

II. ZUSTÄNDIGKEITEN, FINANZIERUNG, PLANUNGSABLAUF

(Vera Flecken und Rudolf Pfeleiderer)

1 Zuständigkeiten

Umweltverbände und Bürgerinitiativen, die sich mit Verkehrswegeplanung beschäftigen, stehen einer mächtigen, kaum durchschaubaren Verwaltung gegenüber. Verfahrensabläufe, Zuständigkeiten und Finanzierung sind vom Verkehrswegetyp und anderen Faktoren abhängig. Die Tabelle (nächste Seite) gibt einen groben Überblick. In Wirklichkeit sind die Verhältnisse komplizierter, Änderungen unterworfen und von Bundesland zu Bundesland verschieden. Die Tabelle umfaßt alle Straßentypen. Vollständigkeitshalber sind auch die Bahnen aufgenommen.

Bei Bundesstraßen ist der Unterschied zwischen Außerorts- und Innerortsstraße (Ortsdurchfahrt) im Bundesfernstraßengesetz definiert. Im allgemeinen beginnt die Ortsdurchfahrt bei der ersten Lichtsignalanlage. Das heißt, eine Außerortsstraße kann weit in das bebaute Gebiet hineinführen. Innerorts hat die Gemeinde die Planungshoheit und kann zum Beispiel schmälere Fahrbahnbreiten bauen oder ein Tempolimit festlegen. Allerdings ist die Gemeinde beim Neubau und Umbau mit zum Beispiel 20 % finanziell beteiligt. Außerorts haben die Regierungspräsidien (Bezirksregierungen) das Sagen, die in Vertretung des Bundes agieren (föderalistisches Prinzip). Planungen in diesem Bereich verlaufen weitgehend außerhalb der demokratischen Entscheidungsmechanismen. Der Gemeinderat einer Stadt kann nicht darüber beschließen, ob eine Außerorts-Bundesstraße zweistreifig oder vierstreifig gebaut wird. Dies wird im Bundesverkehrsministerium in Bonn entschieden. Das Ergebnis sind überdimensionierte Luxusbauwerke.

Es ist wichtig, die unterschiedlichen Funktionen der Behörden zu kennen: **Antragsteller**, **Planfeststellungsbehörde** und **Anhörungsbehörde**. Der Antragsteller hat die gesetzliche Aufgabe, Straßen zu bauen. Die Mitarbeiter können daher nicht neutral sein. Dagegen müßte die Planfeststellungsbehörde neutral sein, ist es aber in der Praxis nicht. Die Anhörungsbehörde hat eine Art Briefträgerfunktion und ist in Baden-Württemberg bei Straßenplanungen – nicht jedoch bei Bahnplanungen – mit der Planfeststellungsbehörde identisch. Die Tabelle zeigt, daß beim Bau oder Ausbau von Straßen die Straßenbaulast, Plangenehmigung und Finanzierung selten in einer Hand sind.

Die Straßenbaulast umfaßt alle mit dem Bau und der Unterhaltung der entsprechenden Straße zusammenhängenden Aufgaben (vgl. z.B. Bundesfernstraßengesetz, § 3). In verschiedenen Gesetzen (Bundesfernstraßengesetz, Straßen und Wegegesetz Baden-Württemberg) ist geregelt, wer jeweiliger Träger der Straßenbaulast ist, wobei immer zwischen den Außerortsbereichen der entsprechenden Straße und den Ortsdurchfahrten zu unterscheiden ist. Bei den Ortsdurchfahrten wird die Zuständigkeit darüber hinaus auch von der Ortsgröße – und damit der planerischen und finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommune – abhängig gemacht.

(Fortsetzung Seite 61)

Verkehrswegeplanung: Zuständigkeiten und Finanzierung

Verkehrswege		Verfahren	Antragsteller ¹⁾	P- bzw. L- od. R-Behörde	Anhörungsbehörde	Finanzierung durch
Bundesfernstraßen	Bundesautobahnen	L/R	LASW	RP, Recht	RP, Recht	Bund
		P (B)		RP, Recht	RP, Recht	
	Bundesstraßen	außerorts	RP, Stra	RP, Recht	RP, Recht	Bund
		P (B)		RP, Recht	RP, Recht	
innerorts ²⁾ < 80000 E	P (B)	RP, Stra	RP, Recht	RP, Recht	Bund	
	innerorts ²⁾ > 80000 E	P (B)	Gemeinde	RP, Recht	RP, Recht	Gemeinde u. GVFG-M.
Landesstraßen (=Staatsstraßen)	außerorts	P (B)	RP, Stra	RP, Recht	RP, Recht	Land
	innerorts < 30000 E	P (B)	RP, Stra	RP, Recht	RP, Recht	Land
	innerorts > 30000 E	B (P)	Gemeinde	RP, Recht	RP, Recht	Gemeinde u. GVFG-M.
Kreisstraßen	außerorts	P (B)	Kreis	RP, Recht	RP, Recht	Kreis bzw. Kreis und GVFG-M.
	innerorts < 30000 E	P (B)	Kreis	RP, Recht	RP, Recht	
	innerorts > 30000 E	P (B)	Gemeinde	RP, Recht	RP, Recht	
Gemeindestraßen	außerorts und innerorts	B	Bei B anderer Ablauf als bei P, nicht Gegenstand dieser Tabelle, keine Beteiligung der §29-Verbände		Gemeinde bzw. Gem. u. GVFG-M.	
Bahnen	ICE-Trasse	R	Bahn AG	RP, Recht	RP, Recht	Bund
		P	GB Netz	EBA	RP, Recht	
	ICE-Trasse Stuttgart 21	R	Bahn AG vertreten d. DBProjekt-gesellsch. ³⁾	RP, Recht	RP, Recht	Sondervereinbarung
		P		EBA	RP, Recht	
S-Bahn, Nahverkehrsstrasse	P (B)	Bahn AG GB Netz, sonstiges Infrastrukturuntern. ³⁾	EBA	RP, Recht	Gemeinde bzw. Verkehrsbetrieb und GVFG-M.	
Stadtbahn Straßenb. U-Bahn	P (B)	Verkehrsbetrieb, Gemeinde	RP, Recht	Stadt (Amt für öff. O.) LRA	bzw. Regionalisierungsmittel	

¹⁾ Antragsteller = Vorhabensträger = Straßenbaulastträger bei Straßen

²⁾ auf Antrag können Gemeinden mit weniger als 80000 E aber mehr als 50000 E Straße n-baulastträger im Bereich der Ortsdurchfahrten werden

³⁾ z.B. Verkehrsbetrieb im Besitz von Land, Kreis, Zweckverband oder Gemeinde oder privater Verkehrsbetrieb

Abkürzungen

L = Linienbestimmungs(verfahren)

R = Raumordnungs(verfahren)

L/R entfällt z.B. bei Autobahnverbreiterung oder Umbau eines Autobahnkreuzes

P = Planfeststellungs(verfahren), in einfachen Fällen ersetzt durch Plangenehmigungsverfahren ohne Beteiligung der §29-Verbände

B = Bebauungsplanverfahren. Bei B ist die Gemeinde Antragsteller und Baulastträger. Es ist nicht vorgeschrieben, die §29-Verbände zu beteiligen. Siehe Beitrag 4.

P (B) bedeutet, daß normalerweise ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, aber auch ein Bebauungsplanverfahren möglich ist.

