

# **Akteurstreffen Bürger und Verbände**

## **Vorhaben Weiterbau der B 6n**

über die A 9 hinaus auf der Trasse durch Raguhn-Jeßnitz,  
Muldenstein und die Dübener Heide

13.03.2013, Altes Rathaus Jeßnitz

Veranstalter

**Bündnis 90/Die Grünen, MdL Christoph Erdmenger**

**Rechtsanwalt Wolfram Günther**

[www.anwaltskanzlei-guenther.de](http://www.anwaltskanzlei-guenther.de)

Die **VERGANGENHEIT** ist geprägt von der **Erfahrung immer weiter zunehmenden Kfz-Verkehrs**. In Sachsen-Anhalt liegen die Gründe dafür in den 1990er Jahren trotz eines erheblichen Bevölkerungsrückgangs vor allem

- im **Aufholen der Motorisierungsrate** der Bevölkerung gegenüber den Ländern der alten Bundesrepublik,
- Stilllegung, Rückbau und **Reduzierung** der Taktfrequenzen der Netze der **Öffentlichen Verkehrssysteme**,
- der Verlagerung des Einzelhandels in Märkte mit Orientierung auf Kfz-Nutzer,
- der Verlagerung der Arbeitsplätze an die Stadtränder,
- **Suburbanisierung** auch durch Anlage neuer Wohngebiete auf der Grünen Wiese,
- einem erheblichen **Anstieg der Zahl der Berufspendler** und
- der **Ausdünnung** des zuvor dichten, **auf fußläufige Nahversorgung ausgerichteten Versorgungsnetzes** zahlreicher weiterer Funktionen (Kultur, Post, Dienstleistungen, Ärzte etc.) und Konzentration sowie **Verlagerung** an wenige, zudem regelmäßig **auf Kfz-Nutzer ausgerichtete Standorte**.

## **AKTUELL: MOBILITÄTSWENDE**

Diese Entwicklung hat um das Jahr 2000 ihren Zenit erreicht aus folgenden Gründen:

- **Bevölkerungszahl sinkt** deutschlandweit, besonders in Sachsen-Anhalt
- Wegen der gleichzeitigen Überalterung **sinkt** zudem **überproportional der Anteil der Menschen im erwerbsfähigen Alter**, also der Menschen, die aus beruflichen Gründen fahren.
- Nach den Aufholprozessen der 1990er Jahre **Sättigung** der Bevölkerung bei der **Motorisierung**
- **Steigende Benzinpreise** / Energiekosten insgesamt
- Langsam wachsende **Altersarmut**
- **sich wandelndes Mobilitätsverhalten** der jüngeren Generationen (Auto immer weniger Statussymbol, weniger Autobesitzer)

Dies führt zu einem **kontinuierlichen und erheblichen Rückgang** des Verkehrsaufkommens insgesamt und **des Kfz-Verkehrs** im Besonderen. Diese Entwicklung ist überall seit etwa dem Jahr 2000 zu beobachten und dies ist erst der langsame Anfang einer sich verstetigenden Entwicklung.

## **ZWEI FAKTEN**

- Deutschland hat mit rund 52.500 Kilometer Fernstraßen eines der dichtesten Netze weltweit.
- 94 Prozent der Deutschen erreichen die nächste Auffahrt einer Autobahn innerhalb einer halben Autostunde (so eine aktuelle Studie aus dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)

## **SCHWERLASTVERKEHR**

- Es ist hervorzuheben, dass die Unterhaltungskosten zu ganz wesentlichen Anteilen auf den Schwerlastverkehr zurückzuführen sind. Dazu teilt das Bundesverkehrsministerium mit: "Insbesondere schwere Lkw verursachen hohe Kosten für den Erhalt und Betrieb von Autobahnen. **Ein "40-Tonner" belastet die Straßendecke etwa 60.000 mal stärker als ein Pkw"**
- Beim Schwerlastverkehr **schaffen neue Straßen immer stärkere Anreize** zur weiteren Ausweitung der Transportmengen auf der Straße.
- Dies **verzerzt den Wettbewerb zur Schiene** und widerspricht damit allen politischen Zielstellungen von der europäischen bis zur nationalen Ebene der signifikanten Verlagerung von Schwerlastverkehr von der Straße auf die Schiene.

## **ORTSUMFAHRUNGEN**

Insbesondere bei Ortsumfahrungen um Städte ist neben dem Verkehrsrückgang insgesamt zu berücksichtigen, dass hier **Verkehrsentlastungen oft völlig überschätzt** werden,

da der ganz überwiegende Anteil des Verkehrs Ziel- und Quellverkehr ist (zumeist um die 70 %), der immer in der Stadt verbleibt.

## **UNTERHALTUNGSLASTEN - SCHRUMPFENDE ÖFFENTLICHE HAUSHALTE**

- Reduzierung bzw. Auslaufen der EU-Förderung,
- demografiebedingter Rückgang der Steuerzahler,
- Auslaufen des Solidarpaktes,
- Einführung der Schuldenbremse.

