



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Wohnen · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

Herrn
Reinhard Forst
Steinwiesenweg 1
35287 Amöneburg

Geschäftszeichen VII 2-1 – Petition 1070/20

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Herr Reif
Telefon 0611 815-2924
Telefax 0611 32 717 2924
E-Mail norbert.reif@wirtschaft.hessen.de
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom

Datum 21. Januar 2021

Ihre an den Hessischen Landtag gerichtete Petition 1070/20 vom 01.03.2020

Sehr geehrter Herr Forst,

der Hessische Landtag hat in seiner 51. Plenarsitzung am 30.09.2020 beschlossen,
Ihre Petition nach Sach- und Rechtslage abzuschließen. Dieser Bitte des Hessischen
Landtags komme ich hiermit als zuständiges Fachressort nach.

In Ihrer Petition sprechen Sie sich dafür aus, die Baumaßnahmen im Bereich der A 49
solange einzustellen bis folgende Punkte geklärt sind:

1. Wer führt in welcher Form den Nachweis der „zwingenden Gründe des über-
wiegenden öffentlichen Interesses“? Da eine einfache Behauptung sicherlich
nicht ausreicht, müsse es sich um eine überprüfbare Begründung handeln.
2. Wie und vor welchem Gremium können Fehler bei der Begründung der „zwin-
genden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ zur Sprache ge-
bracht werden?
3. Welches Gericht ist für die Klärung der Richtigkeit der von der Europäischen
Kommission benannten „zwingenden Gründe“ zuständig?
4. Sollte kein Gericht zuständig sein, sei ein neutraler Gutachter einzusetzen der
die Richtigkeit der „Zwingenden Gründe“ prüft und bekannt gibt.



1. Sachverhalt

Das damalige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hat mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.05.2012 den Plan für den Neubau der Bundesautobahn A 49 Kassel-Gemünden (A 5) - Teilabschnitt zwischen Stadtallendorf und Gemünden/Felda (VKE 40) von Bau-km 57+000 bis Bau-km 74+450 - festgestellt.

Der Planfeststellungsbeschluss nimmt erhebliche Beeinträchtigungen der als Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Herrenwald östlich Stadtallendorf“ geschützten Lebensraumtypen an, lässt das Vorhaben aber nach § 34 Abs. 3 BNatSchG unter Hinweis auf verkehrliche Belange zu. Entsprechende Kohärenzsicherungsmaßnahmen wurden festgelegt und eine Stellungnahme der Europäischen Kommission wurde eingeholt.

Gegen den Beschluss wurde am 28.09.2012 Klage erhoben, dabei wurde u. a. vorgebracht, dass die Abweichungsentscheidung zu Unrecht zwingende Gründe des öffentlichen Interesses bejaht hätte und die Stellungnahme der Europäischen Kommission auf unrichtigen Angaben des Vorhabenträgers beruhen würde. Die Klage der Naturschutzverbände gegen den Planfeststellungsbeschluss wurde schließlich durch das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 23.04.2014 abgewiesen (vgl. Az. BVerwG 9 A 25/12).

Das Bundesverwaltungsgericht hat letztendlich im Juni 2020 erneut gegen den Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40 der A 49 gerichtete Klagen des BUND und privater Kläger abgewiesen.

2. Rechtliche Würdigung

- 1. Wer führt in welcher Form den Nachweis der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“? Da eine einfache Behauptung sicherlich nicht ausreicht, muss es sich um eine überprüfbare Begründung handeln.**

Sie fragen nach dem Nachweisführenden und möchten eine Erläuterung zum Begründungsniveau erhalten.

In einem ersten Schritt ist grundsätzlich der Vorhabenträger vor der Zulassung eines Projektes dafür verantwortlich, die Verträglichkeit des Projektes mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebietes zu prüfen. Dazu zählen dann auch die Ausnahmetatbestände für die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Dies war im Falle einer Bundesautobahn wie der A 49 bis Ende 2020 noch die jeweils zuständige Auftragsverwaltung – hier Hessen Mobil für das Land Hessen.