E = Einwohner

LASW = Landesamt für Straßenwesen

LRA = Landratsamt

EBA = Eisenbahnbundesamt

RP = Regierungspräsidium (Bezirksregierung)

RP Recht = RP Abteilung Recht

RP Stra = RP Abteilung Straßenwesen

GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

GVFG-M. = GVFG-Mittel, bedeutet zum Beispiel, daß der Bund 60 % und das Land 20 % zahlen. Die verbleibenden 20 % (Komplementärmittel) bringt der Vorhabensträger auf. Die Prozentsätze hängen vom Bundesland und vom Verkehrswegetyp ab und sind Änderungen unterworfen. Siehe 2.

Es gibt damit einen Ermessensspielraum der Zuteilung der Straßenbaulast, insbesondere in der Randlage von Siedlungen. In der Regel werden Kommunen versuchen, die Straßenbaulast abzutreten, damit sie sich an der Finanzierung nicht bzw. weniger beteiligen müssen. Damit vergeben sie aber auch ihre Planungshoheit.

Die Straßenbaulast kann auch übertragen werden. So überträgt der Bund die Straßenbaulast für Bundesautobahnen auf das Land, d.h. das Landesamt für Straßenwesen, und für Bundesstraßen auf die Regierungspräsidien.

2 Finanzierung

Bundesfernstraßen werden vom Bund und Landesstraßen (Staatsstraßen) vom Land finanziert. Im untergeordneten Straßennetz beteiligen sich Land, Kreise und Kommunen. Aber auch hier finanziert der Bund über das GVFG große Teile der Verkehrsinfrastruktur. Dem GVFG kommt eine Schlüsselstellung bei der Straßenfinanzierung zu. Der Bund stellt die Mittel bereit. Diese werden in Länderprogrammen einmal den großen Blöcken ÖPNV und kommunaler Straßenbau und innerhalb dieser Sparten den einzelnen Projekten zugeordnet.

In Baden-Württemberg betrug das Volumen der GVFG-Mittel für den kommunalen Straßenbau im Jahr 1997 260 Mio. DM. Diese Mittel werden durch Landesmittel (nach Finanzausgleichsgesetz) aufgestockt um 75 Mio. DM. Vorhaben werden mit 80 % der zuschufähigen Kosten gefördert. Dieser Fördersatz soll – bis auf wenige Ausnahmen – auf 70 % gesenkt werden. Das Länderprogramm GVFG wird nicht veröffentlicht. Das Land muß dem Bund Bericht erstatten, aber es ist nicht öffentlich, welches Vorhaben in der Förderung ist oder für die Förderung vorgesehen ist.

Bei Ortsdurchfahrten sind in Anlehnung an die Regelung der Straßenbaulast die größeren Kommunen selbst zuständig. Bei Straßen des übergeordneten Straßennetzes oder solchen Gemeindestraßen, die Zubringerfunktion zum übergeordneten Straßennetz haben, werden die Kommunen aber durch GVFG-Mittel unterstützt. Hierbei werden 80 % der förderfähigen Kosten übernommen.

Das gleiche Verfahren gilt bei Kreisstraßen. Auch hier wird der Kreis in der Finanzierung entlastet, wenn es sich um Straßen handelt, die Zubringer zu Bundes- oder Landesstraßen sind. In der Regel besteht daher ein Interesse daran, daß Gemeinde- und Kreisstraßen in die Kategorie „Zubringer zum überörtlichen Verkehr“ fallen.

Bei Landesstraßen gibt es keine vorhabensbezogene Bezuschussung von Gemeinden bei Ortsdurchfahrten dieser Straßen. Die Kommunen erhalten pro Jahr und Kilometer Landesstraße einen fixen Betrag zur Deckung der Kosten von Bau und Instandhaltung.

Wichtig ist nicht nur zu wissen, wer für die Finanzierung zuständig ist, sondern auch, wie die Haushaltslage in den verschiedenen Bereichen ist. So werden die eingetretenen Kosten- und Preissteigerungen bei den Bundesfernstraßenprojekten des BVWP '92 nicht durch eine größere Bereitstellung von Mitteln ausgeglichen. In der Folge können nicht alle geplanten Projekte im vorgesehenen Zeitrahmen realisiert werden. Durch den Vorrang der im Bau und in Planung befindlichen Projekte ist es kaum möglich, neue Vorhaben in die Finanzierung zu bringen. Die Finanzierung ist in ständiger Veränderung begriffen. Trotz allgemeiner Geldknappheit fließt viel Geld in die Straßeninfrastruktur.

Einige große Projekte – in Baden-Württemberg die B31 bei Freiburg und der Engbergertunnel im Zuge der A81 – werden privat vorfinanziert. Das heißt, die Finanzierung durch öffentliche Gelder wird in die Zukunft verschoben. Die private Vorfinanzierung weiterer Projekte, darunter die B30 bei Ravensburg und das Echterdinger Ei (Verknüpfung der A8 mit der B27, eine Orgie in Beton), wird geprüft.

Es gibt auch schon ein Gesetz für die private Finanzierung (nicht Vorfinanzierung) von Straßen. An diesen Straßen wird Maut erhoben. Es wird daran gedacht, die Nordtangente Karlsruhe, die A8 Grubingen-Mühlhausen und die A 6 Heilbronn-Crailsheim so zu finanzieren. Dieses Finanzierungsmodell ist selbst in Straßenbaukreisen umstritten.

3 Planungsablauf am Beispiel der Bundesfernstraßen

Der Planungsablauf ist mehrstufig. Siehe auch Beitrag I, Abschnitt 3, und Beitrag III.

Der Ausbau der Bundesfernstraßen wird über die Bundesverkehrswegeplanung rechtlich und planerisch verankert. Die dort und im dazugehörigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgeführten Bauvorhaben des vordringlichen Bedarfs sind per Gesetz beschlossen, was von den Umweltverbänden nicht anerkannt wird. Der Bundesverkehrswegeplan '92, der erste gesamtdeutsche BVWP, hat eine Geltungsdauer bis zum Jahr 2012. Frühere BVWPs hatten kürzere Geltungsdauern. Ungefähr alle fünf bis sieben Jahre werden die BVWPs fortgeschrieben. Ein neuer BVWP wird jedoch voraussichtlich erst im Jahr 2001 oder 2002 aufgelegt.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wird auf Fünfjahrespläne heruntergebrochen. Bisher galt der „Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 - 1997 mit Ergänzung bis 2000“. Beim Erstellen der Fünfjahrespläne haben die Vorhaben Vorrang, die noch abzuwickeln oder im Bau sind. Da zudem die Projekte VDE (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) Vorrang haben, ist der Spielraum für die Neuaufnahme von Projekten gering.

Die vier rechtlich bedeutsamen Schritte der Planung von Bundesfernstraßen

Schritt	Plan, Verfahren	Verbändebeteiligung, Sonstiges
1	Bundesverkehrswegeplan (BVWP) , Teil: Fernstraßenbedarfsplan	Bedarfsplan ist Gesetz. Eine Beteiligung der §29 Verbände ist <u>nicht</u> gesetzlich vorgeschrieben. Keine UVP, aber angeblich „Abwägen des ökologischen Risikos“, in Zukunft vielleicht „Plan/Programm-UVP“, auch „strategische UVP“ genannt
2	Linienbestimmungsverfahren (oder Raumordnungsverfahren)	Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände. UVS (bei Raumordnungsverfahren UVP), dazu Scoping
3	RE-Entwurf (= Vorentwurf) (RE = Richtlinien für Entwurfsgestaltung)	Der RE-Entwurf dient der haushaltsrechtlichen Absicherung. Eine Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände ist nicht gesetzlich vorgeschrieben, wird jedoch empfohlen
4	Planfeststellungsverfahren	Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände. UVP, LPB
	Plangenehmigungsverfahren In (nach Ansicht der Straßenbauverwaltung, siehe Beitrag III, Abschnitt 2) einfachen Fällen kann das Planfeststellungsverfahren durch ein Plangenehmigungsverfahren ersetzt werden.	<u>keine</u> Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände

Anmerkungen zur Tabelle:

- Die UVS ist Vorstufe und Grundlage der UVP (die gemäß § 6 UVPG vom Träger des Vorhabens beizubringenden Unterlagen).
- Scoping: Festlegung des Untersuchungsrahmens für UVS (UVP)
- Das Linienbestimmungsverfahren entfällt zum Beispiel bei Autobahnverbreiterungen oder Umbau von Autobahnkreuzen. Dann findet das Scoping erst im Planfeststellungsverfahren statt.

