

Kanzlei Tronje Döhmer * Finkenstr. 3 * 35641 Schöffengrund

Fax 0611-32761-8532 / beA
Hessischer Verwaltungsgerichtshof
Goethestraße 41 + 43
34119 Kassel

**RA T. Döhmer - DAV-Ausbilder a. D.
Strafverteidiger**

FamR, Arbeits-, Polizei- und VersammlungsR
Mitglied der DAV-Arbeitsgemeinschaften
für Verkehrsrecht und Versicherungsrecht

35641 Schöffengrund, Finkenstraße 3
Tel: 06445-92310-43 / Fax: 06445-92310-45
Zweigstelle (geschlossen seit 31.12.2023)
35394 Gießen, Grünberger Straße 140 (Geb. 606)

E-Mail: kanzlei-doeheimer@t-online.de
Internet:: www.mainlaw.de

Gießen, 31. März 2025

Sachbearbeiter: RA Döhmer

Aktenzeichen: 23-24/00032 kdm MR td

Bei Schriftverkehr und Zahlung bitte angeben! Danke!

- 10 C 2255/24.T -

In dem Verwaltungsstreitverfahren

u.a. ./ Land Hessen

nehmen die KlägerInnen zur Klageerwidern des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum vom 25.02.2025 nachfolgend Stellung. Zugleich wird die Klage erweitert und - ggf. hilfsweise - **beantragt**,

festzustellen, dass die Planung (auch) wegen der fehlenden, aber gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfung des Bedarfsplanes als nichtig anzusehen ist.

Zunächst einmal wird festgestellt, dass die Beklagte nicht mehr behauptet, dass die dem Bedarfsplan zugrundeliegenden Zahlen, die als Verkehrsprognose der Planung zugrunde liegen, stark überhöht sind.

Ebenso wird festgestellt, dass die Beklagte zwar hinsichtlich der von den KlägerInnen ermittelten Zahlen die Art der Vorgehensweise nicht für ausreichend erklärt bewertet, diese aber nicht in der Sache anzweifelt. Das wäre auch verfehlt, weil die von den KlägerInnen ermittelten Verkehrszahlen in etwa den Zahlen der offiziellen Straßenverkehrszählung (SVZ) entsprechen, die aus Quellen der Beklagten selbst stammen.

Des Weiteren tritt die Beklagte der Feststellung nicht entgegen, dass die aus eigenen Quellen stammenden Zahlen der Straßenverkehrszählung (SVZ) bewusst nicht beachtet wurden. Nur dadurch konnte die Notwendigkeit des Straßenbaus bejaht werden.

Zur Frage der Klagebefugnis

Die Beklagte lehnt die Klagebefugnis der KlägerInnen aus unterschiedlichen Gründen ab, die alle nicht greifen. Die Beklagte argumentiert in einer Weise, als handele es sich bei der Klage um die direkte Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss, für die Fristen mit Bezug auf den Zeitpunkt der Planfeststellung bestehen. Die Beklagte übersieht dabei, dass es sich bei der Klage um eine Klage auf Nichtigkeit handelt, die von dem anderen Klagetyp grundsätzlich zu unterscheiden ist. Daher steht auch das Ergebnis des vorherigen Klageverfahrens der Klagebefugnis nicht im Weg. Es handelt sich um ein separates, eigenständiges Rechtsmittel. Dieses basiert im konkreten Fall auf der Beobachtung, dass die Verkehrszahlen deutlich überhöht sind. Diese Feststellungen wurden erst durch die eigenen Zählungen verifiziert, woraufhin die Klage auf Nichtigkeit erhoben wurde. Es steht also weder die Rechtskraft einer anderen Gerichtsentscheidung entgegen, da es bisher kein Nichtigkeitsverfahren gegeben hat, noch steht eine Frist entgegen, weil die mit der Planfeststellung gesetzte nicht ein späteres Nichtigkeitsverfahren betrifft, welches auf Tatsachen beruht, die danach entstanden oder bekannt wurden. Auch die Klagebefugnis der KlägerInnen ist gegeben, da die Anforderungen an die Befugnis zur Nichtigkeitsklage gesetzlich so geregelt sind, dass jede Form der direkten Betroffenheit reicht. Dieses ist bei allen KlägerInnen gegeben und auch ausreichend bezeichnet.

Zur Frage des Nachweises der Betroffenheit

Dass ein landwirtschaftlicher Betrieb seine Flächen tatsächlich wirtschaftlich nutzt, lässt sich nicht beweisen. Pachtverträge würden nur die rechtliche Zulässigkeit der Nutzung belegen, nicht das tatsächliche Handeln. Daher sind die Aussagen der Verantwortlichen der Betriebe als Beleg ausreichend. Sie können eidesstattlich versichert werden. Die KlägerInnen bitten um einen Hinweis des Gerichts, wenn dieses oder eine andere Form der Glaubhaftmachung als erforderlich gehalten wird.

Im Übrigen ist auch hier zu erkennen, dass die Beklagte von einer allgemeinen Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss ausgeht und nicht von der speziellen Form der Klage auf Nichtigkeit, die eigene Voraussetzungen für die Klagebefugnis kennt.

Daher müssen die durch Verfahrensvorschriften klagebefugten Personen oder Betriebe auch ihre konkreten Betroffenheiten und deren Grad nicht nachweisen, weil es im Nichtigkeitsverfahren genau nicht um die Frage geht, welchen Grad die Betroffenheiten haben und ob die einzelnen Betroffenheiten richtig abgewogen wurden, sondern ob die gesamte Planung so fehlerhaft zustande kam oder in der Zwischenzeit als so fehlerhaft zu bewerten ist, dass sie insgesamt nie gültig war und offensichtlich nicht mehr ist. Die konkreten Betroffenheiten spielen in der Nichtigkeitsklage nur insoweit eine Rolle, wie sie die Klagebefugnis begründen. In der Sache selbst spielen sie keine Rolle. Eine klagebefugte natürliche oder juristische Person darf bei Vorliegen der Klagebefugnis und Hinweisen auf grundlegende Fehler der Planung eine Überprüfung der Nichtigkeit anstreben.

Zur Frage der offensichtlichen Rechtsfehlerhaftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses (Nichtigkeit)

Die Beklagte behauptet in ihrer Stellungnahme:

"Denn ein besonders schwerwiegender Fehler ergibt sich aus dem Vorbringen der Kläger nicht."

Das ist offensichtlich falsch. Die "besonders schwerwiegenden Fehler" sind in der Klageschrift ausreichend dargelegt. Es ist "besonders schwerwiegend", wenn die Zahlengrundlagen einer Planung komplett falsch sind und erheblich abweichen, dadurch der Bedarf einer Planung bei Berücksichtigung der richtigen Zahlen völlig anders beurteilt werden müsste.

Die Beklagte stellt zunächst richtigerweise fest: "Der Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2016 hat zu Recht im Rahmen der Planrechtfertigung auf die gesetzliche Bedarfsfeststellung abgestellt."

Damit räumt die Beklagte ein, dass der Planfeststellungsbeschluss auf der Verkehrsprognose des Bedarfsplans beruht und nicht auf spätere, eigene Prognosen. Es handelt sich um das Geständnis, dass die von ihr vor wenigen Wochen noch verbreitete Behauptung, sie hätte die eigenen Nachzählungen aus 2014 zugrunde gelegt, falsch waren.