Zugleich erhebliche Unterhaltungslasten für Straßen;  
Bundesstraßen: Ø 10.000 Euro jährlich pro km).

Jeder Neubau von Straßen ist mit zusätzlichen Unterhaltungslasten verbunden.

Beim Neubau von Bundesstraßen erfolgt der Übergang der Unterhaltungslast für die alten Trassen auf die regelmäßig schon heute finanziell notleidenden Kommunen bzw. Landkreise.

## **EINIGE KENNZAHLEN:**

**Netzdichte** in km Fernstraße pro Einwohner zum 01.01.2010

Deutschland insgesamt (Durchschnitt):	0,0028
Baden-Württemberg:	0,0026
Sachsen-Anhalt:	0,0046 (= um 2/3 über dem Bundesdurchschnitt)

**Bevölkerungsentwicklung** 2008-2030

Deutschland insgesamt:	-5,7 % (- 4,7 Mio Einwohner)
Sachsen-Anhalt:	<b>-21,2 % (- 506.000 EW)</b>

**Veränderung der Netzdichte** in km / Einwohner 2030 ggü. 2010

(bezogen auf das Straßennetz Stand 2010, d.h. ohne weiteren Zuwachs an Straßenkilometern)

Alte Bundesländer:	+ 6,1 %
Sachsen-Anhalt:	<b>+41,3 %</b>

**Entwicklung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter** (18-65 Jahre) 2005 bis 2030

Deutschland insgesamt:	-11,6 % (- 4,9 Mio Personen)
Sachsen-Anhalt:	<b>-33,0 % (-436.000 Personen)</b>

**Veränderung Netzdichte in km/Erwerbsfähige** 2030 ggü 2010

(bezogen auf das Straßennetz Stand 2010, d.h. ohne weiteren Zuwachs an Straßenkilometern) in Prozent

Deutschland insgesamt:	+17,5 %
Alte Bundesländer insgesamt:	+11,7 %
Sachsen-Anhalt:	<b>+43,7 %</b>



## Wie läuft das Planungsverfahren von der ersten Planung bis zum ersten fahrenden Auto?

### (1.) Bedarfsplan

Der Bund legt per Gesetz den Bedarf an Bundesfernstraßen in einem Gesamtplan für das ganze Bundesgebiet fest. Dies ist eine politische Entscheidung. Die Aufnahme in den Bedarfsplan ist für das gesamte folgende Verfahren verbindlich, der Bedarf gilt per Gesetz, auch wenn tatsächlich fachplanerische Zweifel am Bedarf bestehen sollten.

Die Vorhaben werden dabei nach (angeblicher) Dringlichkeit unter „*Vordringlicher Bedarf*“ oder „*Weiterer Bedarf*“ eingeordnet.

Technisch erarbeitet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Bundesverkehrswegeplan (aktuell 2001-2015), dieser wird mit dem Verkehrsausschuss des Bundestages abgestimmt (hier geht es nach Mitteilung von Ausschussmitgliedern zuweilen zu wie auf einem orientalischen Basar "Deine ICE-Strecken-Erneuerung gegen meine neue Bundesstraße"). Schließlich beschließt der Bundestag ein Änderungsgesetz zum Fernstraßenausbaugesetz (zuletzt 2004).

## **(2.) Raumordnungsverfahren**

Behördeninterne Abstimmung raumbedeutsamer Vorhaben auf Landesebene. Es werden die Korridore geprüft, in denen die Trasse geplant werden kann oder wo dies wegen zu großer Planungswiderstände nicht möglich ist. Hier werden die unterschiedlichen Auswirkungen auf öffentliche Belange, insbesondere solche der Umwelt und Belange Dritter berücksichtigt. Dazu erfolgt eine Beteiligung von Behörden und der Öffentlichkeit, die die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen bekommen.

## **(3.) Linienbestimmung**

Festlegung der Linienführung bei großräumigem Straßenneubau durch den Bundesverkehrsminister (entfällt bei rein lokalen Orstumfahrungen etc.). Basiert auf dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens und hat rein behördenintern bindende Wirkung für die weitere Planung.

#### **(4.) [bzw. neben 1,2,3:] Aufnahme des Vorhabens in den Bundeshaushalt**

Finanzierung des Vorhabens. Ohne Finanzierung keine weitere Umsetzung der Planungen.

#### **(5.) Planfeststellung**

Konkrete Straßenplanung. Geregelter Verfahren in dem das zuständige Straßenbauamt die Planung auf der festgelegten Linie vornimmt. Das Straßenbauamt beantragt die Baugenehmigung in Form eines Planfeststellungsbeschlusses beim Landesverwaltungsamt.

Hier werden alle nur denkbaren Aspekte betrachtet und abgewogen, auch noch einmal die konkrete Trassenführung in Abwegung zu möglichen Varianten. **Im Beteiligungsverfahren (Auslegung der Planungen) können alle betroffenen Gemeinden, Bürger und Umweltverbände fristgemäß Stellungnahmen abgeben.** Diese werden dann im Erörterungstermin diskutiert.