Seit dem 01.01.2021 werden die Bundesautobahnen von der neugegründeten bundes-eigenen Autobahn GmbH geplant, gebaut und betrieben.

Im Rahmen der Zulassung des Projektes überprüft die Planfeststellungsbehörde die Begründung u. a. für die Ausnahmenregelung des § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG. Für die Erteilung einer Ausnahme aufgrund der Beeinträchtigung u. a. eines prioritären Lebensraumtyps - wie bei dem vorliegenden Projekt - müssen dabei vier Bedingungen erfüllt sein:

- (a) Die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses überwiegen die konkrete Beeinträchtigung des FFH-Gebiets durch das Vorhaben.
- (b) Eine zumutbare Alternative liegt nicht vor.
- (c) Die erforderliche Stellungnahme der Europäischen Kommission wurde eingeholt.
- (d) Die notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen wurden festgesetzt.

Nach einem Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb der Klagefrist in einem zweiten Schritt die Zulassung des Projektes auf gerichtlichem Wege überprüft werden. Dies ist hier auch geschehen. Bezüglich des von Ihnen angesprochenen Projekts A 49 fand eine gerichtliche Auseinandersetzung bis zur Urteilsverkündung am 23.04.2014 vor dem Bundesverwaltungsgericht statt, in dem die Naturschutz-verbände und Vereini-gungen mit ihrer Klage abgewiesen wurden (vgl. Az. BVerwG 9 A 25/12). Die Natur-schutzverbände haben u. a. auch die von Ihnen angeführten Zweifel an den vorge-brachten zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geäußert (vgl. Az. BVerwG 9 A 25/12 Randnummer 11). Sie selbst waren bei der Gerichtsver-handlung anwesend und waren als Fachmann von den Naturschutzvereinigungen be-stellt worden. Bereits damals haben Sie explizit zu den aus Ihrer Sicht bestehenden Versäumnissen bzw. Fehlern bei der Bewertung der zwingenden Gründe des öffentli-chen Interesses vorgetragen.

Entgegen Ihrer Behauptung, dass das Gericht keine Überprüfung in dieser Sache durchgeführt hat, muss an dieser Stelle klargestellt werden, dass sämtliche zur dama-ligen Planungsentscheidung der Trassenvariante geführten Fachgutachten und Ausarbeitungen sowie die versandten Unterlagen an die EU Kommission dem Bundesver-waltungsgericht vorgelegt wurden. Damit wurde es in die Lage versetzt die getroffenen Entscheidungen nachzuvollziehen. Nach der gerichtlichen Überprüfung dieses Sach-verhaltes wurde dazu in der Urteilsbegründung vom BVerwG in der Randnummer (Rn 72) klargestellt, dass die oben genannten vier Bedingungen durch den Beklagten, d. h. das Land Hessen als Planfeststellungsbehörde, eingehalten wurden. Auch zum von Ihnen erbetenen überprüfbaren Begründungsniveau nimmt das BVerwG in der Randnummer (Rn 73) auch mit dem Hinweis auf eine Entscheidung des EUGH Stel-lung:

Das Schutzregime stuft die prioritären Elemente des FFH-Gebietes als schutzbedürf-tiger ein als nicht prioritäre. Um das von Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL geforderte

Niveau zu erreichen, müssen mit dem Vorhaben ähnlich gewichtige Gemeinwohlbelange verfolgt werden, wie sie der Richtlinienggeber in Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FHH-RL aufgeführt hat.

In der Urteilsbegründung (Rn 74 – 76) wird ausdrücklich festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss zur A 49 VKE 40 in zutreffender Weise auf zwingende Gemeinwohlbelange abgestellt hat. Dabei werden mehrere Gründe aufgeführt, welche auch in der Gesamtschau sich als zwingend im Sinne des Gesetzes darstellen.