Insofern zeigt sich hier, dass auch die Ablehnung des Nichtigkeitsantrags, der dieser Nichtigkeitsklage voraus ging, nicht korrekt begründet war. Es ist demnach nun unstrittig: Dem Verkehrsplan liegen die falschen, stark überhöhten Zahlen zugrunde, wie in der Klageschrift richtig ausgeführt.

Trotzdem findet sich diese falsche Behauptung nochmals:

"Die Planfeststellungsbehörde hat dabei die Verkehrsuntersuchung 2014 zugrunde gelegt und diese mithin nicht lediglich - wie die Kläger meinen (§. 6 der Klageschrift) - nur nachrichtlich verwertet."

Der Satz steht in einem unübersehbaren Widerspruch zu der vorher zitierten Aussage, dass die Bedarfsplanung zugrunde gelegt wurde, denn diese beruht NICHT auf den 2014 ermittelten Zahlen. Ein Nachweis der Verwendung der 2014er-Zahlen erfolgt in der Klageerwiderung auch nicht. Dieser wäre auch nicht zu erbringen, da die Aussage schlicht falsch ist. Möglicherweise ist der Beklagten der offensichtliche Fehler selbst klar und sie versucht, mit dieser Bemerkung davon abzulenken, dass die der Planfeststellung zugrundeliegende Verkehrsprognose sehr wohl die von 2005 und damit grundfalsch ist.

Mit der, inzwischen ja mehrfach wiederholten Falschbehauptung, es wären spätere Zahlen nicht nur nachrichtlich erwähnt, sondern auch tatsächlich eingearbeitet worden, will die Beklagte entweder von dem offensichtlichen Versäumnis ablenken oder ihr ist selbst nicht bekannt, wie der Bedarfsplan aus dem Bundesverkehrswegeplan entwickelt wurde.

Im Planfeststellungsbeschluss wird explizit ausgeführt, dass diesem die Zahlen und Prognosen von 2005 zugrunde liegen. Das ist in der Klageschrift ebenso ausgeführt, wie der Beweis erbracht wurde, dass die falsche Verkehrsprognose auch heute noch auf den Informationsseiten zu dem Bedarfsplan zugrundeliegenden Bundesverkehrswegeplan als Grundlage benannt wird.

Die Stellungnahme, die im Rahmen des Nichtigkeitsantrags, der der Klage vorausgegangen ist, von der den Bedarfsplan festlegenden Bundesbehörde an die Planfeststellungsbehörde geschickt wurde, bestätigt das ebenfalls. Auch dieses Schreiben wurde seitens der KlägerInnen der Klageschrift bereits beigelegt. Die Beklagte tritt diesen Ausführungen auch nicht entgegen, sondern behauptet einfach das Gegenteil - ohne weiteren Beleg. Das kann nicht überzeugen.

Da das Versäumnis grundlegend ist, ja den Neubau überhaupt erst legitimiert, bleibt es dabei, dass aufgrund der aktuellen Erkenntnisse über die stark abweichende tatsächliche und auch weiter zu erwartende Verkehrsentwicklung der Planfeststellungsbeschluss von 2016 als nichtig zu bewerten ist.

Es steht der Beklagten frei, die Bauausführung auszusetzen und die aktuell laufenden, erneuten Straßenverkehrszählungen (SVZ) abzuwarten, um dann eine neue Bewertung der Straßenplanung vorzunehmen - gerne auch im Rahmen einer Vereinbarung mit den KlägerInnen. Die gesetzlich vorgeschriebene Überprüfung des Bedarfsplanes hätte das bereits leisten müssen, das dafür zuständige Ministerium ist dem aber nicht nachgekommen, wie untenstehend in einem gesonderten Punkt ausgeführt wird, weil allein dieses Versäumnis die Nichtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zusätzlich zu den bereits erfolgten Punkten der Nichtigkeitsklage begründet.

Dem Punkt 3.2.2 in den Ausführungen der Beklagten wird nach nochmaliger Prüfung der Unterlagen zugestimmt. Die KlägerInnen entschuldigen sich für diesen Detailfehler. Er ist allerdings für die Klageberechtigung nicht von Bedeutung, denn die Nichtigkeit der Planfeststellung beruht auf den überhöhten Verkehrsprognosen und Entlastungswirkungen auf der B49 selbst. Insofern halten wir vollumfänglich an der gestellten Klage fest. Diese basiert im Kern auf den fehlerhaften Verkehrsprognosen, den deutlich niedrigeren Verkehrsbelastungen aktuell und der Tatsache, dass für die B49 im Streckenabschnitt östlich der A5 zudem zu erwarten steht, dass der Durchgangsverkehr für Reiskirchen und Lindenstruth wegen der abnehmenden Bevölkerungszahl im Vogelsbergkreis noch weiter abnehmen wird.

Die grob falschen Zahlen, die dem Bedarfsplan und damit der Planfeststellung zugrunde liegen, stellen einen offensichtlichen bzw. offenkundigen Fehler dar, der auch von einem unbefangenen Außenblick sofort erkannt wird. Die entsprechenden Zahlen der Straßenverkehrszählung sind in der Planfeststellung, wie in der Klage gezeigt, als „nicht plausibel“ missachtet worden. Das ist offensichtlich willkürlich und falsch. Die von den KlägerInnen selbst beauftragten Verkehrszählungen mit dem bewährten System Telraam haben die Unrichtigkeit der „nicht plausiblen“ Zahlen bewiesen.

Selbst bei Bestandskraft bleibt eine Anfechtung möglich, wenn der Beschluss rechtswidrig und nichtig ist (§ 43 Abs. 3 VwVfG) oder grobe Verfahrensfehler vorliegen. Das ist hier der Fall.

Damit ist die Klagebefugnis gegeben, denn diese wird nicht durch ein etwaiges Klageverfahren nach Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses gehemmt. Ein Nichtigkeitsantrag und eine Nichtigkeitsklage sind stets möglich, wenn die Voraussetzun-

gen erfüllt, das heißt, die Erkenntnis über die offensichtliche Fehlerhaftigkeit des Beschlusses erlangt ist. Das wird im Übrigen auch in der Rechtsbelehrung der Ablehnung des Nichtigkeitsantrag durch das Hessische Verkehrsministerium richtig beschrieben, in dem dort als Rechtsmittel genau die Klage benannt wird, die zum gegenständlichen Verfahren führte. Es ist also nur noch zu bewerten, ob für eine Nichtigkeit ausreichende, offensichtliche und gravierende Rechtsfehler in der Planfeststellung enthalten sind. Das ist der Fall.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat in mehreren Beschlüssen selbst Kriterien für die Frage der Nichtigkeit einer Planung festgelegt. Diese Beschlüsse, die jeweils eine Ablehnung von Anträgen gegen bestehende Planungen beinhalteten, verneinten die Nichtigkeit, in dem an diese sehr hohe Anforderungen gestellt wurden, die für die jeweiligen Fälle nicht zutrafen.

Im Fall der B49 Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth sind sie jedoch ersichtlich zutreffend. Die entsprechenden Auszüge:

Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 22. September 2020 - 23 C 2081/20 - Rdnr. 25; Nach § 44 Abs. 1 HVwVfG ist ein Verwaltungsakt nichtig, soweit er an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller Umstände offensichtlich ist.

