

3. Februar 2021

Sehr geehrte Europäische Bürgerbeauftragte Emily O'Reilly, sehr geehrtes Team!

Da aufgrund des Ausbaus der A 49 zwischen Kassel und Gemünden/Felda (an der A5, Hessen, Deutschland) ein wesentlicher Teil des Natura-2000-Gebiets „Herrenwald östlich Stadtallendorf“ (DE 5120-303) betroffen war, suchte die Bundesrepublik Deutschland bei der Europäischen Kommission, im Rahmen nach Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992, um eine Ausnahmegenehmigung für den Bau dieser Autobahn an.

Zusätzlich zu dem genannten Natura 2000 – Gebiet ist auch ein 110 Hektar großes Waldstück des 250 Jahre alten Dannenröder Forsts sowie das Gleental, das ökologisch bewirtschaftet wird und Trinkwasserschutzgebiet ist, betroffen.

Im Laufe der von der Kommission durchgeführten Ausnahmeprüfung (https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/hessen_de.pdf), kam es zu einer Reihe an Fehlern welche, unserer Meinung nach, das Verfahren entschieden beeinflussten, da sich gemäß der vorliegenden Informationen die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ als unzutreffend erwiesen haben.

Die Kommission veröffentlichte im Nachhinein ein Korrigendum (https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/hessen_corr_de.pdf), das zwar die Übersetzungsfehler sowie eine falsche Angabe zu Arbeitsplätzen (Erhalt statt Schaffung) behob, jedoch weitere unrichtige Annahmen nicht adressierte.

Neben den Übersetzungsfehlern und missverständlichen Formulierungen hätte die Kommission auch die unzutreffenden Angaben im Stellungnahmeersuchen genauer prüfen müssen, da sie auf diese explizit hingewiesen wurde.

Da wir vermuten, dass es sich hierbei um einen Fall von Maladministration handelt, legen wir hiermit eine offizielle Beschwerde ein und bitten Sie um eine Prüfung des Verfahrens.

Wir stützen unsere Beschwerde auf die Informationen von Herrn Reinhard Forst (cc), der uns die schriftliche Genehmigung gab, seine Argumente und Informationen an Sie weiterzuleiten. Für den Fall, dass Sie weitere Dokumente benötigen, ist Herr Forst auch gerne bereit, Ihnen diese zukommen zu lassen.

Herr Forst brachte seine Argumente bereits während des Verfahrens (2010) sowie auch im Rahmen von Petitionen an den Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments (2011/ 2016) ein. Die von der Beschwerde betroffene Behörde wurde bereits mehrfach mit den Argumenten konfrontiert und befand diese für unbegründet. Da die Behörde bereits konfrontiert wurde und auch geantwortet hat, ist eine Prüfung durch den Europäischen Bürgerbeauftragten nun möglich.

Wir wollen unsere Argumente in Kürze hier auflisten, längere Erklärungen finden Sie in den von Herrn Forst zur Verfügung gestellten Dokumenten:

- inkongruente Zahlen für Nutzung neue Autobahn/Entlastung untergeordnete Straßen: wenn auf dem neuen Autobahnabschnitt max. 38.000 Fahrzeuge verkehren, können die untergeordneten Straßen nicht um 100.000 Fahrzeuge entlastet werden; noch dazu sind 22.000 der 38.000 als Verlagerungsverkehr von den Autobahnen A5 und A7 und 1.500 Fahrzeuge als neu induzierter Verkehr eingestuft. Die "richtigen" Zahlen waren aus einer "Verkehrsmengenkarte", die der Eingabe beigelegt war, zu erkennen, in der Tabelle mit den Summen aus ausgewählten Ortsdurchfahrten, auf die sich DG ENVI in ihrer Stellungnahme bezieht, standen aber falsche. Hintergrund: wenn ein Auto durch fünf Dörfer fährt, wird es in der Tabelle fünf Mal gezählt. So kam die Zahl 100.000 zustande.

- Lärm: im Stellungnahmeersuchen wurde nur die Minderung der Lärmbelastung in den ausgewählten Ortsdurchfahrten aufgeführt, nicht aber die Lärmbelastung durch den Neubau selbst. Überdies wird die Lärmbelastung nicht auf die betroffenen Menschen bezogen; die Zunahme der Lärmbelastung in bspw. Stadtallendorf durch den Zufahrtsverkehr zur A49 wird demzufolge nicht proportional bewertet. Der angegebene Rückgang des Schallpegels um 10 dB(A) wird nur an einer einzigen Stelle erreicht, die nicht einmal durch die A49, sondern durch die Ortsumgehung Treysa (die sowieso inzwischen gebaut wurde) entlastet wird. Aus "bis zu" wurde in der Eingabe "nahezu", damit wurde suggeriert, diese Lärminderung betreffe alle nachgeordneten Straßen. Den eigenen Übersetzungsfehler „Lärmreduktion um mindestens 10 dB(A) statt „nahezu“ (almost) hat die Europäische Kommission im Corrigendum berichtigt. Der Autobahnbau selbst führt an keiner Stelle zu einer entsprechend hohen Entlastung im untergeordneten Straßennetz.
- Luftschadstoffe: hier ist die Reduktion anhand der tabellarischen Werte berechnet worden, wo jede Ortsdurchfahrt einzeln gezählt wird - aber von der Autobahn selbst geht laut Eingabe gar keine Schadstoffbelastung aus, da "selbst am Fahrbahnrand in einer Entfernung von 0 m die Grenzwerte eingehalten werden"
- Verkehrssicherheit: auch hier sind die Auswirkungen in den ausgewählten Ortsdurchfahrten auf das Gesamtgeschehen verallgemeinert worden.

Im Korrigendum 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.

Alle Aussagen zu Lärmbelastung, Unfallgeschehen und Luftverschmutzung sollten entsprechend der Zahl der betroffenen Menschen bewertet werden. Gerade das ist aber nicht geschehen. Es wurden nur die Zielgrößen Anzahl der Ortsdurchfahrten und Anzahl der Fahrzeuge betrachtet.

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.

Die oben angeführten Argumente zeigen auf, dass Aussagen zu positiven Auswirkungen des Autobahnbaus in diesen Bereichen für die „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ keinerlei Basis haben. Da die Kommission mehrfach auf diese Fehler hingewiesen wurde und deren Stellungnahme zur Ausnahmeprüfung weiterhin auf falschen Angaben beruht, sehen wir hier einen Fall von Maladministration.

Die Erfahrungen mit der oberflächlichen Prüfung der Einhaltung von EU-Recht beim Dannenröder Forst steht für uns exemplarisch für andere Fälle, in denen schlecht begründete und fragwürdig abgewogene Eingriffe in das EU-Naturschutzrecht nicht ordentlich von der EU-Kommission geprüft wurden. Daher bitten wir Sie diesem Verfahren, das derzeit sehr viele Bürgerinnen und Bürger weit über die Region selbst beschäftigt, Priorität bei Ihren vielen wichtigen Tätigkeiten für unsere Rechtsgemeinschaft einzuräumen. Bitte prüfen Sie diesen Fall genau. Gerne stehen wir für Rückfragen und weitere Informationen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Jutta Paulus, Martin Häusling und Sven Giegold, Mitglieder des Europäischen Parlaments

P.S:

Bitte finden Sie anbei die schriftliche Einverständniserklärung von Herrn Forst sowie weitere Dokumente, welche die Argumentation untermauern. Weitere Informationen zu diesem Fall finden Sie auch auf der Website der Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals e.V.: <https://a-49.de/>