Das Bundesverwaltungsgericht betont, dass der rechtlich bedeutsamste Grund zur Rechtfertigung einer Autobahn grundsätzlich der überörtliche Verkehrsbedarf ist. Dieser ergibt sich aus der der Planfeststellungsentscheidung zugrundeliegenden Verkehrsprognose, welche für das Jahr 2025 von ca. 33.000 bis ca. 38.000 Kfz/d für die A 49 ausgeht. Davon wird ein Anteil an Durchgangs- und Entlastungsverkehr von ca. 20.000 Kfz/d angenommen, welcher einen erheblichen Verkehrswert in Bezug auf die Verbindungsfunktion der A 49 und die Entlastung der A 5 und A 7 ergibt. Dieser Verkehrswert wurde vom Gesetzgeber so hoch gewichtet, dass der Bedarf für das Vorhaben auch gesetzlich festgestellt wurde und die A 49 auf europäischer Ebene im Gesamtnetz (comprehensive network) des transeuropäischen Verkehrsnetzes enthalten ist (vgl. Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11.12.2013 (Amtsblatt L 348/1) Karte 5.4). Die A 49 hat sowohl eine europäische als auch eine nationale Verbindungs- und Raumerschließungsfunktion. Im nationalen deutschen Bedarfsplan wird die Autobahn in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“ aufgeführt. Auf europäischer Ebene wurde sie in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) aufgenommen. Das transeuropäische Verkehrsnetz wurde in einer Zwei-Ebenen-Struktur aufgebaut mit einem Gesamtnetz und einem Kernnetz, wobei diese beiden Ebenen die höchste Stufe der Infrastrukturplanung innerhalb der Union darstellen. Das Gesamtnetz bildet ein europaweites Verkehrsnetz, das die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der Union sicherstellen und den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt in der EU stärken soll. Die in dieser EU Verordnung festgelegten Leitlinien geben die Anforderungen an die Infrastruktur des europäischen Gesamtnetzes vor, das in Gänze spätestens bis zum Jahr 2050 zu realisieren ist.

Eine hohe Bedeutung hat der Planfeststellungsbeschluss auch der Entlastungsfunktion der A 49 für die A 7 und A 5 beigemessen. Die vorgesehene Trasse der A 49 hat eine deutlich geringere Gradientenlängsneigung, d. h. sie verläuft in einem wesentlich flacheren Geländeniveau als die ständig auf und ab führenden A 7 und A 5. Dies führt zu einer deutlich besseren Umweltbilanz und zu einer deutlich günstigeren Schadstoffbilanz, als dies die bestehende Streckenführung durch die „Kasseler Berge“ möglich macht. Die Streckenführung der A 49 verkürzt darüber hinaus die Strecke zwischen Kassel und Frankfurt a.M. im Vergleich zum jetzigen Weg über die A 5 und A 7 spürbar, nämlich zumindest um 11,5 km.

Durch diese Faktoren der Reduzierung der Längsneigung und einer kürzeren Trassenführung wird mit der A 49 ein erheblicher ökologischer Zugewinn durch geringeren Kraftstoffverbrauch und geringere Immissionen gerade im Hinblick auf den hohen Schwerlastverkehrsanteil auf der Nord-Südverbindung erzielt. Durch die kürzere Verbindung und durch die Vermeidung der stauanfälligen Steigungs- und Gefällstrecken vom Knüll-Gebirge bis zum Rimberg, werden also nicht nur für den Individualverkehr, sondern auch für den Schwerlastverkehr ökologisch bedeutsame Verbesserungen erreicht. Darüber hinaus erhöht sich durch die kürzere und steigungsärmere Trassenführung der A 49 auch für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit, nicht nur bei winterlicher Witterung.

Zweifelloos gibt es bei dem Neubau einer Straße Be- und Entlastungswirkungen, die im Planungsprozess umfassend berücksichtigt und an den gültigen gesetzlichen Immissionsgrenzwerten (IGW) gemessen werden müssen. Bei der Planung der A 49 wurden im Status Quo relevante Überschreitungen der IGW festgestellt (vgl. Untersuchungen zum Nachfahrverbot auf der B 3). In Zukunft werden auch in dieser Hinsicht deutliche Verkehrsentslastungen stattfinden und dort wo die A 49 selbst zu Grenzwertüberschreitungen führen kann, wurden zum Schutz der Bevölkerung und der Natur in den Planfeststellungsbeschlüssen zur VKE 20, 30 und 40 umfangreiche Lärminderungsmaßnahmen vorgesehen

