungen vom 23. Juni 2020 hat das Bundesverwaltungsgericht zwar unter Berücksichtigung der neueren Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs einen formalen Fehler bei der wasserrechtlichen Prüfung erkannt. Allerdings führt dieser nicht dazu, dass der bestandskräftige und durch das Bundesverwaltungsgericht seinerzeit im Jahr 2014 rechtskräftig bestätigte Planfeststellungsbeschluss in Frage gestellt werden müsste.

Bei dem formalen Fehler ging es darum, dass im Jahr 2012 die Prüfung der wasserrechtlichen Entscheidungen nicht nach den formalen Kriterien der Wasserrahmenrichtlinie vorgenommen worden war, da ein erforderlicher Fachbeitrag zur Prüfung des Verschlechterungsverbots bezüglich europarechtlich geschützter Wasserkörper nicht vorlag. Erst im Jahr 2015 war durch eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs klargestellt worden, dass eine solche Prüfung des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots auch bei wasserrechtlichen Entscheidungen im Zusammenhang mit der Vorhabenzulassung erforderlich ist und nach welchen Kriterien diese zu erfolgen hat.

Das Bundesverwaltungsgericht hat diesen formalen Fehler im Sommer 2020 als nicht gravierend eingestuft. Vielmehr bieten die wasserrechtlichen Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes laut Bundesverwaltungsgericht ausreichend Möglichkeiten, um gegebenenfalls Erlaubnisse anzupassen oder bei Bedarf Schutzmaßnahmen nachträglich anzuordnen. Darüber hinaus sei der Bauherr schutzwürdig, da er inzwischen erhebliche Investitionen im Vertrauen auf die Bestandskraft getätigt habe. Dieses Vertrauen sei insbesondere auch dadurch geschaffen worden, dass der Umweltverband in Kenntnis der neuen Rechtsprechung durch den Europäischen Gerichtshof aus dem Jahr 2015 erst vier Jahre später, im Jahr 2019, geklagt hat. Der Bestand des Planfeststellungsbeschlusses wurde daher vom Gericht noch einmal bestätigt.

Daraufhin hat die DEGES auf Veranlassung des hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums bei einem unabhängigen Gutachterbüro einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie in Auftrag gegeben, um mögliche Anpassungsbedarfe im Sinne der Rechtsprechung vom 23. Juni 2020 zu überprüfen. Der Fachbeitrag hat bestätigt, dass die Planungen allen Anforderungen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie gerecht werden. Das gilt sowohl für die Bauzeit als auch für den späteren Betrieb der Bundesautobahn.

.....

### **Wie werden Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm geschützt?**

Die Fertigstellung der A 49 verspricht eine spürbare Entlastung des nachgeordneten Netzes, insbesondere der B 3 und B 62, und damit einhergehend eine signifikante Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in den betroffenen Ortschaften. Das Projekt ist so ausgelegt (Abstände zur Wohnbebauung, Schutzwände, Erdwälle, Verlegung der Fahrbahn in Einschnitten), dass Lärm- und Schadstoffimmissionen auf Wohnanlagen minimiert und alle gesetzlichen Lärmschutzanforderungen eingehalten werden. Trotzdem bleibt der Bau eines neuen Autobahnabschnittes auch nach neuesten Vorschriften natürlich eine Belastung für die Landschaft und die Anwohnerinnen und Anwohner.

.....



## **Könnte die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken wie Kirchhain - Homberg (Ohm) eine Alternative zum Ausbau der A 49 darstellen?**

**Vorweg:** Die Entscheidung, die Bundesautobahn 49 fertig zu bauen wurde vom Deutschen Bundestag beschlossen, von der Bundesregierung in Auftrag gegeben und in mehreren Gerichtsverfahren bis hin zum Bundesverwaltungsgericht höchstrichterlich bestätigt. Damit hat die Erste Gewalt, der Deutsche Bundestag, das Projekt beschlossen und die nötigen Mittel freigegeben. Die Zweite Gewalt, die Bundesregierung, hat diesen Beschluss umgesetzt und das Land Hessen beauftragt, dies abzuwickeln. Die Dritte Gewalt, in diesem Fall das Bundesverwaltungsgericht, hat wiederholte Klagen gegen den Bau abgewiesen und damit den Weg zur Umsetzung freigemacht.

Die Planfeststellungsverfahren für die beiden letzten Abschnitte, VKE 30 und 40, wurden durchgeführt, die Planfeststellungsbeschlüsse erlassen und im April 2014 höchstrichterlich und damit abschließend bestätigt. Der Bund hat also das Recht und die Möglichkeit, das Land anzuweisen, den Bau durchzuführen.