Grob falsche Verkehrsprognosen sind schwerwiegend, weil die gesamte Planung damit auf falschen Annahmen beruht. Offensichtlich ist der Fehler, weil die abweichenden Werte aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) der Behörde vorlagen und bewusst ignoriert wurden

Aus dem gleichen Beschluss ergeben sich Anforderungen an die Darlegungspflicht der Nichtigkeit (Rdnr. 26): Dass die behaupteten Fehler derart offenkundig sind, dass sich die Fehlerhaftigkeit des Beschlusses einem unvoreingenommenen, mit den in Betracht kommenden Umständen vertrauten und verständigen Beobachter geradezu aufdrängt (vgl. Ramsauer in Kopp/Ramsauer, VwVfG 21. Aufl. 2020, § 44 Rdnr. 12), lässt sich dem Vorbringen des Antragstellers nicht entnehmen.

Das ist im vorliegenden Fall eindeutig anders. Die Fehlerhaftigkeit ist ebenso eindeutig dargestellt wie deren Relevanz und die Tatsache, dass Hinweise auf die Fehlerhaftigkeit der Plangrundlagen im Planfeststellungsverfahren absichtlich ignoriert wurden. Das allein beweist, dass sie offensichtlich waren, denn sie waren der Behörde aufgefallen, wurden aber bewusst als „nicht plausibel“ beiseite gewischt.

Besonders interessant ist der Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 17. Januar 2023 - 2 B 48/23.T (Rdnr. 25): a) Die Voraussetzungen für die Rücknahme eines rechtswidrigen Verwaltungsaktes nach § 48 HVwVfG liegen nicht vor, weil zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses in der Fassung der letzten Änderung vom 18. Dezember 2019 ein Vorkommen des Heldbockkäfers im Fechenheimer Wald trotz entsprechender Ermittlungen durch einen Sachverständigen im Jahre 2015 nicht nachgewiesen werden konnte.

Da liegt der Fall bei der B49 Südumgehung Reiskirchen-Lindenstruth genau anders. Die Fehler waren der Planfeststellungsbehörde bekannt, sie wurden absichtlich ignoriert. Im Vergleich wäre das so, als wäre das Vorkommen des Käfers schon im Planverfahren bekannt gewesen, die Behörde hätte die Artenkartierungsergebnisse aber als „nicht plausibel“ abgetan mit der Begründung, dass der Käfer woanders auch nicht vorkommt (um die Analogie zum Umgang mit den Zahlen der Straßenverkehrszählung bei der B49 Südumgehung zu ziehen).

Des Weiteren enthält der Beschluss die Formulierung (Rdnr. 26): Da bei einem Planfeststellungsbeschluss der Anspruch auf Widerruf oder Rücknahme nicht weitergehen kann als der Aufhebungsanspruch bei fristgerechter Anfechtung, ist der Anspruch im Interesse der Planerhaltung auf eine Außervollziehung begrenzt, wenn eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren möglich sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Juni 2020¹ B897654 – 9 A 22.19 –, BVerwGE 168, 368, Rn. 25).

Das steht der Planfeststellungsbehörde selbstverständlich frei: Das Planverfahren von sich aus neu durchzuführen und diesmal die im eigenen Auftrag ermittelten Zahlen der Straßenverkehrszählung zu berücksichtigen. Dass in diesem Jahr ohnehin neue Zählungen vorgesehen sind, verringert den dafür nötigen Aufwand. Ebenso steht es der Planfeststellungsbehörde frei, die sich aufdrängenden Alternativen zu prüfen, die Kosten sparen, zu einem schnelleren Erfolg führen und die Umwelt schonen – nämlich Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel und vor allem des aus Grünberg stammenden Verkehrs auf die A5 über die inzwischen fertiggestellte Abfahrt „Grünberg“.

Die hier vorliegende Nichtigkeitsklage bringt keine Argumente ein, die schon Gegenstand des abgeschlossenen Klageverfahrens gegen die B49 Südumgehung waren.

Das wäre nach dem Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 4. August 2023 - 2 B 80,002 - nicht zulässig (Rdnr. 17 und 18): a) Der Antragsteller rügt zunächst erneut die Nichtigkeit bzw. die Teilnichtigkeit des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 30. Mai 2012. Seinen Ausführungen vermag der Senat nicht zu folgen.

Das Verwaltungsgericht hat zutreffend ausgeführt, dass der Antragsteller die Verletzung objektiven Rechts nur in dem bereits durchgeführten Klageverfahren auf gerichtliche Überprüfung der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses geltend machen konnte. Nach Eintritt der Bestandskraft ist es ihm verwehrt, etwaige formelle oder materielle Mängel des Planfeststellungsbeschlusses erneut zum Gegenstand eines gerichtlichen Verfahrens zu machen. Insbesondere kann er sie nicht im Zusammenhang mit seinen hier ebenfalls vorgetragenen Rügen gegen die Rechtmäßigkeit des Vollzugs des Planfeststellungsbeschlusses erneut anbringen.

Das bereits abgeschlossene Klageverfahren hatte den Vergleich zwischen zwei Trassenvarianten zum Gegenstand. Die KlägerInnen behaupteten, dass eine andere Linienführung kostengünstiger und umweltschonender sei. Zwar wurden Zweifel

an der Verkehrsprognose im Laufe des Klageverfahrens geäußert, waren aber weder Gegenstand der Klageanträge noch der Beschlüsse. Die Überprüfung der in der Planfeststellung ignorierten, durch HessenMobil selbst durchgeführten oder, falls als Auftrag an externe Unternehmen vergeben, zumindest dann offiziell veröffentlichten Zahlen der SVZ erfolgte ohnehin erst im Jahr 2024 im Auftrag der KlägerInnen selbst. Die Ergebnisse flossen dann zeitnah in den Nichtigkeitsantrag ein, auf dessen Ablehnung die hier gegenständliche Klage erfolgte.

Der Bedarf zum Bau der B49 Ortsumgehung Reiskirchen/Lindenstruth wurde mit Verkehrsprognosen begründet, die stark überhöht waren und für die es nie eine Grundlage gab. Bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung war der Fehler bekannt. Die entgegenstehenden, der Beklagte verfügbaren, weil selbst ermittelten Zahlen der Straßenverkehrszählung (SVZ) wurden bewusst ignoriert. Die Planung wurde aus sachlich nicht begründbaren Gründen weiter vorangetrieben und schließlich zur Planfeststellung gebracht.

Die Verkehrszahlen sind in der Zeit nach Gültigkeit der Planfeststellung weiter zurückgegangen. Auch offizielle Quellen belegen dies, einschließlich der Erwartung eines weiteren Rückgangs in den kommenden Jahren. Dass der Straßenbau weiter vorangetrieben wird, liegt einzig daran, dass die Planfeststellungsbehörde und andere beteiligten Stellen die Fakten bewusst ignorieren. Auch die gesetzlich vorgeschriebene, 5-jährige Überprüfung des Bedarfsplanes wurde irregulär um drei Jahre herausgezögert und erst im Frühjahr dieses Jahres veröffentlicht. Sie enthält zudem KEINE Überprüfung der einzelnen Projekte, sondern behauptet pauschal, dass alles so bleiben kann wie 2016 beschlossen. Diese Vorgehensweise missachtet gesetzliche Vorgaben, um einfach weiter Handeln zu können - ohne Rücksicht auf die Fakten und Normen. Eine solche außergesetzliche Art der Verkehrsplanung und des Straßenbaus verbietet sich von selbst. Sie ist offensichtlich ungesetzlich und deshalb nichtig.