Abkürzungen:

- UVS Umweltverträglichkeitsstudie (= UVU Umweltverträglichkeitsuntersuchung)
- UVP Umweltverträglichkeitsprüfung
- LBP Landschaftspflegerischer Begleitplan

UVS ist Vorstufe und Grundlage der UVP (die gemäß § 6 UVPG vom Träger des Vorhabens beizubringenden Unterlagen, siehe Veröffentlichungen von Brüning und Scholles).

Literatur

Dieter Wagner: Umweltverträglichkeitsprüfung: Von der Diskussion zum Praxistest. Internationales Verkehrswesen 48 (1996) 3, S. 11-18.

Herbert Brüning: UVP in Schleswig-Holstein – bis heute Mangelware. UVP-report 10 (1996) 1, S. 17-22.

Frank Scholles: Verwaltungsvorschriften zum NORG definieren UVP. UVP-report 10 (1996) 3+4, S. 111.

Ralf Jülich: Beschleunigung contra Rechtsstaatlichkeit? Der Abbau der UVP im Bundesverkehrsplanungsrecht. UVP-report 10 (1996) 3+4, S. 112-115.

K. von Kirchbach: Organisation und Rechtsfragen des Straßenbaus. Vorlesungsumdruck. Institut für Straßen- und Verkehrswesen, Universität Stuttgart.

Bundesfernstraßengesetz, Fassung vom 19.4.1994, geändert 18.6.1997

Straßengesetz für Baden-Württemberg, Fassung vom 11.5.1992, geändert 18.12.1995

Richtlinien für die Gewährung von Bundeszuwendungen zu Straßenbaumaßnahmen von Gemeinden und Gemeindeverbänden nach § 5 BStrG.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Knoll, Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h.: Der Elsner, Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen, 1996; Otto Elsner Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG; Dieburg; 1996.

III. RECHTLICHE GRUNDLAGEN DER STRASSENPLANUNG

(RA Dirk Solveen)

Grundsätzlich dürfen Straßen mit überörtlicher Bedeutung nur auf Grundlage einer öffentlich-rechtlichen Zulassung gebaut werden. Der gesetzliche Regelfall dieser öffentlich-rechtlichen Zulassung ist der Planfeststellungsbeschluss. Dieser ist das Ergebnis eines besonderen förmlichen Verwaltungsverfahrens, des Planfeststellungsverfahrens (hierzu 1.). Eine Straße mit überörtlicher Verkehrsbedeutung kann unter bestimmten Voraussetzungen auch auf Grundlage einer Plangenehmigung (2.) oder eines Bebauungsplanes (3.) errichtet werden. Nur in Ausnahmefällen darf eine Straße ohne öffentlich-rechtliche Zulassung gebaut werden (4.).

1 Das Planfeststellungsverfahren

1.1 *Allgemeines*

Überörtliche Straßen dürfen im Regelfall wie Kanäle, Bahnstrecken oder Flughäfen nur gebaut werden, wenn zuvor ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden ist. Erst wenn der Plan festgestellt worden ist, darf mit baulichen Maßnahmen begonnen werden. Die rechtliche Bedeutung des Planfeststellungsbeschlusses lässt sich daher mit der Baugenehmigung für ein privates Vorhaben vergleichen. Das Planfeststellungsverfahren ist gekennzeichnet durch die Beteiligung aller betroffenen Behörden, Gebietskörperschaften und Bürger. Erst nach ihrer Beteiligung kann über das Vorhaben abschließend entschieden werden.

Größere Vorhaben werden in der Regel in mehrstufigen Verfahren realisiert. Bevor das Planfeststellungsverfahren beginnt, werden behördenintern weitreichende Entscheidungen getroffen. Beim Bau von Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) findet vor dem Planfeststellungsverfahren die sogenannte Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr statt. Hier wird die grobe Trassenführung der Straße festgelegt. Die Linienbestimmung ist ein behördeninterner Verfahrensschritt, an dem die Bürger nur im Rahmen einer dem Planungsstand des Vorhabens entsprechenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beteiligt werden.

1.2 *Planfeststellung und Umweltverträglichkeitsprüfung*

Bei der Planfeststellung für eine Straße ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Als Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist daher eine UVP durchzuführen. Die UVP umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft und die Kultur und sonstigen Sachgüter. Die UVP ist also kein selbständiges Verfahren. Wurde in vorhergehenden Verfahrensstufen (z.B. der Linienbestimmung) bereits eine UVP durchgeführt, kann bei der UVP im Rahmen der Planfeststellung auf deren Ergebnisse aufgebaut werden.

Die UVP als solche ist wegen ihres verfahrensrechtlichen Charakters und mit Rücksicht auf ihr der Allgemeinheit dienendes Schutzgut grundsätzlich nicht drittschützend. Das bedeutet, daß der vom Vorhaben betroffene Bürger keinen Anspruch auf Durchführung des UVP-Verfahrens besitzt. Er kann bei einer den gesetzlichen Anforderungen nicht genügenden UVP oder bei einem unzulässigen Verzicht auf eine UVP die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nur dann verlangen, wenn bei Vermeidung dieses Verfahrensfehlers der Planfeststellungsbeschluß anders ausgefallen wäre.