**ACHTUNG: Was nicht im Beteiligungsverfahren fristgemäß vorgebracht wurde, kann später nie wieder rechtlich vorgebracht werden.**

Die Planfeststellungsbehörde trifft schließlich eine Entscheidung, die alle nur denkbaren erforderlichen rechtlichen Genehmigungen mit umfasst.

## **(6.) Bau / Umsetzung der Planung**

Ankauf der benötigten Grundstücke für die Trasse, Nebenanlagen und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Bei Verweigerung der Grundstückseigentümer Enteignung (gegen Entschädigung).

**ACHTUNG: Wer sich gegen den Verkauf / die Enteignung seines Grund- und Bodens wehren will, kann dies ausschließlich nur durch eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss selbst tun - nicht in diesem späteren Verfahrensstadium**

Vergabe der Baufträge und Ausführung, schließlich Fertigstellung und Freigabe.

## **Welches Gewicht hat eine gemeindliche Stellungnahme im Verfahren? Ist ein Gemeinderatsbeschluss bindend?**

Die Gemeinde ist Beteiligte im Verfahren wie alle anderen auch. Grundsätzlich werden ihre Einwendungen zur Kenntnis genommen und dann fließen sie in die Abwägungsentscheidung mit ein. Der Wunsch einer Gemeinde für eine bestimmte Route ist für die planende Behörde nicht verbindlich. Entscheidend sind die inhaltlichen Gründe, die für und gegen eine bestimmte Trassenführung sprechen.

Allerdings kann die Gemeinde unüberwindliche Planungswiderstände schaffen für eine bestimmte Trasse. Das Straßenbauamt darf nicht eine hinreichend konkretisierte Planungsentscheidung der Gemeinde übergehen in Form eines Bebauungsplans, der sich konkret in Umsetzung befindet.

Bsp.: Gemeinde hat in einem Gebiet ein Wohngebiet geplant und das ist tatsächlich in Realisierung. Dann kann es nicht mit einer Trasse überplant werden.

## **An welcher Stelle der Verfahren können die Bürger Ihre Einwände geltend machen? Gegenüber welcher Behörde ist das sinnvoll?**

- Beim **Bedarfsplan** können die Bürger auf ihre Bundestagsabgeordneten einwirken und/oder sich direkt ans Bundesbauministerium wenden.

In jeder Region gibt es konkrete Politiker (Landrat, Bürgermeister, Abgeordnete etc.), die sich bei Bundestagsabgeordneten und im Bundesverkehrsministerium für eine Aufnahme der Straße in den Bundesverkehrswegeplan einsetzen, an diese sollte man sich wenden.

- Beim **Raumordnungsverfahren/Linienbestimmung** können sie Stellungnahmen im geregelten Verfahren abgeben; hier sind i.d.R. die regionalen Planungsverbände federführend.
- Im **Planfeststellungsverfahren** können alle Bürger eine Stellungnahme abgeben. Dazu werden die Planungsunterlagen öffentlich ausgelegt und ein Datum benannt, bis zu dem Einwendungen ggü. der Behörde erhoben werden können. Die Planfeststellungsbehörde muss sich mit allen eingebrachten Einwendungen auseinandersetzen.

Nochmal:

**ACHTUNG:**

**Was nicht im Beteiligungsverfahren während des Planfeststellungsverfahrens fristgemäß vorgebracht wurde, kann später nie wieder rechtlich vorgebracht werden.**

**Ab wann kann man gerichtlich gegen eine solche Straße vorgehen? Muss man als Anwohner von Anfang an seine Einwände geltend machen, um klagen zu können?**

Rechtlich vorgehen können Bürger oder eine Gemeinde ausschließlich gegen den Planfeststellungsbeschluss. Dazu müssen sie unmittelbar vor dem Bundesverwaltungsgericht Klage erheben. Dieses Gericht ist erste und letzte Instanz zugleich.

**Geltend machen kann man** in dieser Klage **nur die Verletzung eigener Rechte und auch nur solche Punkte, die man in seiner Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren fristgemäß vorgebracht hat.** Alle anderen möglichen Rechtsverstöße gegen Rechte, die nicht dem Schutz des konkreten Bürgers (möglich bspw. wirtschaftliche Gefährdung eines Landewirts durch Flächenentzug und Zerschneidung; evtl. Überschreitung von Immissionsgrenzwerten etc.) bzw. der konkreten Gemeinde (möglich hier vor allem deren in einem Bebauungsplan konkretisierte Planungshoheit) dienen und die nicht fristgemäß eingebracht wurden, werden vom Gericht nicht verhandelt - sind also rechtlich betrachtet absolut irrelevant.



Es gilt:

**Faktisch die größte Steuerungsmöglichkeit** haben Bürger und Gemeinde **in den frühen Verfahrensabschnitten.**

Wenn erst einmal eine Linie bestimmt ist und das Planfeststellungsverfahren eröffnet ist, sind die wesentlichen Grundentscheidungen längst gefallen und werden faktisch auch nicht mehr geändert.

**Juristisch dagegen** kann man sich **einzig** und allein gegen den **Planfeststellungsbeschluss** wehren, also den Schlusspunkt der gesamten langen Planung.