An diese Sach- und Rechtsanlage wird sich Hessen selbstverständlich halten. Der Koalitionsvertrag zwischen der CDU und Bündnis 90/Die Grünen in Hessen sah sowohl 2013 als auch 2018 daher die Fertigstellung der A 49 unter der Bedingung vor, dass die durchgehende Finanzierung gesichert ist. Ein nachhaltiges Verkehrssystem basiert grundsätzlich auf der intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsmittel und Verkehrsträger.

Hessen arbeitet selbstverständlich auch daran, dass der öffentliche Nahverkehr sowie Radwege gefördert werden, das wird auf sehr vielfältige Weise getan – etwa mit dem Landesticket, dem Schüler- und dem Seniorenticket, mit neuen S-Bahn-Linien, den ICE-Neubaustrecken, einem Förderprogramm zur Reaktivierung von Schienen und Rekordmitteln in Höhe von 244 Millionen Euro bis 2024 für den Fuß- und Radwegebau.

Nach einer Untersuchung von Hessen Mobil gibt es in dem Raum keine Bahnstrecken, die sich mit vertretbarem Aufwand reaktivieren lassen und als Alternative in Frage kämen. Diese Alternativen wären im Übrigen natürlich nur Alternativen für den (Personen-) Ziel- und Quellverkehr der Region.

.....

## **Wie sind die Auswirkungen auf Flora-Fauna-Habitat-(FFH) oder Naturschutzgebiete?**

Die VKE 30 tangiert bzw. durchquert zwei Naturschutzgebiete, die VKE 40 durchquert das FFH-Gebiet „Herrenwald östlich von Stadtallendorf“.

Ein Teilabschnitt schneidet den Herrenwald und den Dannenröder Forst. Hier müssen Bäume gefällt werden. Der Großteil der Bäume sind Buchen zwischen 60 und 80 Jahren, aber es gibt auch deutlich ältere Bäume, etwa im Dannenröder Forst. Außerdem werden Fichten (etwa ein Viertel), Kiefern, Eichen, Ahorn, Europäische Lärchen, Douglasien sowie Pappeln und Weiden gefällt. Anfang Oktober 2020 wurde mit den Fällungen begonnen. Der Dannenröder Forst ist 1.000 Hektar groß, von denen 27 Hektar, oder 2,7 Prozent der Gesamtfläche für die A49 gerodet werden.

Die Genehmigung der Rodung wurde im Planfeststellungsbeschluss erteilt, da als Ausgleich in gleichem Umfang Flächen für die Neuanlage von Wald vorgesehen sind. Darüber hinaus werden insgesamt 300 Hektar Wirtschaftswald aus der Nutzung genommen und damit sich selbst überlassen.

.....

### **Gibt es Ausgleichsmaßnahmen und wer kontrolliert die richtige Umsetzung?**

Ja, neben der Neuanlage von Wald gibt es zahlreiche landschaftspflegerische Maßnahmen: Es werden zum Beispiel Laichgewässer für Amphibien angelegt oder bestehende optimiert. Außerdem werden naturnahe Laub- und Auenwälder entwickelt. Zu den Ausgleichsmaßnahmen gehören auch extensiv bewirtschaftete Wiesen für Schmetterlinge und Blühflächen für die Feldlerche. Darüber hinaus werden insgesamt 300 Hektar Wirtschaftswald aus der Nutzung genommen und damit sich selbst überlassen.

Die Realisierung erfolgt durch die DEGES. Sie umfasst auch eine Fertigstellungs- und Entwicklungspflege, die für Landschaftsbauarbeiten in der Regel über drei Jahre und für Waldarbeiten über fünf Jahre läuft. Überprüft wird dies im Rahmen der Bauüberwachung, die von der DEGES beauftragt wird. Die Durchführung der Maßnahmen wird mit der zuständigen Oberen Naturschutzbehörde und der Oberen Wasserbehörde abgestimmt. Nach Ablauf der drei bzw. fünf Jahre sollen die Maßnahmen nach jetzigem Stand an die Autobahn GmbH des Bundes übergehen, die dann für die Durchführung verantwortlich ist.

.....

### **Wie sind die Auswirkungen auf Wasserschutzgebiete?**

Die VKE 30 führt durch Wasserschutzgebiete der Zone IIIB, die VKE 40 liegt innerhalb der Zonen II, III / IIIA und IIIB eines Trinkwasserschutzgebietes.

Im Rahmen der Planung und der Planfeststellungsverfahren für den Weiterbau der A 49 wurden alle bekannten Risiken sorgfältig betrachtet und letztlich beim Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse umfassend berücksichtigt und ausgeräumt. Das Vorhaben trägt auch dem Belang des Grundwasserschutzes Rechnung.

