

Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen

Reinhard Forst, Steinwiesenweg 1, 35287 Amöneburg, 0049-6422-1231,
r-forst@web.de, 10.11.2016

An den Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments

B – 1047 Bruxelles (Brussels)

Betrifft: Autobahn A 49, Deutschland (Hessen)

Bezug:

1. Stellungnahme der Europäischen Kommission vom 3.12.2010 zum Stellungnahmeersuchen der Bundesrepublik Deutschland
2. Meine Petition für die Botanische Vereinigung für Naturschutz in Hessen, einen der anerkannten Naturschutzverbände in Hessen
3. Corrigendum der Europäischen Kommission 0639/2011 vom 15.2.2012
4. Antwort der Europäischen Kommission vom 16.6.2016 auf zwei Anfragen des Abgeordneten Michael Cramer (1092963.DE, DE 581.461 und 1092967.DE, DE 581.460)

Zu Ihrer Arbeitserleichterung füge ich die Bezugstexte dem Schreiben bei.

Ziel dieser Petition ist

1. eine Ergänzung des Corrigendums vom 15.2.2012,
2. eine Zurücknahme der zustimmenden Stellungnahme der Europäischen Kommission vom 3.12.2010, da sich nachweislich alle konkret benannten Gründe zur Anerkennung der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ als unrichtig herausgestellt haben. Der Grund für die unzutreffenden Begründungen sind Übersetzungsfehler und missverständliche Formulierungen oder unzutreffende Angaben im Stellungnahmeersuchen.

Begründung für meine Wahl des Instruments Petition:

Auch vor meiner ersten Petition hatte ich in fünf Schreiben an die Generaldirektion Umwelt (8.6.2010, 11.2. / 11.4. / 7.6. / und 12.8. 2011) versucht, eine Berichtigung der Fehler zu erreichen. Erst als sich diese Versuche als erfolglos herausgestellt hatten, habe ich mich zum Mittel der Petition entschlossen.

Die gleiche Situation liegt nun vor. Eine Vielzahl von Schreiben, in denen ich um eine Korrektur der verbliebenen Fehler (nach dem Corrigendum) ersucht hatte, blieb erfolglos. Zuletzt habe ich den Abgeordneten Michael Cramer gebeten, durch Anfragen eine Berichtigung zu erwirken. Die Kommission hat sich aber de facto geweigert, auf die Fragen inhaltlich einzugehen.

Das zentrale Problem liegt im Verschieben der Verantwortung von nationaler Ebene auf die EU und umgekehrt.

Ich fasse die entscheidenden Belege für diese Aussage hier zusammen:

- Mai 2010 habe ich die vom Land Hessen gemachten Fehler bei der öffentlichen Auslage bemerkt. Ich habe das Land Hessen sofort darauf aufmerksam gemacht und parallel dazu die Generaldirektion Umwelt verständigt (Schreiben vom 8.6.2010).
- Das Land Hessen ist auf meine Stellungnahme inhaltlich nicht eingegangen mit der Begründung, die Unterlagen würden von der Europäischen Kommission geprüft.
- Die Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission hat in Schreiben an mich (zu Recht) darauf verwiesen, dass sie eine Prüfung der sachlichen Richtigkeit von Aussagen des Stellungnahmeersuchens nicht vornehmen könne.
- Zwei auf Übersetzungsfehlern in Verantwortung der Europäischen Kommission beruhende unrichtige Aussagen und eine unrichtige Aussage, die auf eine missverständliche (und teilweise falsche) Aussage des Stellungnahmeersuchens zurückging, wurden nach einer Anfrage aus dem Europäischen Parlament und meiner Petition in einem Corrigendum berichtigt. Für die (zustimmende) Stellungnahme der Europäischen Kommission selbst wurden daraus keine Konsequenzen gezogen.
- In einem Schreiben vom 30.8.2012 (CM 915842 DE.doc, PE 483.572v03-00) hat mir der Petitionsausschuss als Antwort der Europäischen

Kommission (vom 30.8.2012) u.a. Folgendes mitgeteilt: *Nach Auffassung der Kommission liegt es in der Zuständigkeit der nationalen Gerichte, zu prüfen, ob die Daten, die für die Genehmigung eines Projekts ausschlaggebend sind, sachlich richtig sind.*

- Das Verwaltungsgericht in Leipzig hat keine eigene Prüfung zur Richtigkeit der gemachten Aussagen veranlasst. Es wies in der mündlichen Verhandlung darauf hin, dass die Europäische Kommission trotz des Corrigendums ihre zustimmende Stellungnahme zu den „zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“ nicht widerrufen habe.

Ich bitte nun um Folgendes:

Die Europäische Kommission möge sich vom Land Hessen die folgenden Punkte bestätigen lassen. Dies müsste relativ unkompliziert möglich sein, denn in zwei ausführlichen Gesprächen mit bester Gesprächsatmosphäre habe ich diese Punkte Januar und März 2015 mit zuständigen Fachleuten im Hessischen Wirtschaftsministerium durchgesprochen.