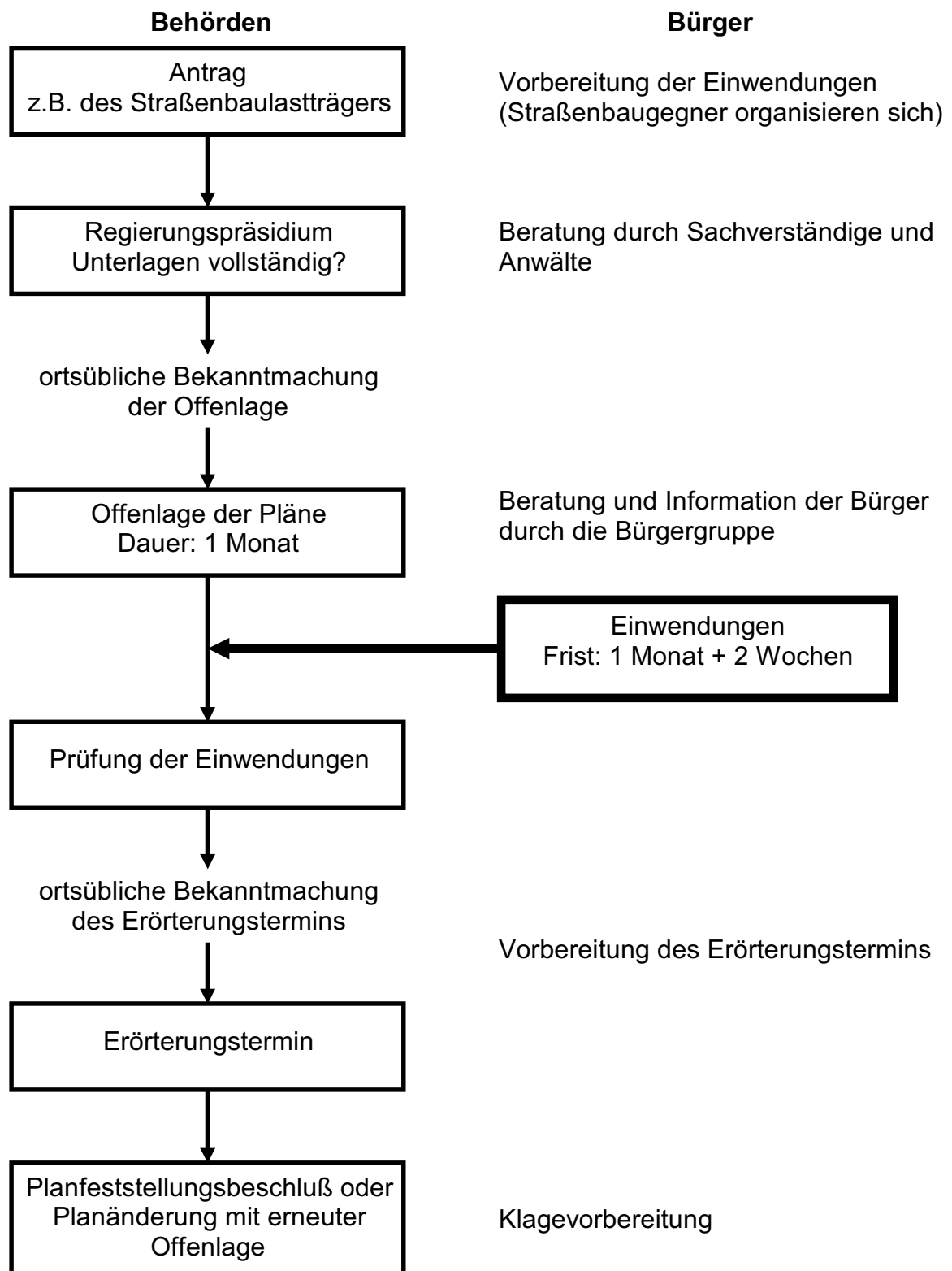
1.3 Planfeststellung und Enteignung

Damit öffentliche Vorhaben verwirklicht werden können, ist den Vorhabensträgern in den Fachplanungsgesetzen das Enteignungsrecht eingeräumt. Sie sind damit in der Lage, sich das für ein Vorhaben erforderliche Land auch gegen den Willen der Eigentümer zu verschaffen.

Voraussetzung dafür ist aber ein rechtswirksamer Planfeststellungsbeschluß. Bereits im Planfeststellungsbeschluß wird über die Zulässigkeit der Enteignung für das Vorhaben und über die in Anspruch zu nehmenden Grundstücke entschieden. Für das sich anschließende Grunderwerbsverfahren ist der Planfeststellungsbeschluß verbindlich. Die Rechtmäßigkeit des Planes wird im Enteignungsverfahren nicht mehr überprüft (sog. enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses).

Wer als Betroffener verhindern will, daß sein Grundstück in Anspruch genommen wird, muß sich daher bereits am Planfeststellungsverfahren beteiligen und sich gegen den Planfeststellungsbeschluß gerichtlich zur Wehr setzen. Nur durch die Anfechtung des Planfeststellungsbeschlusses kann der Betroffene eine gerichtliche Nachprüfung der Rechtmäßigkeit der Maßnahme erreichen. Im Enteignungsverfahren können Argumente gegen das Vorhaben nicht mehr vorgebracht werden. Es wird dann nur noch über Art und Höhe der Entschädigung entschieden.

Oft wird zur leichteren Durchsetzung eine Unternehmensflubereinigung angeordnet. Sie ist eine Form der Enteignung. Sie kann bereits mit Einleitung der Planfeststellung angeordnet werden.



Vereinfachter Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens

1.4 Das Anhörungsverfahren

1.4.1 Antrag und Planunterlagen

Das Planfeststellungsverfahren wird erst auf Antrag des Vorhabensträgers eingeleitet. Kernstück des Planfeststellungsverfahrens ist das Anhörungsverfahren. Der Vorhabensträger reicht die Planunterlagen bei der Anhörungsbehörde ein. Diese leitet dann das förmliche Verfahren ein, das sich in die Behördenbeteiligung und die Bürgerbeteiligung unterteilt. Zu den Planunterlagen für das Anhörungsverfahren gehören Karten und Pläne, ein Erläuterungsbericht für das Vorhaben, das Bauwerksverzeichnis und das Grunderwerbsverzeichnis. Der Grunderwerbsplan muß eindeutig erkennen lassen, welche Grundstücke für das Vorhaben in Anspruch genommen werden sollen. Dazu kommen Gutachten und ein landschaftspflegerischer Begleitplan. Bei Großverfahren umfassen die Planunterlagen meist mehrere Ordner.

1.4.2 Bürgerbeteiligung

Zur Durchführung der Bürgerbeteiligung erhalten alle Gemeinden, auf deren Gebiet sich das Vorhaben auswirkt, die Planunterlagen zur Auslegung. Die Gemeinden müssen das Vorhaben ortsüblich bekannt machen und die Unterlagen auf dem Rathaus öffentlich auslegen. Die Auslegung soll den Bürgern des betroffenen Gebietes die Möglichkeit geben, sich über das Vorhaben zu informieren und ggf. Einwendungen zu erheben. Die ortsübliche Bekanntmachung erfolgt im Gemeindeblatt oder im Anzeigenteil der örtlichen Zeitung.

Unter Einwendungen (Einsprüche) ist jedes sachliche Vorbringen gegen das Vorhaben zu verstehen. Einwendungen können während der Auslegung der Unterlagen sowie der anschließenden Einwendungsfrist erhoben werden. Gegen die Planung kann jedermann Einwendungen erheben, dessen Interessen durch die Planung berührt werden. Nicht Voraussetzung ist also, daß man selbst in eigenen Rechten verletzt ist. Unbedingt sollte jeder Einwendungen erheben, dessen Grundstücke von der Planung in Anspruch genommen werden sollen oder dessen sonstige Interessen nachhaltig betroffen sind (Näheres hierzu im Anhang).

Der Gesetzgeber hat bestimmt, daß nur derjenige mit einer Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluß vorgehen kann, der zuvor rechtzeitig im Planfeststellungsverfahren Einwendungen erhoben hat. Ansonsten ist er mit seinem Vortrag ausgeschlossen. Hierauf muß in der Bekanntmachung hingewiesen werden. Wichtig ist, daß diese sogenannte materielle Präklusion nicht durch den bloßen Protest gegen das geplante Vorhaben vermieden wird.

Vielmehr muß die Behörde aus den Einwendungen erkennen können, welche eigenen Rechte und Interessen der Einwender als betroffen ansieht.

1.4.3 Behördenbeteiligung

Parallel zur Bürgerbeteiligung findet die Behördenbeteiligung statt. Dabei wird allen Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, sowie den Gemeinden und Kreisen, deren Gebiet der Plan betrifft, die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

1.4.4 Beteiligung anerkannter Naturschutzverbände

Während der Behördenbeteiligung müssen auch die anerkannten Naturschutzverbände angehört werden. Ihr Beteiligungsrecht ist in § 29 BNatSchG geregelt. In der Rechtsprechung ist anerkannt, daß diese Regelung den anerkannten Verbänden nicht nur eine bloße formale Beteiligtenstellung im Verwaltungsverfahren gibt. Werden anerkannte Naturschutzverbände im Planfeststellungsverfahren nicht oder nur unzureichend beteiligt, so können sie ihr Mitwirkungsrecht gerichtlich durchsetzen. Der Planfeststellungsbeschluß ist unabhängig davon rechtswidrig, ob bei der Planung Belange von Natur und Landschaft tatsächlich übergangen worden sind.