Für alle Abschnitte des betrachteten Autobahnteilstückes sind, unabhängig von der Schutzzone und der jeweiligen Schutzstufe nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (kurz: RiStWag), folgende Anforderungen einzuhalten:

- \_ wasserundurchlässige Verkehrsflächen (Beton- bzw. Asphaltdecke)
- \_ standfeste Befestigung der Bankette
- \_ Anordnung entsprechender Schutzeinrichtungen
- \_ Anordnung dauerhaft dichter Abwasserleitungen

Die RiStWag sind von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. unter Mitwirkung der Bund-/ Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA), des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches (DVGW) und der Arbeitsgemeinschaft Trinkwassertalsperren (ATT) im Benehmen mit dem Bundesverkehrsministerium und den Obersten Straßenbaubehörden der Länder erarbeitet worden.

In den Abschnitten, in denen die Autobahn durch ausgewiesene Trinkwasserschutzgebiete führt, erfolgt die Fassung, Ableitung und Behandlung des Straßenoberflächenwassers entsprechend



den RiStWag. Dies bedeutet beispielsweise für die Abschnitte, in denen die Autobahn in den Trinkwasserschutzzonen II und IIIA liegt, dass das Straßenoberflächenwasser am Fahrbahnrand gefasst, mittels Leitungen weitergeführt, über Absetzbecken mit Leichtstoffrückhalt vorgereinigt, in Regenrückhalteanlagen zurückgehalten und gedrosselt im Abstrom der Brunnenanlagen in ein Oberflächengewässer geleitet werden. Hierdurch wird verhindert, dass Straßenoberflächenwasser versickern und in das Grundwasser gelangen kann.

Ferner wurden im Planfeststellungsbeschluss zahlreiche Nebenbestimmungen und Auflagen zum Schutz des Grundwassers und der Oberflächengewässer festgelegt.

### **Zum Beispiel:**

- \_ Beteiligung der Wasserversorger und Fachbehörden bei der Ausführungsplanung
- \_ Räumliche Begrenzung des Baufeldes, Erhalt der natürlichen Bodenfunktionen
- \_ Bau der Regenrückhaltebecken vor dem Bau der Trasse
- \_ Bei Einbindung von Fundamenten in das Grundwasser: Anpassung der Betonrezepturen auf die speziellen Grundwasserverhältnisse und möglichst kurzzeitige Eingriffe
- \_ Überwachung der Wasserqualität, teilweise temporäre Abschaltung von Brunnenanlagen
- \_ Aufstellung von Notfallplänen für Unfälle während der Betriebsphase der Autobahn (in Abstimmung mit Fachbehörden und Wasserversorgern)

Über diese verbindlichen, die Wasserqualität sicherstellenden Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses hinaus hat sich das Hessische Verkehrsministerium entschlossen die DEGES zu bitten, einen im Einklang mit der jüngsten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs stehenden, qualifizierten Fachbeitrag zur wasserrechtlichen Prüfung der speziellen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie einzuholen. Der Fachbeitrag bestätigt: Es werden alle Anforderungen sowohl beim Bau als auch im Betrieb der A 49 eingehalten.

.....

### **Erfüllen die wasserrechtlichen Vorkehrungen die Ansprüche der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie?**

Das betrachtete Planungsvorhaben A 49 VKE 40 – also der letzte Abschnitt inklusive der zugehörigen technischen Anlagen – steht in Einklang mit den materiellen Vorgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie, vor allem auch im Hinblick auf die geplante Streckenführung durch ein Wasserschutzgebiet.

Das Vorhaben führt nicht zu einer Verschlechterung einer der nach Wasserrahmenrichtlinie relevanten Qualitätskomponenten von Oberflächen- und Grundwasserkörpern. Soweit erforderlich werden alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verhindern. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Lage des Vorhabens im Wasserschutzgebiet und der damit verbundenen Auflagen.

Zusätzlich kann auf die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zur A 49 aus dem Jahr 2020 verwiesen werden. Die Kläger hatten gefordert, den Planfeststellungsbeschluss wegen eines formalen Fehlers der Wasserrechtsunterlage aufzuheben. Sie monierten insbesondere, dass in den im Jahr 2012 planfestgestellten Unterlagen keine Ausführungen zum in der Wasserrahmenrichtlinie verankerten Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot gemacht wurden.



