

Rechtsanwaltskanzlei Wolfram Günther · Bernhard-Göring-Str. 152 · 04277 Leipzig

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

- per Boten -

[vorab per Fax an den Beklagten: 0351/8259141]

Leipzig, den 17. März 2011

Verwaltungsstreitsache **BVerwG 9 A 9.10**
u.a. ./ Freistaat Sachsen

hier: Nachreichung zur Klagebegründung vom 18.05.2010

Nachreichung zu Punkt „1.3. Planrechtfertigung / Varianten“

1. Verkehrsgutachten (PTV AG, Bericht vom 19.12.2007)

Der Kläger bestreitet die Planrechtfertigung hinsichtlich des Bedarfs der neuen Trasse im Gegensatz zu einem möglichen Ausbau der bestehenden Trasse (ggf. mit Ortsumfahrungen), bei dem er nicht mit seinen Grundstücken in Anspruch genommen würde.

Dem Planfeststellungsbeschluss liegt die Annahme eines erheblich wachsenden Verkehrsaufkommens zu Grunde. Ein solches ist aber weder in der Vergangenheit feststellbar (Zählungszeitraum 1995 - 2005), noch gegenwärtig nachzuweisen. Für die Zukunft ist vielmehr zwingend von einem deutlichen Rückgang auszugehen, da die Bevölkerung insgesamt im Einzugsgebiet der Trasse bis 2020 um 18 % zurückgehen wird und die Zahl der Erwerbspersonen sogar um 35 %. Für einen Ausgleich dieser dramatisch sinkenden Nachfrage nach Nutzung der Trasse durch die ansässige Bevölkerung durch andere potentielle Nutzer fehlt - wie in der Klagebegründung vom 18.05.2010 bereits ausführlich dargelegt - nicht nur jeder Nachweis, sondern auch schon grundsätzlich eine Basis für eine solche Annahme. Dies gilt insbesondere für die benachbarten Regionen in Polen und Tschechien, die ebenfalls vom demografischen Wandel betroffen sind und für die kein Bedarf für eine neue Trasse erkennbar ist oder sonst durch den Beklagten konkretisiert werden konnte.

Zur Grundfrage der Planrechtfertigung sollen noch einmal die ganz grundsätzlichen Zahlen in Erinnerung gerufen werden. Diese finden sich in dem bereits als Beweismittel eingebrachten Verkehrsgutachten des Vorhabenträgers, das der Planfeststellung zugrunde liegt (PTV AG, Bericht vom 19.12.2007).

„Die Ergebnisse der SVZ [Straßenverkehrszählung 1995-2005] im Abschnitt Löbau bis Zittau zeigen im Vergleich der Ergebnisse des Jahres 2005 mit den Jahren davor, dass sowohl Steigerungen (...), als auch Rückgänge (...) in den Verkehrsbelastungen zu verzeichnen sind. Insgesamt wird aus den Zählerergebnissen der SVZ für die Jahre 1995 bis 2005 für die B178 im Bereich südlich Löbau bis Zittau ein gleich bleibend hohes Niveau in den Verkehrsbelastungen ersichtlich.“

Beweis: PTV AG, Bericht B 178n, Abschnitt 3 Teil 1, 2 und 3, Prognose 2020, Verkehrsplanerische/ -technische Untersuchung, erstellt am 19.12.2007, S. 12; als Anlage **K11**

„Die folgende Tabelle zeigt eine Zusammenstellung der Eckwerte der Bevölkerungsstruktur im Freistaat Sachsen.

Bevölkerung in 1.000	31.12.2004	2020	Veränderung
<i>insgesamt</i>	4.296	3.786	- 12 %
<i>unter 15 Jahren</i>	452	418	- 7 %
<i>15 - 65 Jahre</i>	2.922	2.285	- 22 %
<i>65 Jahre und mehr</i>	922	1.083	+ 17 %

Die Zahl der Erwerbspersonen sowie die Anzahl der Erwerbstätigen am Wohnort werden als einwohnerabhängige Strukturgrößen von 2004 bis 2020 zurückgehen. Die Abnahme beträgt -27% für die Erwerbspersonen und -19% für die Erwerbstätigen. Gründe hierfür sind:

- die Verschiebung der Alterspyramide,
- die abnehmende Bevölkerungs-/Einwohnerzahlen sowie die
- Migration insbesondere junger Menschen in andere (Bundes-) Länder.

in 1.000 Personen	2004	2020	Veränderung
<i>Erwerbspersonen</i>	2.371	1.738	- 27 %
<i>Erwerbstätige</i>	1.973	1.594	- 19 %

(...)

Die folgende Tabelle beinhaltet eine Übersicht zu den Strukturdaten der Landesverkehrsprognose Sachsen für den Landkreis Löbau-Zittau.