Neben der Entlastung des überörtlichen Netzes durch die dringend gebotene Entlastung der A 5 und A 7 findet auch eine ebenso bedeutsame Entlastung des nachgeordneten Netzes, unter anderem der B 3, B 254 und B 62 statt. Der überregionale Schwerlastverkehr soll u. a. von der B 3, der B 254 und der B 62 auf die A 49 verlagert werden. Dadurch erfolgt in einer Reihe von Ortschaften eine ganz erhebliche Verminderung von Lärm- und Luftschadstoffen, nicht zuletzt auch in sensiblen Bereichen wie am Klinikum Hephata in Schwalmstadt. Bei den Ortsdurchfahrten wird z.B. eine Entlastung auf der B 3 von 7200 auf 1200 ($\approx 83\%$) und B 62 von 4300 auf 1000 Kfz/Tag ($\approx 77\%$) erreicht und auf der L 3155 im Bereich Hephata verringert sich die Verkehrsbelastung von 6.200 auf 600 Kfz/Tag ($\approx 91\%$). Dies ist eine außerordentliche Entlastung für die ortsansässige Wohnbevölkerung und auch ein erheblicher Gewinn an Verkehrssicherheit für die Menschen.

In der Abwägungsentscheidung wurde aber auch berücksichtigt, dass es in einzelnen Ortschaften durch die Umorientierung von Verkehrsströmen zu einer Erhöhung von Verkehrslärm und Abgasen kommen wird. Die besonders belastete B 454 in Stadtalendorf wird deshalb zukünftig in Troglage geführt werden, so dass nach dem Ausbau auch dort geringere Lärmwerte als vor dem Ausbau entstehen.

Dort, wo im Zuge des Abschnitts der VKE 40 ein aktiver Schallschutz nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich ist, haben die Eigentümer einiger Grundstücke in Stadtalendorf und in Homberg/Maulbach Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen. Auch die deutliche Verkehrszunahme auf dem Zubringer

zur AS Homberg (L 3072, Berliner Str.) führt zu Entschädigungsansprüchen für Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden. Die Mehrbelastungen in Neustadt/Speckswinkel an der L 3071, als Zubringer zur Anschlussstelle Neustadt, wurden auch im Planstellungsbeschlusses zur VKE 30 berücksichtigt. Auch hier wurde ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an verschiedenen Häusern festgelegt. Das Gleiche gilt für die Zunahmen auf der Wieraer Str. in Schwalmstadt/Treysa (B 454) als Zubringer zur Anschlussstelle Schwalmstadt, die im Planfeststellungsbeschluss zur VKE 20 ihre Berücksichtigung gefunden haben. Unter anderem werden dort belastete Geschossfronten mit technischen Lüftungseinrichtungen ausgerüstet.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Planfeststellungsbeschlüsse zur VKE 20, 30 und 40 sich sehr differenziert und grundstücksbezogen mit den jeweiligen Lärmbelastungen auseinandergesetzt und die lärmtechnisch erforderlichen Maßnahmen vorgesehen haben.

Neben der großen überregionalen Bedeutung der A 49 wurde auch ihrer hohen regionalen Bedeutung als Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Kassel und Gießen und der dazwischenliegenden Mittelzentren Stadtallendorf und Homberg/ Ohm Rechnung getragen. Die gesamte Region wird für die überregionalen Wirtschafts- und Güterverkehre wesentlich besser erschlossen. Auch das war für die bestätigende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts von Bedeutung. Das Bundesverwaltungsgericht hat zwar darauf hingewiesen, dass eine Autobahn wie die A 49 nur gebaut werden darf, wenn ein nachgewiesener überörtlicher Verkehrsbedarf besteht. Eine Bündelung mit anderen lokalen und regionalen Zielen ist aber ausdrücklich zulässig, wenn diese ebenfalls von Bedeutung sind (vgl. Urteilsbegründung Rn. 75).