Dass dies erforderlich ist wurde im Übrigen erst im Jahr 2015 durch den EuGH in einem anderen Verfahren klargestellt. Das Bundesverwaltungsgericht sah im Hinblick auf die A 49 hierin keinen so großen Fehler, als dass ein bestandskräftiger und rechtskräftig bestätigter Planfeststellungsbeschluss in Frage gestellt werden müsste. Es stellte fest, dass die flexiblen Regeln des deutschen Wasserhaushaltsgesetzes ausreichende Möglichkeiten bieten, „um sicherzustellen, dass das Vorhaben nicht dauerhaft im Widerspruch zu den wasserrechtlichen Vorgaben des Unionsrecht steht. Gegebenenfalls können erforderliche Schutzmaßnahmen nachträglich angeordnet und die rechtlich selbständigen wasserrechtlichen Erlaubnisse angepasst oder sogar widerrufen werden.“ Das Hessische Verkehrsministerium hat sich nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Juni 2020 entschlossen, in einem Fachbeitrag noch einmal genau prüfen zu lassen, ob die verbindlichen, die Wasserqualität sicherstellenden Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses mit der jüngsten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs hinsichtlich der speziellen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie im Einklang stehen.

Der Fachbeitrag bestätigt: Es werden alle Anforderungen sowohl beim Bau als auch im Betrieb der A 49 eingehalten.

.....

### **Der wasserrechtliche Fachbeitrag, den die DEGES bei einem unabhängigen Gutachter in Auftrag gegeben hatte, wurde von einem anderen Gutachterbüro kritisiert. Was ist an dieser Kritik dran?**

**Festzuhalten ist:** Die vom Bundesverwaltungsgericht angesprochenen wasserrechtlichen Prüfungen wurden inzwischen veranlasst. Auswirkungen des Vorhabens auf Gewässer und insbesondere den Trinkwasserschutz wurden bereits im Planfeststellungsverfahren geprüft, und ein auf Verlangen des Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums bei dem ausgewiesenen Fachinstitut ahu GmbH eingeholtes Gutachten hat nachträglich ergeben, dass auch die weitergehenden Forderungen der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie erfüllt sind. Sollten bei der Umsetzung neue wasserrechtliche Probleme auftreten, bietet - wie das Gericht urteilt - das Wasserrecht ausreichend Möglichkeiten, diese zu beheben.

Kritik am wasserrechtlichen Fachbeitrag wurde vom Bündnis „Keine A 49“ geäußert. Das Bündnis hatte bei einem anderen Gutachterbüro (RegioConsult) eine fachliche Stellungnahme zum wasserrechtlichen Fachbeitrag beauftragt.

Das von dem Büro RegioConsult erarbeitete „Gegengutachten“ hat auf einen Detailfehler in einer Darstellung des ahu-Beitrags hingewiesen (Fernableitung im Bereich Todtenmühle), der korrigiert wird. Zudem wird ergänzt, welche Schadstoffe im Einzelnen im Fachbeitrag untersucht wurden. Insgesamt ist das „Gegengutachten“ aber ganz und gar nicht geeignet, den wasserrechtlichen Fachbeitrag von ahu zu erschüttern. Dieser erfüllt die sehr hohen fachlichen Anforderungen, die zur Prüfung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie an einen solchen Fachbeitrag gestellt werden. So betrachtet er nicht nur das Gebiet der Trinkwassergewinnung, sondern auch den gesamten Grundwasserkörper. Beim Betrieb der BAB 49 werden alle auf den Straßenflächen anfallenden Abwässer gesammelt, gereinigt und dann erst in Oberflächengewässer geleitet. Es findet demnach keine direkte Einleitung in das Grundwasser statt.

Der Schutz des Grundwasserkörpers hat beim Weiterbau der BAB49 oberste Priorität. Während des Baus und Betriebs der Autobahn wird begleitend ein Grundwassermonitoring durchgeführt, um eventuelle Schadstoffeinträge frühzeitig erkennen und dann, falls erforderlich, weitere Maßnahmen zum Schutz des Wassers ergreifen zu können.



Der Bestand des Planfeststellungsbeschlusses steht damit nicht in Frage. Bei einem bestandskräftigen Beschluss kann nur der Bauherr dessen Umsetzung stoppen. Dieser Bauherr ist der Bundesverkehrsminister.

.....

### **Auch Greenpeace hat ein „Gutachten“ vorgelegt, in dem geschrieben wird, dass das hessische Verkehrsministerium noch rechtliche Möglichkeiten habe, den Weiterbau der A 49 zu stoppen. Stimmt das?**

**Nein.** Die Juristin, die von Greenpeace um eine rechtliche Einschätzung gebeten wurde, stellt ihrem Kurzvermerk voran, dass ihre Beurteilung ohne Einblick in die Akten, den Planfeststellungsbeschluss oder die Urteile der vergangenen Jahre erfolgt sei. Das bedeutet: Es handelt sich nicht um eine rechtliche, sondern um eine rein politische Einschätzung.