Erweiterung der Klage

Hiermit erweitern die KlägerInnen die bereits vorgelegte Klage und begründen dies mit den Angaben des Ende 2024 fertiggestellten Überprüfungsberichts zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Dieser ist nach mehrjähriger, rechtswidriger Verzögerung nunmehr erschienen. Diese Erweiterung beruht auf der Auswertung des Berichtes und konnte daher nicht früher vorgelegt bzw. in die Klagebegründung eingearbeitet werden. Erst Anfang des Jahres 2025 hat das Bundesministerium die Fertigstellung dieses Berichts bekannt gegeben, so dass die KlägerInnen darauf zugreifen konnten. Es wird - ggf. hilfsweise - **beantragt**,

dass die Planfeststellung (auch) wegen der rechtswidrigen Verzögerung und des in der sogenannten Überprüfung nicht erfolgten tatsächlichen Überprüfung der in dieser Klage angegriffenen Planung für nichtig erklärt wird.

Begründung

Laut § 4 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbau-

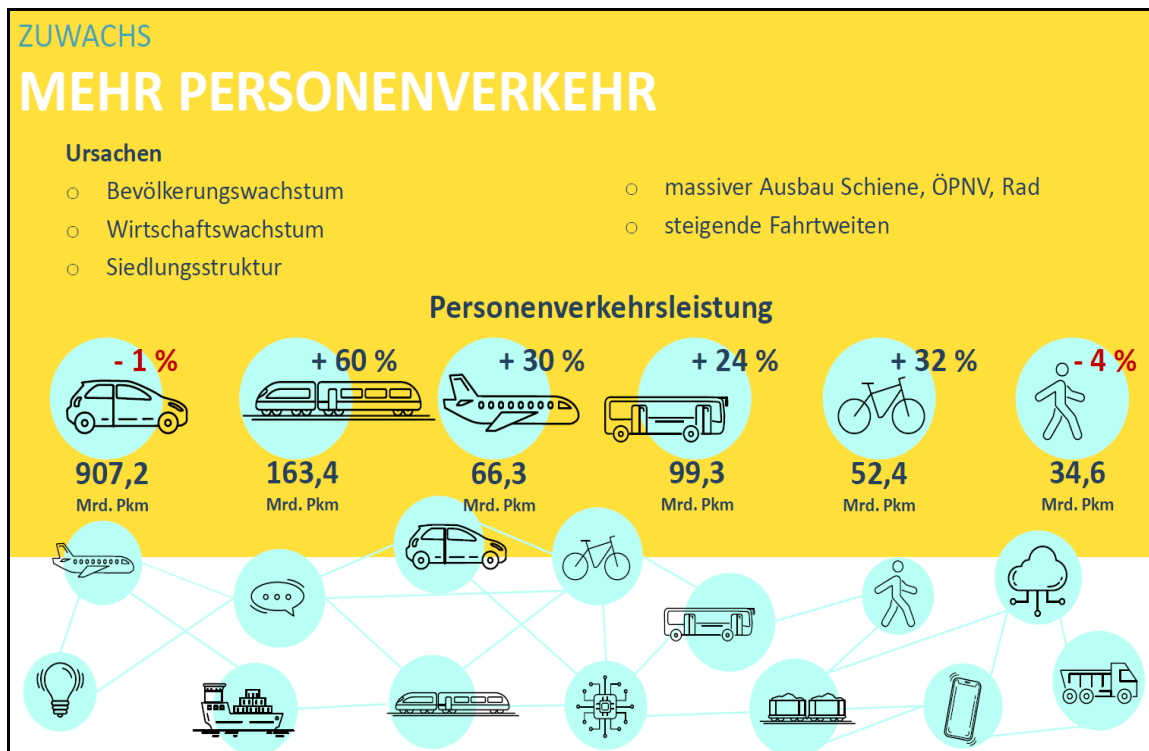
gesetz - FStrAbG) „prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ „nach Ablauf von jeweils fünf Jahren“, „ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist“. Diese Überprüfung ist zunächst nicht dem Gesetz entsprechend erfolgt. Der Bedarfsplan stammt vom 23.12.2016, die Überprüfung hätte also Ende 2021 erfolgen müssen. Die Nichteinhaltung der gesetzlich vorgegebenen Frist hätte dazu führen müssen, alle Planungen auszusetzen. Zwar ist umstritten, ob die Muss-Vorgabe der Überprüfung bei Einhaltung zur Ungültigkeit des Bedarfsplanes führt, aber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) sind „Zweifel an der Geltungskraft der gesetzlichen Regelung [...] allenfalls dann angebracht, wenn sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen lässt.“ (u.a. BVerwG, Urteil vom 22.01.2004 - 4 A 32.02). Das ist zumindest auf den Ausbau der B49 Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth angesichts der deutlichen Abweichung bei den Verkehrsmengen der Fall.

Auf keinen Fall darf die Nichteinhaltung einer gesetzlichen Vorgabe für die Bedarfsplanung dazu führen, dass diese einfach gültig bleibt - also das Nichteinhalten eines Gesetzes denen Handlungsvollmacht gibt, die das Gesetz nicht einhalten. Das wäre so, als wenn ein*e Bauherr*in eines Privathauses dieses gerade deshalb einfach bauen kann, weil es Auflagen zur Nachbesserung des Bauantrags nicht erfüllt. Im Fall der gesetzlichen Vorgabe einer Überprüfung der Fernstraßenbedarfsplanung ist mit der Nichtbeachtung die gesetzliche Vorgabe nicht nur wirkungslos gemacht, sondern in ihr Gegenteil verkehrt worden. Dadurch, dass eine gesetzliche Vorgabe regelt, dass vorhandene Planungen auf aktualisierten Bedarfsplänen beruhen müssen, wächst das Vertrauen, dass die Pläne aktuell seien, da sie es eigentlich sein müssten.

Inzwischen liegt, nach der benannten Verspätung, der „Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße“ vor. Zunächst einmal bestätigt der dortige Text die Notwendigkeit einer Überprüfung: „Die BPÜ hat die Frage zu beantworten, ob die geltenden Bedarfspläne für die drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße der Anpassung bedürfen.“ (Seite 42) Genau das ist aber in der Überprüfung dann nicht geschehen.

Dennoch enthält die Überprüfung ein relevantes Ergebnis: Es kommt zu einer deutlichen Reduzierung des erwarteten PKW-Verkehrs. „So liegt in der Basisprognose 2040 die Verkehrsleistung des MIV nun über 8,5 % niedriger als vormals für 2030 prognostiziert, dies entspricht 85 Mrd. Pkm“, heißt es gleich zur Einleitung auf Seite 3 des Berichts. Und ähnlich auf Seite 83: „So liegt in der Basisprognose 2040 die Verkehrsleistung des MIV nun über 8,5 % niedriger als vormals für 2030 prognostiziert (Verkehrsaufkommen: -12,2 %), dies entspricht 85 Mrd. Pkm (Verkehrsaufkommen: -7.232 Mio. Personenfahrten).“

Auch im Vergleich mit den real gemessenen Verkehrszahlen in 2019, die als Grundlage für die Prognose für 2040 gewählt wurden, wird im BPÜ mit einem - wenn auch geringeren - Rückgang gerechnet.



Aus der Präsentation „VERKEHRSENTWICKLUNG IN DEUTSCHLAND“ auf der offiziellen Seite des BPÜ

Da dem aktuellen Bedarfsplan die Prognose 2030 zugrunde lag (und nicht die realen Zahlen), ist der um 8,5 % niedrigere Wert der Prognose 2040 gegenüber der Prognose 2030 relevant. Denn der Neubau der B49 Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth beruht auf der Prognose 2030.