Daher konnte das Vorhaben nach § 34 Abs. 3 i. V. m. Abs. 4 Satz 2, Abs. 5 BNatSchG zugelassen werden, da es – wie auch die Stellungnahme der Kommission vom 03.12.2010 bestätigt – aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (vgl. Planfeststellungsbeschluss zur A 49, VKE 40 unter C.III.4.4.1), zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (vgl. o.g. Planfeststellungsbeschluss unter C.III.4.4.2) und die zur Sicherung des Zusammenhanges des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) planfestgestellt wurden (vgl. o. g. Planfeststellungsbeschluss unter C.III.4.4.3).

Sie haben sich bereits im Jahr 2011 in dieser Sache an den Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments gewandt. In Ihrer Petition 0639/2011 hat die Kommission bestätigt, dass in ihrer Stellungnahme vom 03.12.2010 hinsichtlich der Themen, die Sie ansprachen, einige Sachfehler enthalten waren, die mit einem Corrigendum berichtigt werden sollten. Im Rahmen dieser Petition wurden Sie auch darauf hingewiesen, dass dies nichts an der Meinung der Kommission ändern würde, dass die nachteiligen Auswirkungen des Baus des neuen Abschnitts der Autobahn A 49 im Natura-

2000-Gebiet DE 5120303 „Herrenwald östlich Stadtallendorf“ aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses und den anderen in der Stellungnahme der Kommission dargelegten Gründen gerechtfertigt seien. Das Corrigendum wurde am 15.02.2012 veröffentlicht.

Sie führen weiterhin aus, dass Ihnen mit Schreiben vom 30.08.2012 (CM 915842 DE.doc, PE 483.572v03-00) vom Petitionsausschuss der Europäischen Kommission mitgeteilt wurde, dass nach Auffassung der Kommission es in der Zuständigkeit der nationalen Gerichte liegt, zu prüfen, ob die Daten, die für die Genehmigung eines Projekts ausschlaggebend sind, sachlich richtig sind. Ihnen war also schon während dem damaligen Gerichtsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig klar, wer der Adressat für eine rechtliche und fachliche Überprüfung der zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses ist.

Des Weiteren haben Sie von der Europäischen Kommission am 16.06.2016 auf zwei Anfragen des Abgeordneten Michael Cramer (1092963.DE, DE 581.461 und 1092967.DE, DE 581.460) als Antwort Folgendes erhalten:

„Am 23.04.2014 ist zu der Frage der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses bei dem vom Herrn Abgeordneten angesprochenen Vorhaben eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig ergangen, wobei u. a. das Verfahren zur Berechnung der Fahrzeugbewegungen, die Sicherheitsaspekte und die Lärmbelastung bewertet wurden. Dabei hat das Bundesverwaltungsgericht bestätigt, dass das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen kann. Aus diesen Gründen hält es die Kommission nicht für erforderlich, die Stellungnahme C (2012) 8438 erneut zu berichtigen.“

Zusammenfassend ist Ihre Frage, wer den Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses führen muss, - im vorliegenden Fall der Vorhabenträger - und wer es anschließend überprüft, nämlich die nationale Gerichtsbarkeit, hinreichend erklärt.

2. Wie und vor welchem Gremium können Fehler bei der Begründung der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ zur Sprache gebracht werden?

Wie in der Stellungnahme zu Frage 1 hinreichend ausgeführt, konnte die Begründung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses im damaligen Gerichtsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig überprüft werden. Da auch die Klageschrift der Naturschutzverbände bzw. Vereinigungen darauf abgestellt hatte, befindet sich in der Urteilsbegründung (Rn 72 – 76) die entsprechende rechtliche Wertung und Würdigung der im Planfeststellungsbeschluss vom 30.05.2012 zur A 49 VKE 40 geprüften zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.

Im Übrigen hatten Sie im Rahmen der damaligen mündlichen Verhandlung als Sachbeistand des Klägers die Möglichkeit, Argumente für Ihre Sichtweise vorzutragen zu können. Davon haben Sie vor Gericht auch Gebrauch gemacht. Das Protokoll der öffentlichen Sitzung des 9. Senats des BVerwG vom 02.04.2014 weist auf Seite 4 aus, dass der vorsitzende Richter in das Rechtsgespräch zu den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses eingeführt hat und dass die Beteiligten unter der Einbeziehung der Vorträge u. a. von Ihnen zum öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens und zu den Integritätsinteressen des FFH-Gebiets Stellung genommen haben.