Die Frage, ob das hessische Verkehrsministerium noch eine Möglichkeit hat, den Weiterbau zu stoppen, kann und muss aber juristisch beantwortet werden. Ein Planfeststellungsbeschluss ist ja das Ergebnis einer Prüfung nach geltendem Recht und Gesetz, mit dem der Bund das Land Hessen und die Planfeststellungsbehörde im Verkehrsministerium beauftragt hat – es ist keine politische Entscheidung.

Nun zu den einzelnen Aspekten, die in dem Kurzvermerk angesprochen werden: Es wird suggeriert, dass ein wasserrechtliches Gutachten, das nicht von der DEGES, sondern von der obersten hessischen Wasserbehörde, dem Umweltministerium, zu beauftragen sei, das Planfeststellungsverfahren stoppen könnte.

**Das ist schlicht falsch:** Das Planfeststellungsverfahren ist abgeschlossen, so dass es keine Veranlassung für die Wasserbehörden zur Abgabe eines Gutachtens gibt.

Davon abgesehen gibt es den Fachbeitrag, den die DEGES im Auftrag des Verkehrsministeriums von einem unabhängigen Gutachter hat erstellen lassen, der ja besagt: Alle Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie werden eingehalten, so dass derzeit keine Anpassungen erforderlich sind. Damit ist auch die Behauptung, eine Änderung des Planfeststellungsverfahrens – angetrieben durch das wasserrechtliche Gutachten – würde eine neue Öffentlichkeitsbeteiligung erfordern, hinfällig.

Der Greenpeace-Kurzvermerk suggeriert, dass der hessische Verkehrsminister einen Planfeststellungsbeschluss aussetzen oder aufheben könnte. Das kann er nicht. Die erneute Klage des BUND mit der Aufforderung, den Beschluss aufzuheben, ist am 23. Juni 2020 vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen worden, weshalb der allein nach rechtlichen und nicht politischen Vorgaben entscheidenden Planfeststellungsbehörde die Hände gebunden sind. Das „Nichtgebrauchmachen“ vom Planfeststellungsbeschluss ist dagegen eine rein politische Entscheidung, die nur der Bund als Bauherr treffen kann.

Im Übrigen hatte der BUND nicht direkt nach der neuen Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie im Jahr 2015 geklagt, sondern erst vier Jahre später, im Herbst 2019. Damit wurde in den vier Jahren bis zur Klage ein sogenannter Vertrauenstatbestand hergestellt. Ein Verzicht auf das Baurecht des Planfeststellungsbeschlusses durch den Bund würde sehr wahrscheinlich hohe Schadensersatzforderungen nach sich ziehen, da der Bund sich entschieden hat, den Weiterbau der A 49 als ein ÖPP-Projekt für Bau und Betrieb in Auftrag zu geben, für das Verträge mit einer Laufzeit von 30 Jahren abgeschlossen wurden.



**Der BUND hat zudem in einer Pressemitteilung Stellung genommen zu der Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts. Darin unterstellt der BUND, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig sei und ausgesetzt werden müsse. Ist das so?**

Nein. Das im Sommer 2020 ergangene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Weiterbau der Bundesautobahn 49 ändert nichts an der Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses. Dies hat das Gericht ausdrücklich festgestellt, als es die Klage des Bundes für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) abwies. Aus den inzwischen vorliegenden schriftlichen Urteilsgründen lässt sich nichts Gegenteiliges ableiten. Die Interpretation des BUND ist nicht durch den Text der Urteilsgründe gedeckt.

Die rechtlichen Mängel, die das Gericht im Planfeststellungsbeschluss 2012 erkennt, bestehen allein in Bezug auf die wasserrechtliche Prüfung. Die dabei getroffenen wasserrechtlichen Entscheidungen aber sind - wie das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich feststellt - rechtlich unabhängig vom Planfeststellungsbeschluss und können auch unabhängig von diesem korrigiert werden, wenn dies sachlich notwendig werden sollte. Daher ergibt sich daraus keine Veranlassung, den Planfeststellungsbeschluss selbst außer Vollzug zu setzen oder zu ändern. Auch ein Planänderungsverfahren zur Korrektur der wasserrechtlichen Entscheidung würde nichts an der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses ändern.

.....

---

**Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen**

Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit  
Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden

Telefon 0611 815-2020  
[presse@wirtschaft.hessen.de](mailto:presse@wirtschaft.hessen.de)

<https://wirtschaft.hessen.de>

---