Wer nun glaubt, dass eine solche deutliche Veränderung der erwarteten Verkehrszahlen sich in den Ausbauplanungen des Straßennetzes niederschlagen müsste, irrt. Denn Konsequenzen entstehen daraus nicht:

„Insgesamt legen die für die BPÜ durchgeführten Analysen nahe, dass die im Rahmen des BVWP 2030 erfolgten Analysen der raumordnerischen und städtebaulichen Belange zum aktuellen Zeitpunkt nicht maßgeblich anders einzuordnen sind. Vor diesem Hintergrund ergibt sich aus dem Blickwinkel dieser Belange kein Erfordernis zur Anpassung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.“ (Seite 5)

Und nochmal im Fazit auf Seite 171: „

Die BPÜ-Ergebnisse zeigen, dass die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung in ihrer Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich sind.“

Dieses Fazit („Alles ist anders, deshalb bleibt alles, wie es ist.“) ist offensichtlich und wird auch so wahrgenommen. Das zeigt beispielhaft ein Bericht im Spiegel am

29.1.2025 (<https://www.spiegel.de/auto/bundesverkehrswegeplan-volker-wissing-winkt-alte-plaene-fuer-neue-strassen-durch-a-affbb59c-ebb5-471f-9900-c3a59433a693>):

„Mit drei Jahren Verspätung hat das von Volker Wissing (parteilos) geführte Verkehrsministerium am Montag einen Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne veröffentlicht. Das Fazit des 198-seitigen Papiers: Die bisherige Planung ist gut, an allen Projekten sollte festgehalten werden. [...]

Die Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) stützt sich auf eine aktualisierte Verkehrsprognose bis zum Jahr 2040. Gegenüber der vorigen Prognose, die als Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 diente, wird nun zwar mit 8,5 Prozent weniger Autoverkehr und 63 Prozent mehr Bahnverkehr gerechnet. Dennoch ergebe sich daraus kein veränderter Bedarf, etwa mehr Schienen und weniger Straßen zu planen: Die Bedarfspläne seien »in ihrer Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich«, heißt es gegen Ende des Reports.“

Der vorgelegte Überprüfungsbericht erfüllt wegen seinen nur grob umreißen und pauschalen Ergebnissen mit komplett fehlenden Ausführungen über die einzelnen Projekte den gesetzlichen Auftrag nicht. Dass eine fallspezifische Überarbeitung hätte erfolgen müssen, ergibt sich aus dem Bericht selbst. Auf Seite 120 enthält er eine Tabelle, für wie viele Straßen welche Veränderungen gegenüber dem vorherigen Bedarfsplan zu erwarten sind.

Länge der Bundesstraßenabschnitte ³⁸ [km]	Anteil an Bundesstraßen [%]
< -20 %	11,2
-20 % bis -15 %	3,7
-15 % bis -10 %	5,2
-10 % bis -5 %	6,0
-5 % bis 0 %	7,1
0 % bis 5 %	8,6
5 % bis 10 %	8,3
10 % bis 15 %	8,5
15 % bis 20 %	7,5
> 20 %	33,9
gesamt	29.935,0

Tabelle 5-8: Veränderung der werktäglichen Verkehrsbelastung (Kfz/Tag) auf außerörtlichen Bundesstraßen 2030 und 2040 – Straßenverkehr insgesamt

Die Tabelle zeigt, dass es erhebliche Abweichungen gibt. Offenbar sind doch Straßen einzeln betrachtet worden (sonst hätte die Tabelle nicht entstehen können), es gibt aber keine Daten in Bezug auf einzelne Straße. Die B49 Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth würde in die erste Zeile gehören. Zumindest sämtliche Straßenplanungen mit deutlichen Rückgängen hätten einzeln überprüft werden müssen - bzw. müssten das jetzt noch, bevor die Planung, die offensichtlich nicht mehr

aktuell ist, umgesetzt wird.

Zudem enthält der Überprüfungsbericht erhebliche Widersprüche. Entgegen der Aussagen auf den Seiten 3 und 83, wo von 8,5 % Rückgang der gefahrenen Kilometer sowie sogar 12,2 weniger Fahrten gesprochen wird, findet sich auf Seite 121 eine gegenteilige Formulierung:

„Im Vergleich der SVP 2040 und der ZNP 2030 ist festzuhalten, dass der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Hinblick auf die Bundesstraßen in seiner Gesamtheit angemessen und weiterhin erforderlich ist, da für das belastete Bundesstraßennetz eine weiter zunehmende Verkehrsentwicklung prognostiziert wird.“

Schon diese Diskrepanz zwischen veränderten Zahlengrundlagen und fehlenden Korrekturen erscheint rechtswidrig. Der gesetzliche Auftrag zur Überprüfung des Bedarfsplans wird missachtet, wenn eine Überprüfung zwar deutliche Veränderungen in den zugrunde liegenden Annahmen zeigt, daraus aber keinerlei Korrekturen erfolgen. Dann ist das Instrument an sich missachtet. Es wird in einer Weise benutzt, als würde es gar nicht angewendet. Das gilt analog für die Ausführungen zu Emissionen, die mit einfachen Hinweisen auf mögliche Veränderungen der Antriebsweise von Fahrzeugen pauschal ausfallen und keinerlei wirkliche Auseinandersetzungen mit den Zielen der geltenden Normen erkennen lassen.

Insofern erscheint aufgrund der lange komplett fehlenden und nun völlig undifferenziert ausgefallenen Bedarfsüberprüfung der aktuelle Bedarfsplan als nicht mehr gültig. Seine Gültigkeit ist gesetzlich an die Überprüfungsintervalle geknüpft und kann nicht einfach durch das Ignorieren dieser Vorgaben ins Beliebige verlängert werden. Das gilt insbesondere, weil der Bedarfsplan im konkreten Fall trotz vorliegender Erkenntnisse über einen erheblichen Rückgang der Verkehrsprognosezahlen nicht verändert wurde. Der Bedarfsplan ist damit erstens ungültig und zweitens veraltet. Die konkreten Projekte der aktuellen Bedarfsplanung müssen angesichts der gravierenden Veränderungen in den allgemeinen Zahlen des Überprüfungsberichts allesamt neu berechnet werden. Das kündigt der Überprüfungsbericht auf Seite 172 sogar selbst an:

„Für den IRP des Bundes für die Jahre 2025-2029 und für den kommenden FRP der Autobahn GmbH werden die Nutzen-Kosten-Verhältnisse sämtlicher Bedarfsplanprojekte, die bis 2029 für einen Baubeginn grundsätzlich in Frage kommen, auf Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages aktualisiert.“

Es wäre absurd, vorgehend mit neuen Baumaßnahmen zu beginnen, zumal der Überprüfungsbericht zusätzlich noch eine Verlagerung finanzieller Mittel ankündigt:

„Darüber hinaus bestehen weitere zentrale Gründe für die Notwendigkeit, mittelfristig einen neuen strategischen Plan für die Bundesverkehrswege aufzustellen. Hier sind konkret u. a. die effektive Fortsetzung des Grundsatzes „Erhalt vor Aus- und Neubau“, die Überprüfung und ggf. Anpassung der Kriterien bzw. Verfahren zur Aufnahme und Priorisierung erwogener Aus- und Neubauprojekte (z. B. stärkere Berücksichtigung von Klima- und Umweltbelangen) oder die Verstärkung der Integration

des Deutschlandtaktes in die bestehenden Prozesse der Bundesverkehrswegeplanung zu nennen.“ (S. 172) Auch wird dem Bericht zufolge bereits eine Nachfolge-Bedarfsermittlung vorbereitet: „Die konzeptionelle Entwicklung des BVMP 2040 ist im BMDV angelaufen und wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse der oben genannten Prozesse in dieser Legislaturperiode intensiv vorangetrieben, bevor dann in der nächsten Legislaturperiode die Aufstellung des BVMP 2040 angegangen wird.“ (Seite 173)

All diese Überlegungen und Ausführungen würden geradezu ad absurdum geführt, wenn neue Baumaßnahmen vor Vollendung dieser Umplanungen und Überprüfungen vorgenommen und damit erhebliche materielle und personelle Ressourcen binden würden.