Prognose 2020	2005	2020	[Veränderung]
<i>Einwohner</i>	145.995	119.965	- 18 %
<i>Erwerbspersonen</i>	77.112	50.322	- 35 %
<i>Arbeitsplätze</i>	54.007	43.617	- 19 %

(...)

Im Landkreis Löbau werden stärker rückläufigen Trends in der Bevölkerungsentwicklung erwartet als im Freistaat Sachsen insgesamt. Hinsichtlich der Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung ist mit einem deutlichen Rückgang des Anteils der Kinder und Jugendlichen sowie der Personen im erwerbsfähigen Alter an der Gesamtbevölkerung zu rechnen. Die Anzahl der Arbeitsplätze wird zum Prognosehorizont 2020 um knapp 20 % gegenüber der Analyse zurückgehen. (...) Der Motorisierungsgrad der Einwohner im Untersuchungsraum liegt schon zum Analysezeitraum über dem durchschnittlichen Wert für Sachsen. (...).“

Beweis: PTV AG, Bericht B 178n, Abschnitt 3 Teil 1, 2 und 3, Prognose 2020, Verkehrsplanerische/ -technische Untersuchung, erstellt am 19.12.2007, S. 16f (Tab. 6-8); als Anlage **K11**

Folgende Verkehrsbelastung der B178 (alt) wurde zwischen 1995 und 2005 festgestellt:

TKZST	von	bis	DTV 1995	DTV 2000	DTV 2005
49541101	B178/S14 4	B178/S143	9.513	11.079	9.819
49541102	B178/S14 3	B178/K8681/S11 5	9.496	9.157	9.417

Beweis: PTV AG, Bericht B 178n, Abschnitt 3 Teil 1, 2 und 3, Prognose 2020, Verkehrsplanerische/ -technische Untersuchung, erstellt am 19.12.2007, S. 11 (Tab. 3); als Anlage **K11**

In keiner Weise nachvollziehbar sind vor diesem Hintergrund die der Planfeststellung zu Grunde liegenden Prognosezahlen des Verkehrsgutachtens für die Verkehrsbelastung zum Prognosehorizont 2020:

Straße und Abschnitt	DTV Mo-Fr [Kfz/24 h] Prognosehorizont 2020				
	Prognose-Nullfall	Prognose-Planfall 1 (+Teilabschnitt 3.1)	Prognose-Planfall 2 (+Teilabschnitte 3.1 u. 3.2)	Prognose-Planfall 3 (+Teilabschnitte 3.1, 3.2 u. 3.3)	Prognose-Planfall 4 (+Teilabschnitte 3.1, 3.2 u. 3.3 + Querspange B96)
B178a nördlich S143	16.000	6.000	4.500	3.500	3.500
B178a Abschnitt S144 bis K8613	15.500	16.000	5.500	4.000	4.000
B178n BA 3.1	-	13.000	16.500	18.000	17.500
B178n BA 3.2 nördl. S 144	-	-	15.000	18.000	18.500 / 23.500
B178n BA 3.2 südl. S 144	-	-	14.500	20.000	20.500
B178 BA 3.3	-	-	-	18.500	18.500

Beweis: PTV AG, Bericht B 178n, Abschnitt 3 Teil 1, 2 und 3, Prognose 2020, Verkehrsplanerische/ -technische Untersuchung, erstellt am 19.12.2007, S. 19-22 (Tab. 9-13); als Anlage **K11**

ERGEBNIS: Verhältnis Verkehrsbelastung zur Zahl der Erwerbspersonen

- Prognose-Nullfall

Der Planfeststellungsbeschluss beruht damit auf der Annahme, dass sich im Prognose-Nullfall innerhalb von 15 Jahren zwischen 2005 und 2020 die Verkehrsbelastung im hier aufgeführten Abschnitt von etwa DTV 9.500 auf durchschnittlich etwa DTV 15.750 erhöhen wird. Das entspräche einer Zunahme um (+)66 % bei gleichzeitigem Rückgang der Bevölkerung um (-) 18 % sowie der Zahl der Erwerbspersonen um sogar (-)35 %.

Anders ausgedrückt: Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf der Grundannahme, dass im Prognose-Nullfall innerhalb von 15 Jahren bis 2020 bei nur noch 65 % der Erwerbspersonen 66 % mehr Verkehr stattfinden soll. Das entspräche einem Anstieg der Verkehrsbelastung pro Kopf der Erwerbspersonen um das 2,6 fache bzw. auf 260 %. Das ist schlicht völlig unplausibel.

- Prognose-Planfall 2

Für den Prognose-Planfall 2 soll sich die die Verkehrsbelastung innerhalb von 15 Jahren bis 2020 im hier aufgeführten Abschnitt von etwa DTV 9.500 auf durchschnittlich etwa DTV 20.300 erhöhen. Das entspräche einer Zunahme um (+)114 %.