Sie hatten somit bereits im April 2014 die Möglichkeit, vor dem Bundesverwaltungsgericht mögliche Fehler bei der Begründung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend zu machen.

Des Weiteren besteht bereits im Planfeststellungsverfahren für die Beteiligten Behörden, Verbände, Vereinigungen und Private die Möglichkeit, aus deren Sicht Fehler bei der Begründung der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ vorzutragen. Dadurch wird die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzt, nach eingehender Ermittlung und Abwägung aller vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, die beste Lösung zur Erreichung der Planungsziele, sowie Minderung der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe und Belastungen, planfestzustellen.

3. Welches Gericht ist für die Klärung der Richtigkeit der von der Europäischen Kommission benannten „zwingenden Gründe“ zuständig?

Die EU-Kommission ist eines der Organe der Europäischen Union. Dabei hat die EU-Kommission viele Aufgaben und unterschiedliche Rollen. In manchen Bereichen erfüllt sie quasi die Funktion einer Regierung, in anderen Fällen hingegen ist sie im Grunde nichts anderes als eine vollziehende Behörde. Das wirkt sich auch auf die Rechtsschutzmöglichkeiten aus. Der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) beinhaltet dazu in Artikel 263 Absatz 1 unter anderem die folgende Vorgabe:

„Der Gerichtshof der Europäischen Union überwacht die Rechtmäßigkeit der Gesetzgebungsakte sowie der Handlungen des Rates, der Kommission und der Europäischen Zentralbank, soweit es sich nicht um Empfehlungen oder Stellungnahmen handelt [...]“

Aufgabe des Gerichtshofs der Europäischen Union ist es also, die Rechtmäßigkeit der Handlungen oder Entscheidungen der EU-Kommission zu überprüfen. Ausgenommen hiervon sind dabei nur Empfehlungen und Stellungnahmen, da es sich dabei nicht um verbindliche Verhaltensvorschriften handelt. In dem vorliegenden Fall geht es um eine Stellungnahme der Kommission, die ein Rechtsakt der Europäischen Union und als solches Teil des Sekundärrechts der Union ist. Diese Stellungnahmen sind in Artikel 288 AEUV als nicht rechtsverbindliche Rechtsakte definiert, obwohl an ihre Abgabe Rechtsfolgen geknüpft sind.

Inwieweit die Rechtsnorm, bezogen auf die Stellungnahme der EU-Kommission, hier richtig angewendet wird kann offenbleiben, da Sie an den Petitionsausschuss des Europäischen Parlamentes eine diesbezügliche Petition gerichtet haben.

Die Anforderungen der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen wurde mit der Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) 1998 im Abschnitt 2 §§ 19a bis 19f (Europäisches Netz „Natura 2000“) sowie im Artenschutz in Deutschland juristisch verankert und damit in nationales Recht übernommen.

Aufgrund der Festlegung der Anlage zu § 17e Abs. 1 im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wird das Autobahnprojekt A 49 unter der laufenden Nummer 30 als Bundesfernstraße mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts aufgeführt. Damit unterliegt die rechtliche Überprüfung eines erlassenen Planfeststellungsbeschlusses einzig und allein dem Bundesverwaltungsgericht. Im Urteil zur Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses der A 49 VKE 40 vom 23.04.2014 -BVerwG 9 A 25.12 stellt das Bundesverwaltungsgericht in einem Leitsatz fest, dass das Gericht die Richtigkeit einer nach § 34 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG eingeholten, die Planfeststellungsbehörde nicht bindenden Stellungnahme der EU-Kommission, grundsätzlich nicht zu überprüfen hat.

4. Sollte kein Gericht zuständig sein, ist ein neutraler Gutachter einzusetzen der die Richtigkeit der „Zwingenden Gründe“ prüft und bekannt gibt

Die Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses erfolgte, wie zuvor dargelegt, durch das BVerwG mit Urteil vom 23.04.2014, letztmalig im Juni 2020.