Damit fehlt dem Neubau der B49 Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth bereits die allgemeine Rechtsgrundlage. Das stellt gegenüber dem vorherigen Verwaltungsverfahren gegen die Planfeststellung, das ohnehin andere Rechtsfragen und Klageziele zur Grundlage hatte, eine wesentliche Neuerung dar, weshalb die jetzige Klage gerechtfertigt ist. Die so aufgeworfene Fragestellung wird hiermit und damit zeitnah nach der Veröffentlichung des „Berichts zur Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße“ in das Verfahren eingebracht. Der Antrag hierzu, der die bisherige Klage ergänzt, lautet:

- Der angegriffene Planfeststellungsbeschluss wird für nichtig erklärt, weil die erforderliche Rechtsgrundlage eines Bedarfsplans seit über drei Jahren nicht mehr gültig ist und die deutlich verspätet vorgelegte Überprüfung nur pauschal, aber nicht konkret für die einzelnen Vorhaben erfolgte. Die gesetzlich vorgeschriebene Aktualisierung der Bedarfsplanung ist hinsichtlich des Neubaus der B49 Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth nicht existent.

Zu dieser allgemeinen Rechtsungültigkeit des gesamten Bedarfsplanes aufgrund jahrelang fehlender und dann nur pauschaler Überprüfung, deren Erkenntnisse zudem zu keinen Korrekturen führten, kommt für die konkret angegriffene Planfeststellung zur B49 Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth noch die offensichtliche Rechtsungültigkeit des Bedarfsplans im Konkreten hinzu. Denn dieser B49-Neubau bleibt auch nach der Überprüfung nur deshalb im BVWP, weil pauschal festgestellt wurde, dass sich nichts ändert. Tatsächlich sind die Daten, die diesem pauschalen Urteil zugrunde liegen, zusätzlich noch speziell für die B49 relevant:

- Der Überprüfungsbericht geht von einem weiteren Rückgang des Autoverkehrs insgesamt aus. Dieser wäre der aus dem Rückgang der Vogelsbergbevölkerung bereits abgeleiteten Verkehrsreduzierung auf der B49 östlich der A5 noch hinzuzurechnen, d.h. die Verkehrszahlen werden noch weiter zurückgehen als bisher angenommen und in der bisherigen Klagebegründung dargestellt.
- Der Überprüfungsbericht beschreibt pauschal, dass der Verkehr auf den außerörtlichen Abschnitten der Bundesstraßen zugenommen hätte und weiter zunehmen wird. Die Zunahme in der Vergangenheit traf für die B49 im Bereich Reiskirchen/Lindenstruth allerdings nicht zu und ist wegen des Bevölkerungsrückgangs im Vogelsbergkreis weiterhin nicht zu erwarten.

Folglich ist auch die pauschale Schlussfolgerung, dass am Bedarfsplan nichts verändert werden muss, allgemein für alle Straßen unbegründet und im Besonderen für die B49 im Bereich östlich des A5-Anschlusses widerlegt.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hatte 2024 noch versprochen:

„Im Ergebnis wird die BPÜ Hinweise dazu geben, ob weiterhin ein verkehrlicher Bedarf für die in den drei Bedarfsplänen enthaltenen Projekte im Sinne des darin festgelegten Ausbaumanns besteht bzw. ob es grundsätzlich eines größeren bzw. anderen Ausbaumanns bedarf.“

(<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>)

Der B49-Neubau Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth gehört zu den „in den drei Bedarfsplänen enthaltenen Projekten“. Der jetzige Überprüfungsbericht enthält nun aber nur die pauschale Angabe, dass nichts überprüft wird. Damit ist der BPÜ völlig wert- und sinnlos. Er erfüllt den gesetzlichen Auftrag nicht.

Diese Ausführungen zeigen, dass die gesamte Verkehrsplanung des Bundes rechtlich nicht haltbar ist. Der Bedarfsplan stammt aus dem Jahr 2016, hätte schon 2021 überprüft werden müssen, wurde aber erst drei Jahre später überprüft, aber da nur pauschal und nicht auf die konkreten Projekte bezogen. Die konkreten Projekte basieren also auf einer veralteten Grundlage, die nicht - wie im Gesetz gefordert - überprüft wurde. Kein einziges Projekt hat daher noch eine rechtliche Basis.

Konkret für den geplanten B49-Neubau Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth kann hingegen ein konkreteres Fazit gezogen werden, denn dort liegen aktuellere Daten vor. Die zeigen, dass der Abschnitt zu den Bundesstraßen gehört, bei denen über 20% weniger Verkehr gegenüber vorherigen Prognosen zu erwarten ist - sogar deutlich mehr (aber die höchste Kategorie des weniger Verkehrs im BPÜ ist „>20%“). Für die B49 im Streckenabschnitt östlich der A5-Anschlussstelle Reiskirchen steht zudem zu erwarten, dass der Verkehr wegen der abnehmenden Bevölkerungszahl im Vogelsbergkreis noch weiter abnehmen wird - also noch deutlicher als in den bisherigen Berechnungen angenommen. Das ist für die Klage auf Nichtigkeit relevant, denn die neuen Erkenntnisse aus dem Überprüfungsbericht zeigen, dass die Argumente der Nichtigkeitsklage verschärft zutreffen, der Bau also zu unterlassen ist. Der behauptete Bedarf beruht neben den ohnehin falschen Verkehrsprognosen, auf denen die Planfeststellung beruht, nun noch zusätzlich darauf, dass für den Überprüfungsbericht die Einzelmaßnahmen gar nicht überprüft wurden - und im Bericht auch keine Aussagen über die einzelnen Maßnahmen getroffen wurden. Das aber wäre nötig gewesen. Die pauschale Übertragung bundesdurchschnittlicher Zahlen auf jedes einzelne Vorhaben stellt keine seriöse Vorgehensweise dar. Damit fehlt der Bedarfsplanung jede Grundlage, denn die (auch einzelfallweise) Überprüfung der Notwendigkeit der Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan und dem daraus abgeleiteten Bedarfsplan ist gesetzlich vorgeschrieben. Da sie, bezogen auf die Einzelvorhaben, weiterhin fehlt, fehlt auch die rechtliche Grundlage für den Bau. Die Planfeststellung beruht jedoch wiederum auf dem Bedarfsplan, welcher aber durch die fehlende korrekte Überprüfung nicht mehr gültig ist.

Der Bedarf für die B49 Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth muss neu überprüft

werden - auf Basis der realen Zahlen, die offensichtlich ja sogar weitgehend unstrittig sind (siehe Klagebegründung). Die Verkehrsprognose, die weiterhin der Planfeststellung zugrunde liegt, weicht davon grob ab. „Die Wirtschaftlichkeit eines Bedarfsplanprojekts ist Voraussetzung für dessen Realisierung. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit eines Bedarfsplanprojekts ist grundsätzlich im der BPÜ nachgelagerten Planungsprozess verankert bzw. erfolgt im Vorfeld der Einstellung eines Bedarfsplanprojekts in den Bundeshaushalt. Sollte die Wirtschaftlichkeit eines Bedarfsplanprojekts - z. B. aufgrund einer deutlich geringeren prognostizierten Verkehrsentwicklung - nicht mehr gegeben sein, steht dies einer Realisierung des Bedarfsplanprojekts entgegen. Gemäß Bundeshaushaltsordnung und Haushaltsgrundsätzegesetz werden sie aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit nicht realisiert.“ Dieser Absatz findet sich im Fazit des Überprüfungsberichts auf Seite 171. Dem ist in Bezug auf den B49-Neubau Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth nichts hinzuzufügen.