Anders ausgedrückt: Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf der Grundannahme, dass im Prognose-Planfall 2 innerhalb von 15 Jahren bis 2020 bei nur noch 65 % der Erwerbspersonen 114 % mehr Verkehr stattfinden soll. Das entspräche einem Anstieg der Verkehrsbelastung pro Kopf der Erwerbspersonen um das 3,3 fache bzw. auf 330 %. Das ist selbst bei Berücksichtigung möglicher Verkehrsverlagerungen aufgrund der neuen Trasse schlicht völlig unplausibel.

2. Kleine Anfrage im Bundestag beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Antwort vom 20.08.2010, BT Drucksache 17/2737

Die oben genannten Prognosezahlen finden sich in etwa so auch in der Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20.08.2010 auf eine Kleine Anfrage im Bundestag (BT Drucksache 17/2737).

Im Zusammenhang mit der oben thematisierten fehlenden Planrechtfertigung sei nachfolgend noch auf weitere Angaben zu dem beklagten Vorhaben hingewiesen:

- Wirtschaftliche Bedeutung der B178n

Frage 15: Welche Gewerbe- bzw. Wirtschaftsstandorte auf deutscher, tschechischer und polnischer Seite sollen konkret mit der B 178n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?

Frage 16: Welche touristischen Ziele sollen mit der B 178n erschlossen werden, die heute noch nicht an das Fernstraßennetz angebunden sind?

Antwort: Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 1 Bundesfernstraßengesetzes dienen Bundesfernstraßen der Abwicklung des weiträumigen Verkehrs und nicht der Erschließung einzelner Gewerbe- und Wirtschaftsstandorte.

- Herstellungskosten der B178n

Frage 1: Von welchen Gesamtkosten wird gegenwärtig für die Realisierung des Verkehrsvorhabens B 178n ausgegangen und wie verteilen sich dies auf die einzelnen Bauabschnitte

Antwort: (...) BA 3.2. Obercunnersdorf bis Niederoderwitz - Kosten (Mio Euro) 46,1 (...) Summe [alle Bauabschnitte]: Kosten (Mio Euro) 222,9.

- Unterhaltungskosten der B178n

Frage 17: Welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung werden für die neue Verkehrsanlage voraussichtlich jährlich anfallen und welche Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung entfallen davon auf die zahlreichen Brückenbauwerke?

Antwort: Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesstraßen werden den Ländern entsprechend ihrem Anteil am Straßennetz zugeteilt. Für konkrete Streckenabschnitte liegen keine Informationen vor. Überschlägig kann von rund 10.000 Euro pro km Bundesstraße ausgegangen werden.

- Übertragung von Unterhaltungslasten der B 178(alt) an Landkreise und Kommunen

Frage 28: Werden nach Fertigstellung der B 178n die „alten Straßenabschnitte der B 178 zurückgestuft?

Antwort: Ja.

- Beeinträchtigung von bestehenden Wirtschaftsbetrieben/Landwirtschaft durch die B178n

Frage 26: Wie hoch ist der Verlust bisher landwirtschaftlich genutzter Fläche durch den Bau der B 178n?

Antwort: Durch den Bau der B178n und die dazu erforderlichen Kompensationsmaßnahmen werden insgesamt 485 ha landwirtschaftliche Fläche umgenutzt.

Beweis: Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20.08.2010 auf eine Kleine Anfrage im Bundestag (BT Drucksache 17/2737); als Anlage **K13**

3. Straßenverkehrszählung 2010

Im August 2010 hat eine erneute Straßenverkehrszählung stattgefunden (erwähnt etwa in der Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 20.08.2010 auf eine Kleine Anfrage im Bundestag (BT Drucksache 17/2737), S. 3 zu Fragen 8-10; als Anlage **K13**).

Diese wurde erst nach Einreichung der vorliegenden Klage erstellt und konnte deshalb nicht als Beweismittel eingebracht werden. Die Ergebnisse liegen dem Kläger auch nicht vor.

Daher wird ein **Beweisantrag** zur Vorlage der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 durch den Beklagten gestellt.

4. Straßenverkehrszählung 2011

Zwischenzeitlich erfolgte eine weitere punktuelle Straßenverkehrszählung auf der B187 im Auftrag des bzw. durch den Kläger. Diese fand am Mittwoch, dem 9. März 2011 zwischen 13:00 Uhr und 19:00 Uhr statt an der Zählstelle B178n/Schwarze Brücke, Verkehr Richtung Norden sowie an der Zählstelle B178n/S143 Verkehr Richtung Süden.

Im Ergebnis wurde eine Verkehrsbelastung im hier aufgeführten Abschnitt von lediglich etwa DTV 3.600 KfZ/Tag festgestellt.

Beweis: Messprotokoll Straßenverkehrszählung vom 09.03.2011, Zählstelle B178n/Schwarze Brücke, Verkehr Richtung Norden; als Anlage **K14**;
Messprotokoll Straßenverkehrszählung vom 09.03.2011, Zählstelle B178n/S143, Verkehr Richtung Süden; als Anlage **K15**;