1.4.5 Erörterungstermin

Werden gegen die Planung Einwendungen erhoben, so bestimmt die Behörde einen Erörterungstermin und lädt dazu die beteiligten Behörden und die Betroffenen. Werden von mehr als 50 Personen Einwendungen erhoben, wird der Erörterungstermin öffentlich bekannt gemacht. Im Erörterungstermin wird über die gegen die Planung vorgebrachten Einwendungen mündlich verhandelt. Der Erörterungstermin dient einmal der Informationsbeschaffung der Planfeststellungsbehörde. Daneben soll er dem Ausgleich von durch die Planung berührter Interessen dienen. Die Anhörungsbehörde hat daher darauf hinzuwirken, daß sich die Beteiligten soweit möglich gütlich einigen. Es kommt daher häufig vor, daß im Planfeststellungsverfahren noch Änderungen und Ergänzungen an der vorgelegten Planung vorgenommen werden.

Bei Änderung einer Bundesfernstraße kann auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden. In diesem Fall ist den Einwendern aber vor Abschluß des Planfeststellungsverfahrens Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

Solange die Planung nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird, kann im Erörterungstermin oft etwas erreicht werden. Kommt eine Einigung zwischen den Einwendern und dem Vorhabensträger nicht zustande, kann die Planfeststellungsbehörde den Interessen des Einwenders durch die Anordnung von Auflagen Rechnung tragen oder die Einwendungen zurückweisen. Allerdings ist nicht zu übersehen, daß sich die Behörden im Erörterungstermin nachdrücklich bemühen, die Einwender zur Rücknahme ihrer Einwendungen zu veranlassen. Häufig werden Einwendungen in das Entscheidungsverfahren verwiesen, obwohl sie im Planfeststellungsverfahren erörtert werden müßten.

1.5 Erfolgsaussichten für Betroffene im Anhörungsverfahren

Über die Erfolgsaussichten der Bürger im Planfeststellungsverfahren sollte man sich keine Illusionen machen. Auch wenn die Anhörungsbehörden häufig versuchen, den neutralen Schiedsrichter zu spielen, ist nicht zu übersehen, daß in den allermeisten Fällen eine Interessenidentität zwischen Vorhabensträger und Planfeststellungsbehörde besteht. Beide sind in aller Regel Teile derselben Verwaltung. Die Anhörungsbehörde untersteht demselben Ministerium, das zuvor meist behördenintern eine Planung genehmigt hat. Bis es zum Planfeststellungsverfahren kommt, wurde zumeist lange Zeit geplant und viel Geld investiert. Aus der Sicht der Behörden hat daher das Planfeststellungsverfahren vorrangig das Ziel, die Einwendungen und Bedenken der Bürger gegen die Planung zurückzuweisen. Auch wenn die Verfahren heute vielfach bürgerfreundlicher geführt werden als früher, ändert dies nichts an der Zielsetzung. Durch bürgerfreundliche Ausgestaltung des Verfahrens soll der Widerstand geschwächt werden.

Teilerfolge in Planfeststellungsverfahren sind jedoch möglich. Je mehr Betroffene Einwendungen erheben, desto größer ist die Chance, etwas zu erreichen. Besondere Bedeutung hat der Einspruch von Gemeinden.

Jedenfalls sollten Betroffene Einwendungen erheben. Verzichten sie hierauf, können sie gegen den Planfeststellungsbeschluß auch dann nicht gerichtlich vorgehen, wenn sie durch ihn in eigenen Rechten verletzt werden.

1.6 Der Planfeststellungsbeschluß

Der Planfeststellungsbeschluß schließt das Verfahren ab. Für den betroffenen Bürger hat er drei wichtige Funktionen:

a. Konzentrationswirkung:

Für die Ausführung des Vorhabens bedarf es keiner weiteren Genehmigungen, Erlaubnisse oder Zustimmungen. Es findet kein weiteres Verfahren statt, in dem der Bürger seine Rechte wahrnehmen könnte.

b. Gestaltungswirkung:

Der Planfeststellungsbeschluß regelt die Rechtsbeziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen. Ist der Plan unanfechtbar festgestellt, sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber den Anlagen ausgeschlossen. Z.B. verpflichtet der Planfeststellungsbeschluß die Betroffenen, die von der Straße ausgehenden Lärmwirkungen zu dulden.

c. Enteignung:

Der Planfeststellungsbeschuß ist schließlich Grundlage für die Enteignung. Zwar ändert er die Eigentumsverhältnisse nicht selbst. Er erlaubt jedoch dem Vorhabens-träger, die im Plan festgestellten Grundstücke in Anspruch zu nehmen.

Im Planfeststellungsbeschuß ist über die Einwendungen zu entscheiden. Soweit ihnen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wird, sind sie im Planfeststellungsbeschuß zurückzuweisen. Der Planfeststellungsbeschuß ist schriftlich zu begründen, damit die Betroffenen erfahren, aus welchen Gründen ihre Einwendungen zurückgewiesen wurden. Der Planfeststellungsbeschuß schließt mit der Rechtsmittelbelehrung.

1.7 Rechtsbehelfe

1.7.1 Klage

Gegen den Planfeststellungsbeschuß kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Frist ist nur gewahrt, wenn die Klage vor Ablauf der Monatsfrist beim Verwaltungsgericht oder Verwaltungsgerichtshof eingeht.

Bei der Bekanntmachung wird unterschieden: Den Einwendern ist der Planfeststellungsbeschuß zuzustellen. Bei ihnen beginnt die Klagefrist am Tag der Zustellung zu laufen.

Stets ist eine Ausfertigung des Beschlusses, mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehen, in den Gemeinden zwei Wochen auszulegen. Ort und Zeit der Auslegung sind ortsüblich bekanntzumachen. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschuß gegenüber allen anderen Betroffenen als zugestellt. Sie werden daher nicht mehr gesondert benachrichtigt. Die Klagefrist beginnt für sie mit Ablauf der Auslegung.

Sind mehr als 50 Zustellungen an Beteiligte vorzunehmen, können diese durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden. Dies bedeutet, daß der Planfeststellungsbeschuß den Beteiligten nicht mehr zugestellt wird. Der Plan wird nur noch öffentlich bekannt gemacht. Mit Ablauf der Auslegungsfrist gilt der Beschuß allen Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Ab diesem Zeitpunkt läuft die Klagefrist von einem Monat für die verwaltungsgerichtliche Klage. Alle Betroffenen und die Einwender können während der Rechtsbehelfsfrist den Planfeststellungsbeschuß schriftlich anfordern. Ihnen wird vom Vorhabens-träger ein Exemplar kostenlos zugesandt.

Die VwGO enthält keine allgemeinen Klagebegründungsfristen. Aufgrund einer Sondervorschrift im Bundesfernstraßengesetz muß eine Klage gegen eine Bundesfernstraße innerhalb von sechs Wochen nach Einreichung der Klage begründet werden. Wird die Klage nicht rechtzeitig begründet, kann das Gericht den Vortrag unter le-

stimmten Voraussetzungen als verspätet zurückweisen. Allerdings ist die Ergänzung und Vertiefung des rechtzeitigen Vortrags auch nach Ablauf der Begründungsfrist möglich.