Quellen:

- „Bericht zur Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ) für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße“, URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-bericht-bpue.pdf?__blob=publicationFile
- Ausarbeitung der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages: „Anforderungen an die Bedarfsplanüberprüfung nach dem Fernstraßenausbaugesetz aus klima-, umwelt- und verfassungsrechtlicher Perspektive“ (WD 3 - 3000 - 024/24; WD 5 - 3000 - 023/24)

Anfang März hat die Bundesregierung eine weitere Studie vorgelegt, die die schweren Fehler des gültigen Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) und damit des daraus abgeleiteten Bedarfsplanes noch deutlicher benennt. So werden die Nutzen-Kosten-Vergleiche (NKV) des BVWP als „nicht haltbar“ bezeichnet:

„Aufgrund der begrenzten Aussagekraft der NKV über verschiedene (insb. verkehrsträgerübergreifende) Projekt-Kategorien hinweg, kann die Bedeutung der Projekt-Kategorien nicht aus den jeweiligen NKV hergeleitet werden. Entsprechende Argumentationen, wie sie zum Beispiel zur Begründung der im BVWP 2030 gewählten Aus- und Neubau-Investitionsmittelverteilung auf die drei Verkehrsträger im Rahmen der SUP genutzt wurden (siehe Abschnitte 2.7.1 und 3.5.2), sind daher nicht haltbar.“ (S. 188)

Zudem wird für die Straßeninfrastruktur gefordert: „Erhaltung und Ersatz“ vor „Erreichbarkeitserhalt/-wiederherstellung“ vor „Erreichbarkeitsverbesserung“ (S. 188).

Sämtliche Projekte des BVWP und damit auch die B49-Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth müssten neu bewertet werden:

„Das Vorliegen aktueller Bewertungen der Projekte des BVWP stellt eine notwendige Grundlage für Diskussionen und Entscheidungen der Legislative sowie der Öffentlichkeit in Bezug auf die Verkehrswege-Bedarfspläne des Bundes sowie den diesen nachgelagerten Priorisierungen dar. Die vorliegende Studie konnte vor dem Hintergrund der seit 2016 veränderten plausiblen

Eingangsgrößen und Annahmen für die NKA der Straßen-Projekte deutliche Defizite der vorliegenden NKV sowie der Bedarfsfeststellung und Priorisierung aufzeigen. ...

Daher ist eine Aktualisierung aller Projektbewertungen oder zumindest der Projekte des VB-E/VB sowie der fest disponierten Projekte (siehe unten) des BVWP 2030 geboten, um die Umsetzung gesamtwirtschaftlich voraussichtlich nicht sinnvoller oder gar schädlicher Projekte zu vermeiden.“ (S. 189f)

Die Ausführungen sind klar und eindeutig. Gegen ein Drauf-los-Bauen nach den veralteten Methoden und Zahlen des geltenden BVWP ohne aktualisierte Überprüfung bestehen aus unterschiedlichen Blickwinkeln erhebliche Bedenken - zusätzlich zu dem grundlegenden Problem der grob falschen Verkehrsprognosen, die der Planung zugrunde liegen.

Die Studie erwähnt zudem einen methodischen Mangel, der auch bereits Gegenstand dieser Nichtigkeitsklage ist: „In der bisherigen BVWP 2030-Methodik sind keine verkehrsträgerübergreifenden Alternativenvergleiche vorgesehen.“ (S. 190) Für die B49-Südmumgehung Reiskirchen-Lindenstruth hätte dies bedeutet, die Möglichkeiten einer Verdrängung auf die parallel verlaufende A5 durch entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu prüfen, zudem den Ausbau der ebenfalls parallel verlaufenden Vogelsbergbahn und einer Steigerung der teilweise parallel verlaufenden, überregionalen Fernradwege R6 und R7. Die Studie empfiehlt einen „pragmatischen Umgang mit Projekten [...], bei denen verkehrsträgerübergreifende Alternativen denkbar erscheinen. In diesen Fällen sind zum einen Analysen in Zusammenarbeit zwischen Akteuren der Exekutive auf Bundesebene sowie auf Länderebene bzw. auf Ebene von Städten durchzuführen“ (S. 190f).

Quelle:

- Vom BVWP 2030 zur Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplanung (BVMP) - Eine interdisziplinäre Analyse der Verkehrsinfrastrukturplanung als Bestandteil der gesamtwirtschaftlich ausgerichteten Verkehrssystemgestaltung unter besonderer Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzaspekten, Schlussbericht zu dem vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) beauftragten Forschungsprojekt „Umwelt- und naturschutzorientierte Transformation der Bundesverkehrswegeplanung - Überprüfung der Verfahren und Bewertungsmethodiken des BVWP 2030 und Weiterentwicklung in einen BVMP 2040“ (UnoTrans, FKZ: UM-235800100)
URL: https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_um23580010_bundesverkehrswegeplanung_bf.pdf

Zusätzliche Hinweise zur Klagebegründung

Bei der Gelegenheit möchten die KlägerInnen zudem auf einige wichtige Aspekte hinweisen, die ihnen in der Zwischenzeit bekannt wurden und die Begründetheit ihrer Klage ebenso aufzeigen.

Zunächst wird ein (vermutlich bekanntes) Urteil des Bundesverwaltungsgerichts

mitgeteilt, welches die Kriterien nennt, wann eine Ermessensüberschreitung anzunehmen ist. Diese Formulierungen treffen auf das vorliegende Verfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss der B49-Südmühlgang Reiskirchen/Lindenstruth zu.

Aus dem Urteil des BVerwG vom 4.7.2023 (Az. 9 A 5.22)

„Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist für die Planfeststellung und das gerichtliche Verfahren verbindlich und schließt im Grundsatz die Nachprüfung aus, ob für die geplante Straße ein Verkehrsbedarf vorhanden ist. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist eingebettet in die gesamtstaatliche Bundesverkehrswegeplanung und stellt eine verkehrspolitische Leitentscheidung auf einer der konkreten Planung weit vorgelagerten Ebene dar, die von zahlreichen politischen und wirtschaftlichen Faktoren bestimmt wird; die gerichtliche Prüfung der sachlichen Rechtfertigung dieser Entscheidung ist auf eine Evidenzkontrolle beschränkt. Anhaltspunkte für eine Ermessensüberschreitung liegen nur dann vor, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich ist, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlt, oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt haben, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (stRspr, vgl. BVerwG, Urteile vom 3. Mai 2013 - 9 A 16.12 - BVerwGE 146, 254 Rn. 21 und vom 4. Mai 2022 - 9 A 7.21 - BVerwGE 175, 312 Rn. 17).“

<https://www.bverwg.de/de/040723U9A5.22.0>

Sodann wird der Auszug aus einem Appell des Bundesrechnungshofes an die Bundesregierung übersandt, in dem dieser dringend davor warnt, weiter auf Straßenneubauten zu setzen, während die vorhandenen Straßen immer größere Schwierigkeiten machen. Jede neue Straße würde diese Situation verschärfen.