- 1.1 Im Corrigendum vom 15.2.2012 ist folgende Aussage enthalten (englische Fassung): *This will reduce local air pollution by up to 75%. Also the noise levels will be reduced by almost 10 dB(A). The probability of accidents will be decreased by 60%.* **Entgegen der Meinung der Europäischen Kommission sind dies keine Aussagen zu generellen Folgen eines Baus der A 49.** Sie beziehen sich lediglich auf Orte, bei denen es durch den Bau der A 49 zu einer Verkehrsabnahme (zumindest zu keiner Verkehrszunahme) kommt (Tabelle 2 des Stellungnahmeersuchens). In den einwohnerstärksten Orten kommt es durch den Bau der A 49 zu einer Verkehrszunahme.
- 1.2 Zum Thema Lärm ist zunächst Folgendes zu ergänzen: Den eigenen Übersetzungsfehler „Lärmreduktion um mindestens 10 dB(A) statt „nahezu“ (almost) hat die Europäische Kommission im Corrigendum berichtigt. Die beiden weiteren Fehler liegen in der Verantwortung des Antragstellers. Aus der Formulierung „bis zu“ (up to) wurde versehentlich im weiteren Text des Stellungnahmeersuchens die Formulierung „nahezu“. Dass dies keine Belanglosigkeit ist, zeigt folgendes Beispiel:

Menschen erreichen eine Größe von „bis zu“ 2,50m. Menschen erreichen eine Größe von „nahezu“ 2,50m.

Die Lärmreduktion „bis zu“ 10 dB(A) bezieht sich nun auf eine einzige Stelle, nämlich die Westumfahrung Treysas im Zuge der L 3155. Diese Westumfahrung hatten die Kritiker des Autobahnbaus schon empfohlen, bevor sie im Rahmen der Autobahnplanung geplant wurde. Der Autobahnbau selbst führt an keiner Stelle zu einer entsprechenden Entlastung im untergeordneten Straßennetz.

1.3 Der entscheidende Fehler in dem unter 1.1 zitierten Satz liegt aber in einem weiteren Aspekt: Alle Aussagen zu Lärmbelastung, Unfallgeschehen und Luftverschmutzung erhalten ihr Gewicht dadurch, dass man untersucht, wie viele Menschen davon betroffen sind. Gerade das ist aber nicht geschehen. Es wurden nur die Zielgrößen Anzahl der Ortsdurchfahrten und Anzahl der Fahrzeuge betrachtet. An einem Beispiel soll die Problematik verdeutlicht werden: Nach der benutzten Methode würde eine Mehrbelastung von 380 Straßenanliegern im Ort A durch 6500 Kfz/d durch eine Entlastung von 38 Straßenanliegern um 6500 KFZ/d im Ort B ausgeglichen werden.

1.4 Schließlich kommt noch dazu, dass nur Auswirkungen im untergeordneten Straßennetz in die Bewertung einbezogen werden. **Die unmittelbaren Auswirkungen der Autobahn selbst werden überhaupt nicht betrachtet.** Es macht aber für einen Menschen keinen Unterschied, ob er wegen Lärm, der von einer Bundes- oder Landesstraße herrührt, oder wegen des Lärms einer vorbeiführenden Autobahn schlecht schläft.

Aus allem ergibt sich, dass Aussagen zu positiven Auswirkungen des Autobahnbaus in diesen drei Bereichen für die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ keinerlei Basis haben.

2. Im Corrigendum ist zwar die Aussage von 100 000 Kraftfahrzeugen auf 100 000 Ortsdurchfahrten korrigiert worden. Dies war und ist auch im korrigierten Bezug nicht die richtige Zahl, wie das Land Hessen bestätigen wird. Entscheidend ist aber auch hier, dass die Zahl keinen Personenbezug enthält (siehe 1.3).

Aus dem hier Dargestellten ergibt sich, dass sich sämtliche konkreten Angaben in der Stellungnahme vom 3.12.2010 zu den „zwingenden Gründen

des überwiegenden öffentlichen Interesses“ als unzutreffend erwiesen haben.

Ich bitte deshalb dem Ziel meiner Petition (s. Seite 1) zu entsprechen.

Abschließend möchte ich noch auf einige mögliche Einwände eingehen:

- Die Kommission hat sich in ihrer Stellungnahme darauf berufen, dass die A 49 zu TEN-V gehört. Hierauf ist zu erwidern, dass über 50% des deutschen Autobahnnetzes zum Kernnetz TEN-V gehören. Die A 49 gehört nicht zum Kernnetz. Wenn allein die Zugehörigkeit zum erweiterten Netz ausreichend für den Nachweis der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ wäre, hätte man sich alle konkreten Angaben und ein Stellungnahmeersuchen sparen können. Denn diese Zugehörigkeit war von Anfang an bekannt.
- Wenn man darauf verweist, dass das Verwaltungsgericht in Leipzig schon ein Urteil gefällt habe, ist –aus meiner Sicht- darauf hinzuweisen, dass eine Petition gerade dann ihre Bedeutung hat, wenn der normale Rechtsweg nicht zu einem Ergebnis in der Sache führt.
- Wenn man darauf verweist, dass eine zustimmende Stellungnahme der Europäischen Kommission rechtlich nicht zwingend geboten gewesen wäre, müsste es umso leichter fallen, die zustimmende Stellungnahme zurückzunehmen.
- Auch wenn die Rücknahme der Zustimmung keinen Einfluss mehr auf das abgeschlossene Rechtsverfahren haben wird, behält sie doch eine doppelte Bedeutung:
 - Sie macht deutlich, dass es ein hoher Wert einer demokratischen Gesellschaft ist, Fakten zu akzeptieren und sie nicht aus Opportunitätsgründen zu unterdrücken.
 - Sollte bei einer privaten Finanzierung der A 49 ein Antrag zu einer finanziellen Unterstützung an die EU gestellt werden, müssen sich die Entscheider auf zutreffende Grundlagen stützen können.
 - Sollte aus formalen Gründen eine Rücknahme der Zustimmung nicht (mehr) möglich sein, wäre ein Corrigendum 2 aus den beiden vorgenannten Gründen trotzdem von Bedeutung.

Mit freundlichen Grüßen,

(Reinhard Forst)