1.7.2 Vorläufiger Rechtsschutz

Grundsätzlich hat eine Klage gegen einen Planfeststellungsbeschuß aufschiebende Wirkung. Das bedeutet, daß mit dem Bau der Straße erst begonnen werden darf, wenn über die Klage entschieden worden ist. Von diesem Grundsatz gibt es zwei Ausnahmen:

1.7.2.1 Anfechtungsklagen gegen einen Planfeststellungsbeschuß für den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, haben keine aufschiebende Wirkung. Die Betroffenen müssen in diesem Fall neben der verwaltungsgerichtlichen Klage, die sich gegen den Planfeststellungsbeschuß als solchen richtet, einen Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz einreichen. Dieser Antrag hat das Ziel, daß das Gericht die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschuß anordnet. Der vorläufige Rechtsschutz soll verhindern, daß während des Klageverfahrens die Straße gebaut und so vollendete Tatsachen geschaffen werden. Für das vorläufige Rechtsschutzverfahren gegen Bundesfernstraßen, für die vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat der Gesetzgeber strenge Fristen vorgesehen. Ein solcher Antrag kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

1.7.2.2 Die Klage gegen einen Planfeststellungsbeschuß, der den Bau einer (sonstigen) Straße erlaubt, hat auch dann keine aufschiebende Wirkung, wenn die Planfeststellungsbehörde den Sofortvollzug angeordnet hat. Auch in diesem Fall kann ein vorläufiges Rechtsschutzverfahren angestrengt werden, um den Bau der Straße vor einer abschließenden Entscheidung über die Klage zu verhindern. Grundsätzlich gibt es hier keine zu beachtenden Fristen. Richtet sich der vorläufige Rechtsschutzantrag aber gegen den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, für die ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf besteht oder die der Aufnahme in den Bedarfsplan nicht bedarf, kann er nur innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung über die Anordnung der sofortigen Vollziehung gestellt und begründet werden. Darauf ist aber in der Anordnung der sofortigen Vollziehung ausdrücklich hinzuweisen.

2 Die Plangenehmigung

2.1 Allgemeines

Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht erforderlich, wenn anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden kann. Eine überörtliche Straße kann auf Grundlage einer Plangenehmigung gebaut werden, wenn Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben. Darüber hinaus muß mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden sein. Das Landesstraßenrecht läßt eine Plangenehmigung für die nach ihm zu beurteilenden Straßen nur zu, wenn die Straße keine erheblichen Umwelteinwirkungen zur Folge hat.

Eine Plangenehmigung setzt daher nicht voraus, daß Rechte der Bürger überhaupt nicht beeinträchtigt werden. Eine spürbare Beeinträchtigung geschützter Rechte führt hingegen immer zu einer wesentlichen Beeinträchtigung. Das verbietet aber nicht, daß auf Grundlage einer Plangenehmigung wenige Quadratmeter eines Grundstücks für den Bau der Straße benötigt werden, wenn der Flächenverlust für die Bewirtschaftung der Restfläche keine erkennbare Bedeutung hat. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange müssen dem Vorhaben nicht zugestimmt haben. Das erforderliche Benehmen ist bereits hergestellt, wenn der Träger öffentlicher Belange gutachterlich angehört worden ist und dadurch Gelegenheit erhalten hat, seine Vorstellungen in das Verfahren einzubringen.

2.2 Rechtswirkungen

Die Plangenehmigung hat dieselben Rechtswirkungen wie eine Planfeststellung. Die Rechtsprechung scheint dahin zu tendieren, der Plangenehmigung im Straßenplanungsrecht auch enteignungsrechtliche Vorwirkung beizumessen. Da eine Plangenehmigung aber nur bei unwesentlichen Beeinträchtigungen von Rechten Dritter in Betracht kommt, ist eine enteignungsrechtliche Vorwirkung nur für in Bezug auf die gesamte Grundstücksgröße untergeordnete Flächen möglich. Die wirtschaftliche Nutzbarkeit des Grundstücks darf dabei nicht tangiert werden.

2.3 Unterschiede zum Planfeststellungsverfahren

Der wesentliche Unterschied zwischen Planfeststellung und Plangenehmigung ist der Verzicht auf eine allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Plangenehmigung. Die zeitaufwendigen Verfahren zur förmlichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Planauslegung entfallen. Ferner ist weder eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung noch eine Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände erforderlich. Die Grundstückseigentümer, deren Flächen für den Bau der Straße benötigt werden, sind hingegen von Amts wegen an dem Verfahren zu beteiligen.

An den Erlaß einer Plangenehmigung sind dieselben materiellrechtlichen Anforderungen wie an eine Planfeststellung zu stellen. Wie gegen den Planfeststellungsbeschuß kann auch gegen eine Plangenehmigung ohne vorheriges Widerspruchsverfahren Klage erhoben werden. Es gelten – auch für den vorläufigen Rechtsschutz – dieselben Grundsätze wie beim Rechtsschutz gegen einen Planfeststellungsbeschuß.

3 Straßenplanung durch Bebauungsplan

3.1 Allgemeines

Überörtliche Straßen können auch auf Grundlage eines Bebauungsplanes gebaut werden. Die entsprechenden Regelungen im Fernstraßengesetz und in den Landesstraßengesetzen zielen in erster Linie auf die Straßenplanung im innerörtlichen Bereich. Denn in einem Bebauungsplan kann neben der Straße auch die Nutzung der anliegenden Grundstücke geregelt werden. Außerhalb geschlossener Ortslagen können Straßen grundsätzlich nur dann durch einen Bebauungsplan geplant werden, wenn sich ihre Auswirkungen auf das Gemeindegebiet beschränken. Eine Straßenplanung mit über die Gemeindegrenzen hinausgehenden Auswirkungen ist dagegen nur zulässig, wenn die benachbarten Gemeinden sich untereinander abstimmen. In jedem Fall ist eine Planung von Straßen mit überörtlicher Bedeutung durch Bebauungsplan nur in Übereinstimmung mit den Planungsvorstellungen der Straßenbauverwaltung zulässig.

3.2 Inhalt des Bebauungsplans und ergänzende Planfeststellung

Die Festsetzungen für eine Straße in einem Bebauungsplan beschränken sich auf die Ausweisung der benötigten Grundstücksflächen, auf den Anschluß anderer Flächen an die Verkehrsflächen und unter Umständen auf eine besondere Zweckbestimmung (z.B. Fußgängerbereich oder Parkflächen). Die Festlegungen in einem Planfeststellungsbeschuß gehen darüber hinaus. Sie erstrecken sich auf weitere Einzelheiten der geplanten Straße (z.B. Feststellung der Gradienten, verkehrstechnische Gestaltung von Straßenkreuzungen und Einmündungen etc.). Da die Festsetzungen in einem Bebauungsplan oft für die Ausführung des Straßenbauvorhabens nicht ausreichen, bedarf es häufig zusätzlich zum Bebauungsplan einer ergänzenden Planfeststellung. Für diese gelten die allgemeinen Regeln. Bei einer Anfechtung des ergänzenden Planfeststellungsbeschlusses stehen aber nur die ergänzenden Feststellungen und nicht die Festsetzungen des Bebauungsplanes auf dem Prüfstand. Eine Ergänzung des Bebauungsplanes ist auch geboten, wenn die Straße breiter als im Bebauungsplan vorgesehen gebaut werden soll. Die Ergänzung betrifft dann die zusätzlich benötigten Flächen.

4 Verzicht auf förmliches Verfahren

In Fällen „unwesentlicher Bedeutung“ ist keine „Erlaubnis“ für Straßenbaumaßnahmen erforderlich. Unwesentliche Bedeutung hat eine Baumaßnahme insbesondere,

wenn weder öffentliche Belange noch private Rechte betroffen werden oder wenn mit denen vom Bau Betroffenen entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen werden. Das Landesstraßenrecht beschränkt die Fälle „unwesentlicher Bedeutung“ von vornherein auf die Änderung oder Erweiterung bestehender Straßen. Hier ist insbesondere an geringfügige Kurvenbegradigungen, die Befestigung von Seitenstreifen oder das Anbringen von Schutzplanken zu denken.