Aus "Marode Autobahnbrücken vorrangig modernisieren", einer Stellungnahme des Bundesrechnungshofs zum Missverhältnis zwischen Straßenneubauten und Sanierungen.

„Nach unseren Erkenntnissen unterschätzt das BMDV den Modernisierungsbedarf: Anfang 2023 waren mehr als 5 000 Teilbauwerke modernisierungsbedürftig und eine Fertigstellung bis zum Zieljahr ist selbst bei 400 Teilbauwerken ab dem Jahr 2026 nicht erreichbar. ...

Die Autobahn GmbH wird aufgrund der Personalknappheit Schwierigkeiten haben, selbst sein vom Programm abweichendes Ziel zu erreichen, sprich die geringere Anzahl von Teilbauwerken des kleineren prioritären Netzes bis 2035 zu modernisieren.

Kritisch sehen wir in diesem Zusammenhang, dass die Autobahn GmbH in großem Umfang weniger dringliche Neu- und Ausbauprojekte bearbeitet,

die nicht im Programm des BMDV enthalten sind. ...

Aufgrund der fortschreitenden Nutzungsdauer der insgesamt 27 915 Teilbauwerke im gesamten Autobahnnetz wird deren Erhaltung die Autobahn GmbH auch dauerhaft fordern - mit jährlich knapp 400 zu modernisierenden Teilbauwerken. Sie muss personell und finanziell in die Lage versetzt werden, diese Aufgabe zu bewältigen. Der Gesetzgeber könnte dies durch eine Umverteilung der Haushaltsmittel zugunsten der Erhaltung und eine Zweckbindung der Mittel für die Brückenmodernisierung unterstützen.“

<https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm.html>

Schließlich dürfte die Aufhebung der Planfeststellung zur Ortsumgehung B19 um Meiningen von Bedeutung sein, weil dieser Fall einige Parallelen aufweist. Dort führte das laufende Gerichtsverfahren dazu, dass die Planfeststellungsbehörde von sich aus die fehlerhafte Planung aufhob und ankündigte, in einem (eventuellen) neuen Planverfahren neue Verkehrsprognosen zu erstellen. Der Kläger hatte die völlig überzogenen Zahlen kritisiert:

Gepplant wurde das Projekt zur Wendezeit für mehr als 18.000 Fahrzeuge. Aber in den letzten 30 Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen im Freistaat erheblich geändert. Laut den aktuellen Prognosen werden nur noch 7.000 Autos pro Tag die Ortsumgehung nutzen.

(aus: <https://www.bund-thueringen.de/ortsumgehung-b19/>)

Diese Zahlen sind in der Planfeststellung (Erläuterungsbericht) auch tatsächlich korrigiert worden, wie die Abbildung aus dem Erläuterungsbericht zeigt:

Projekt-Nr. S.05.3800 F
B 19, Ortsumgehung Meiningen
2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt

Seite 2c

Die **gesamte** Ortsumgehung im Zuge der B 19 ist deshalb als leistungsfähiger Straßenabschnitt einer großräumig bedeutsamen Straßenverbindung vorgesehen. Sie umgeht Meiningen östlich und schließt dabei das nördlich und westlich gelegene Umland an die A 71 an. Die Verkehrsbeziehungen zwischen nördlichem / mittlerem Werratal bzw. nördlichem Meininger Umland und dem Freistaat Bayern werden ebenso über diese neue Verbindung und die A 71 abgewickelt. Die prognostizierte Verkehrsbelastung im Jahr ~~2025~~ **wird ca. 18.500** **2030 wird ca. 7.000** Kfz/24 h betragen. Die ermittelte Schwerverkehrsbelastung liegt mit ~~2.300~~ **680** Kfz/24h bei ca. 12,4 **9,7** %.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte dazu festgestellt:

Es kommt weiter hinzu, dass die Aussetzung nicht der Heilung eines klar abgrenzbaren Fehlers dienen würde, der in kurzer Zeit behoben werden kann. Vielmehr geht es gleich um mehrere Fehler, die ihrerseits Folgewirkungen für

die Planung haben können. So soll eine neue Verkehrsprognose erstellt werden, die ihrerseits Grundlage für Fragen der Dimensionierung, des Lärmschutzkonzepts und der Luftschadstoffprognose ist, wie der Beklagte selbst zutreffend ausführt.

(BVerwG, Beschluss vom 24. November 2020 – 9 A 4/20 –, Rn. 3 – 4)

Und zudem (nach Nennung weiterer Gründe) formuliert:

**Der Senat regt vor diesem Hintergrund eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses an.
Der Rechtsstreit könnte danach in der Hauptsache für erledigt erklärt werden.**

Die Zahlen ähneln sehr stark denen im Planverfahren zur B49 Südumgehung Reiskirchen-Lindenstruth. Die Zählung vor ca. einem Jahr ergab für Lindenstruth nur noch 7.400 Fahrzeuge. Auch von offizieller Seite wird eine weitere Abnahme durch den Bevölkerungsschwund im Vogelsberg angenommen, so dass die 7.000er-Grenze in den kommenden Jahren unterschritten werden dürfte. Erst recht ist das durch einfache Maßnahmen wie einer Temporeduzierung in den betroffenen Orten mit der Folge der Verlagerung von Verkehr vor allem aus Grünberg auf die A5 zu erreichen.

Der Freistaat Thüringen ist sich bewusst, dass die Wiederaufnahme der Planung nur dann Erfolg verspricht, wenn sich die inhaltlichen und formalen Fehler des ersten Verfahrens nicht wiederholen. Daher ist von einer längeren Vorbereitungs- und Planungsphase auszugehen, in der u. a. eine neue Verkehrsprognose mit neuem Prognosehorizont sowie eine ganzjährige Flora- und Faunaprüfung erstellt werden müssen.

(aus der Mitteilung der Landesregierung unter <https://digitales-infrastruktur.thueringen.de/medienservice/medieninformationen/detailseite/wie-geht-es-weiter-mit-der-b19-ortsumgehung-meiningen>).

In einem behördlichen Schreiben wird der gleiche Sachverhalt verkündet:

Neubau der B 19, Ortsumgehung Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt/ Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom 22.01.2020 Rücknahme des PFB	Weimar 29.03.2022
Wie bereits in der Verwaltungsstreitsache BUND für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesverband Thüringen e.V. gegen Freistaat Thüringen, Az.: BVerwG 9 A 16.21, mit Schreiben vom 21.03.2022 ausgeführt, nimmt das Thüringer Landesverwaltungsamt (TLVwA) den Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2020 für die Straßenbaumaßnahme Neubau der Bundesstraße (B) 19, Ortsumgehung (OU) Meiningen, 2. Bauabschnitt, 2. Teilabschnitt von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+068, Az.: 540.3-4348-10/13, mit Wirkung für die Vergangenheit zurück. Kosten werden nicht erhoben.	
Thüringer Landesverwaltungsamt Jorge-Semprún-Platz 4	

Das Land Hessen mag sich an dieser Vorgehensweise ein Beispiel nehmen, um die erhebliche Umweltzerstörung und die Beeinträchtigung relevanter Rechte

Betroffener durch einen Straßenbau zu vermeiden, dessen Planungsgrundlagen grob falsch sind, der zudem nur durch bewusste Nichtbeachtung vorliegender Fakten als gerechtfertigt angesehen werden konnte und der aus heutiger Sicht finanzielle und Baukapazitäten bindet, die für die Sanierung des vorhandenen Verkehrsnetzes dringend nötig sind.

D Ö H M E R
Rechtsanwalt