Darüber hinaus sieht das deutsche Rechtswesen eine von Ihnen vorgeschlagene Überprüfung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts durch einen neutralen Gutachter nicht vor. Bei einer Straßenplanung genügt es, die in den einzelnen Planungsphasen notwendigen Grundlagen, sprich verschiedenste Fachgutachten, wie z. B. im Rahmen des UVPG, im Artenschutz, in der FFH-Prüfung, die Verkehrsgutachten und weitere vertiefende Fachgutachten, die jeweils dem neuesten wissenschaftlich fundierten und anerkannten Stand der Technik entsprechen, zu erarbeiten und in die jeweilige Abwägung einzustellen bzw. der rechtlichen Prüfung zu Grunde zu legen.

Im Planfeststellungsbeschluss entscheidet die Planfeststellungsbehörde dann abschließend über die Einwendungen und Stellungnahmen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist. Sie hat dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

3. Fazit

Die A 49 ist eine Bundesautobahn. Straßenbaulastträger für die A 49 ist demnach der Bund. Im aktuellem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der eine Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes ist, wird der Weiterbau der A 49 als „laufendes / fest disponiertes Projekt“ ausgewiesen. Dies stellt die gesetzliche Grundlage für Planung und Bau der A 49 – sozusagen den Planungs- und Bauauftrag des Bundes für diese Autobahn – dar.

Die Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte VKE 30 und 40 der A 49 zwischen Schwalmstadt und dem Anschluss an die A 5 wurden durchgeführt, für beide Abschnitte wurden die Planfeststellungsbeschlüsse im Jahr 2012 erlassen und haben Bestandskraft erlangt. Ich möchte darauf hinweisen, dass der Planfeststellungsbeschluss für die VKE 40 der A 49 aus dem Jahr 2012 auf Grund einer Klage zweier Naturschutzverbände vom Bundesverwaltungsgericht überprüft und im April 2014 und auf Grund weiterer Klagen nochmals im Juni 2020 höchstrichterlich und damit abschließend bestätigt wurde.

Abwägungsmängel sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind. Erhebliche Mängel bei der Abwägung oder eine Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften führen auch nur dann zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, wenn sie nicht durch Planergänzung oder durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden können (§ 75 Abs. 1a VwVfG). Ermessenserwägungen können auch noch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ergänzt werden (§ 114 Satz 2 VwGO). Solche Abwägungsmängel wurden im damaligen Gerichtsverfahren zum erlassenen Planfeststellungsbeschluss zur A 49 VKE 40 vor dem Bundesverwaltungsgericht, sowohl von Ihnen wie auch von den klagenden Naturschutzverbänden und Vereinigungen, vorgetragen. Im Ergebnis wurden die Klagen abgewiesen und die Richtigkeit der Abwägung bzw. das Einhalten der Verfahrens- und Formvorschriften bestätigt.

Des Weiteren konnte die von Ihnen in dieser Petition gestellten Frage, wer den Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses führen muss (in unserem Fall der Vorhabenträger) und wer es anschließend überprüft, nämlich die nationale Gerichtsbarkeit, hinreichend erklärt werden. Dies wurde Ihnen bereits in den unterschiedlichsten Verwaltungsverfahren und auch in persönlichen Gesprächen mitgeteilt.

Aus Sicht des Hessischen Landtags haben sich im vorliegenden Petitionsverfahren keine neuen Anhaltspunkte oder Erkenntnisse ergeben, die das Gesamtprojekt der Fertigstellung der A 49 in Frage stellen oder die eine erneute Prüfung der Planfeststellungsbeschlüsse rechtfertigen würden.

Ich bitte daher um Verständnis, dass die laufenden Maßnahmen für die Fertigstellung der A 49 auf Grund der bestehenden Sach- und Rechtslage nicht gestoppt werden.

Denn die Entscheidung zur Fertigstellung der A 49 ist letztendlich allein nach juristischen Gesichtspunkten zu treffen. Raum für eine politische Entscheidung des Landes Hessen besteht an dieser Stelle nicht.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Hermann