Bei Baumaßnahmen mit spürbaren Auswirkungen kommt ein Verzicht auf eine förmliche Erlaubnis grundsätzlich nicht in Betracht. Eine Ausnahme gilt nur dann, wenn die in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Behörden und die beeinträchtigten Bürger der Maßnahme zugestimmt haben.

5 Strategie für die Betroffenen gegen ein Straßenbauprojekt

Es ist wichtig, sich rechtzeitig zu informieren und gemeinsam mit anderen Betroffenen über das politische wie rechtliche Vorgehen zu sprechen. Bürger können viel erreichen, wenn sie sich in einer Gruppe organisieren und auf das Vorhaben konzentrieren, gleich welcher Partei sie angehören.

Im Planfeststellungsverfahren sollten Bürger sich rechtzeitig von erfahrenen Anwälten beraten lassen. Der Aufwand und damit die Kosten können in Grenzen gehalten werden. Mangelhafte Information kann später nur schwer ausgeglichen werden. Wegen des Ausschlusses nicht erhobener Einwendungen von nachfolgenden Gerichtsverfahren darf der Betroffene auf eine form- und fristgerechte Beteiligung am Planfeststellungsverfahren nicht verzichten.

Oft ist sachkundige Beratung durch Ingenieure, Wissenschaftler und Sachverständige nötig. Die Aufgaben sind mit den rechtlichen Notwendigkeiten abzustimmen. Es empfiehlt sich, frühzeitig eine Strategie für das gesamte Vorgehen zu formulieren und diese laufend fortzuschreiben.

Anhang: Einwendungen im Fachplanungsrecht

Im Planfeststellungsverfahren kann jeder, der durch das geplante Vorhaben betroffen ist, Einwendungen erheben. Wegen des Ausschlusses verspäteter Einwendungen kann sich nur derjenige mit einer Klage wehren, der rechtzeitig und formgerecht Einwendungen erhoben hat. Wegen der Bedeutung der Einwendungen für den Rechtsschutz des Betroffenen sollen in diesem Anhang die wesentlichen Gesichtspunkte für ihre Erhebung kurz dargestellt werden.

A) Rechtzeitig Einwendungen erheben!

Einwendungen können während der Auslegungsfrist von einem Monat und daran anschließend innerhalb von zwei Wochen erhoben werden. Nicht fristgerecht erhobene Einwendungen sind „materiell präkludiert“. Hierauf muß in der Bekanntmachung hingewiesen werden. Materielle Präklusion bedeutet, daß derjenige, der keine oder nur verspätet Einwendungen erhoben hat, gegen den Planfeststellungsbeschluß später auch dann nicht klagen kann, wenn er in eigenen Rechten verletzt ist. Die Fristversäumung hat also weitreichende Folgen. Ein betroffener Eigentümer kann dann die Enteignung nicht mehr gerichtlich abwehren!

Die rechtzeitig erhobenen Einwendungen werden im Erörterungstermin behandelt. Wer keine Einwendungen erhebt, hat keinen Anspruch auf Teilnahme am Erörterungstermin.

B) Jeder kann Einwendungen erheben

Zur Erhebung von Einwendungen ist jeder berechtigt, der glaubt, das geplante Vorhaben berühre seine Interessen nachteilig. Der Kreis der Einwendungsberechtigten ist weit zu ziehen. Er ist insbesondere weiter als der Kreis der Klagebefugten. Eine Verletzung eigener Rechte ist nicht Voraussetzung, um Einwendungen zu erheben. Berechtig sind auch Gesellschaften, Vereine oder Jugendliche.

C) Der Inhalt von Einwendungen

Der Inhalt von Einwendungen ist sachlich nicht begrenzt. Im Einwendungsverfahren können alle privaten und alle öffentlichen Interessen gegen die Planung eingewandt werden. Jede Einwendung sollte in zwei Teile gegliedert werden:

1. die betroffenen **eigenen** Rechte und Interessen sowie
2. die **Argumente** gegen das Vorhaben.

Einwendungen dürfen sich nicht auf einen bloßen Protest gegen das Vorhaben und dessen nicht näher substantiierte Ablehnung beschränken. Die Behörde muß aus den Einwendungen erkennen können, in welchen eigenen Rechten und Interessen

der Einwender betroffen ist und welche Beeinträchtigungen er befürchtet. Der Vortrag muß erkennen lassen, in welcher Hinsicht Bedenken gegen die Planfeststellung bestehen. Das Vorbringen muß so konkret sein, daß die Behörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll.

Es sind alle betroffenen eigenen Interessen und Rechte anzugeben. Das gilt insbesondere bei der Gefahr einer Existenzvernichtung. Sie ist soweit wie möglich zu begründen. Man kann auch eine weitere Aufklärung durch Gutachten, z.B. der Landwirtschaftsverwaltung beantragen.

Jedem Bürger steht es frei, auch Anregungen für eine andere oder bessere Planung zu geben. Anregungen können sich sowohl auf das Verfahren wie auch auf den Inhalt der Planung beziehen. Sind z.B. die ausgelegten Planunterlagen unvollständig, muß der Antrag gestellt werden, weitere Unterlagen vorzulegen. Es kann beantragt werden, Gutachten zu wichtigen Fragen einzuholen, z.B. zu Fragen der Lärmbekämpfung, Abgasgefahren oder sonstigen Schäden für die Umwelt. Auch die Anregungen hinsichtlich der Ausgestaltung der Planung sind sachlich nicht begrenzt. Es können Verbesserungen vorgeschlagen werden hinsichtlich der Trassenführung, der Einbindung der Trasse in die Landschaft, der Größe des Vorhabens usw.

Auch wer das Vorhaben ablehnt, kann - hilfsweise - Verbesserungen vorschlagen. Damit muß sich die Behörde befassen. Das schafft möglicherweise Ansatzpunkte für die spätere Klage. Besonders wichtig sind die Alternativen, z.B. in der Trassenführung einer Straße.

D) Schriftform

Einwendungen sind schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder der Gemeinde vorzubringen. Es empfiehlt sich, die Einwendungen nicht zu knapp zu formulieren. Soweit Grundstücke betroffen sind, sollte die jeweilige Lagebuch-Nr. angegeben werden. Jede Einwendung muß Namen und volle Anschrift des Einwenders und seine Unterschrift tragen. Von jeder Einwendung sollte man eine Abschrift behalten. Die unmittelbar Betroffenen sollten unbedingt individuelle Einwendungen erheben und nicht nur einen Sammel-Einspruch unterschreiben. Dies gilt vor allem für die Bürger, deren Grundstücke von der Planung in Anspruch genommen werden oder die unmittelbare Anlieger des Vorhabens sind. Je individueller die Einwendungen formuliert sind, desto eingehender muß sich die Behörde mit ihnen auseinandersetzen. Die Einwendung ist eigenhändig zu unterschreiben. Man kann auch jemanden bevollmächtigen, einen Rechtsanwalt, aber auch einen Nachbarn oder Verwandten.

E) Sammel-Einwendungen

Schließlich können auch Sammel-Einwendungen erhoben werden. Dabei sind einige Formalitäten zu beachten. Werden Unterschriftenlisten oder vervielfältigte gleichlautende Texte von mehr als 50 Personen unterzeichnet, muß ein Bevollmächtigter mit Name, Beruf und Anschrift angegeben werden. Fehlt diese Angabe, können die Einwendungen unbeachtet bleiben, wenn die Behörde dies vorher ortsüblich bekanntgemacht hat. Die Behörde kann sogar einen Vertreter bestimmen. Es empfiehlt sich, bei allen Sammeleinwendungen eine Person als Bevollmächtigten zur Vertretung der Einwender zu benennen. Diese Vollmacht kann in den Kopf jedes Blatts der Unterschriftenliste aufgenommen werden.

Bei den Unterschriften ist darauf zu achten, daß jeder Unterzeichner seinen Namen und seine Anschrift gut leserlich angibt. Sind Namen oder Anschriften nämlich nicht oder nur unleserlich angegeben, können die Eingaben unberücksichtigt bleiben.

F) Kosten

Die Behörde kann keine Kosten verlangen, auch wenn sie Einwendungen zurückweist.

IV AKTIV WERDEN VOR ORT

(Annette Schade-Michl)

1 Wie läßt sich öffentlicher Widerstand organisieren?

Nur mit Widerstand auf breiter Basis läßt sich eine Straße verhindern, mit einem gut formulierten Einspruch alleine kann man dies nicht erreichen. Dieser Widerstand muß sowohl den Politikern, als auch der planenden Behörde bekannt sein. Je früher im Planungsstadium der Widerstand beginnt, desto erfolgreicher kann er geleistet werden. Lassen Sie sich nicht ausbremsen durch Behördenvertreter oder Politiker, die Ihnen sagen: „Hier gibt es keine konkrete Planung, Sie machen nur die Leute verrückt!“

Wenn es die „konkrete“ Planung bereits gibt, haben Sie die erste Möglichkeit, eine Straßenplanung zu verhindern, schon verpaßt. Ihr Engagement sollte **schon während des Linienbestimmungsverfahrens beginnen**, oder wenn die Straße erstmalig in der öffentlichen bzw. politischen Diskussion ist und das eigentliche Verwaltungsverfahren noch nicht begonnen hat. Wenn die Bagger kommen, ist es zu spät.

Gemeinsam wehrt man sich besser gegen den Bau einer Straße. Das Auftreten gegenüber Behörden, Politikern und in der Öffentlichkeit ist überzeugender und wirkungsvoller, wenn sich der Widerstand auf möglichst viele Bürger stützt und sich eine Organisationsform gegeben hat. Auch kostet der eventuell notwendige juristische Widerstand viel Geld, für den einzelnen wahrscheinlich zu viel.

Organisationsformen

Vorteil einer eigenen Organisation ist es, daß Sie gegenüber der Öffentlichkeit, den Behörden und der Presse klar mit einem Ziel auftreten können. In jedem Fall ist eine enge Zusammenarbeit mit den Umwelt- und Naturschutzverbände (siehe Seite 95) sehr nützlich.

Eine Bürgerinitiative oder eine Interessengemeinschaft ist ein lockerer Zusammenschluß von Menschen, die ein gemeinsames Ziel haben. Da nur geringe Ansprüche an die Organisationsform gestellt werden, ist eine Bürgerinitiative einfach zu gründen. Ein großes Problem ist die demokratische Legitimation und Kontrollmöglichkeit: Wie wird der Vorstand gewählt? Wie werden Gelder kontrolliert?

Ein eingetragener Verein (e.V.) hat eine klare Geschäftsgrundlage in Form einer notariell beurkundeten Satzung. Hierin sind sowohl die Vereinsziele, die Modalitäten der Vorstandswahl als auch die Verwaltung und die Kontrolle des Geldes geregelt. Da Sie eventuell mit großen Summen umgehen werden (z.B. Anwaltskosten bei einem Gerichtsverfahren), empfiehlt es sich, einen eingetragenen Verein zu gründen, auch wenn dies aufwendiger ist. Ein eingetragener Verein nimmt Ihnen auch ein Großteil Ihres persönlichen Haftungsrisikos ab, sofern Sie nicht grob fahrlässig handeln. Bemühen Sie sich darum, daß Ihr eingetragener Verein vom Finanzamt als

gemeinnützig anerkannt wird. Dies bedeutet, daß Spenden für Ihren Verein steuerlich abgesetzt werden können.

Wie gründe ich einen eingetragenen Verein?

Gründen Sie den Verein im kleinen Kreis. Eine Gruppe von sieben engagierten Personen, die gegen die Straßenplanung sind, ist ausreichend. In einem größeren Rahmen ist es schwieriger, eine rechtmäßige Satzung zu erstellen und die notwendigen Formalien einzuhalten. Gehen Sie erst dann mit dem neuen Verein an die Öffentlichkeit, wenn Sie die Formalie der Vereinsgründung geschafft haben, d.h. wenn Ihr Verein eingetragen ist.

Beim **Vereinsname** ist es empfehlenswert, schon im Namen deutlich zu machen, worum es geht. Positive Formulierungen sind besser als negative, z.B. „Schutzgemeinschaft“ in Verbindung mit dem Namen des betroffenen Gebietes, oder „Aktionsgemeinschaft Streuobstwiesenschutz“.

Die **Anerkennung des Vereins als gemeinnützig** erreichen Sie, wenn in die Satzung allgemeine Umweltschutzziele hineingeschieben werden (Erhaltung der Artenvielfalt, Reinhaltung der Luft ...). Auch sollte ausgeführt werden, mit welchen Mitteln Sie diese Ziele erreichen wollen. Sprechen Sie vor der Gründungsversammlung Ihren Satzungsentwurf mit dem für Sie zuständigen Finanzamt, Abteilung Körperschaftssteuer, durch.

Erst danach organisieren Sie Ihre **erste öffentliche Versammlung**. Ihre Veranstaltung soll ein Paukenschlag werden, der Straßenplanern wie Straßengegnern unüberhörbar verkündet: Der Widerstand hat sich gut organisiert.

Die Wirkung dieser ersten Veranstaltung ist sehr wichtig. Wie bei allen Ihren Veranstaltungen gilt hier ganz besonders: Überlegen Sie sich vor dem Termin genau, was Sie sagen wollen. Informieren Sie kurz über die Auswirkungen des Straßenneubaus. Arbeiten Sie am besten eine fertige Rede aus! Man wird Ihnen für eine konzentrierte Kürze der Vorträge danken, deshalb reden Sie nicht zu lange! Geben Sie auch zeitlichen Spielraum für Diskussionen. Viele sind zwar gegen die Straßenplanung, glauben aber „man kann ja doch nichts machen.“ Sie dagegen wissen – spätestens nach dem Studium dieser Broschüre – daß und wie sich überzogene Straßenplanungen verhindern lassen. **Verbreiten Sie Optimismus: „Wir werden es schaffen!“**

Planen und besprechen Sie bereits konkrete Aktionen für die nahe und ferne Zukunft. Viele Menschen sind dankbar, wenn sie bei Aktionen mitmachen können.

Es ist günstig, wenn **regelmäßige Treffen** vereinbart werden, z.B. jeden ersten Montag im Monat, damit „Aktive“ eingebunden werden können. Ein neutraler Ort (Gemeindehaus, Nebenzimmer in Gaststätte) ist dem Wohnzimmer eines Mitglieds vorzuziehen, da Neuen das Kommen dadurch erleichtert wird.

2 Ansprache der Bevölkerung

Pressearbeit

Gute Pressearbeit ist wichtig. Was nutzt es, wenn Sie die besten Veranstaltungen organisieren, aber keiner etwas davon erfährt? Deshalb sollte der **Kontakt mit den Lokalreportern der Tages- und Wochenzeitungen am Ort gepflegt werden**. Presseleute sind im allgemeinen recht zugänglich, jedoch nicht kurz vor Redaktionsschluß und nicht am Samstag, dem freien Tag für Redakteure.

Gute Pressearbeit ist nicht einfach. Sie werden sich manchmal über einen nicht erschienenen Bericht oder über einen polemischen, unsachlichen oder auch nur inhaltlich falschen Artikel ärgern müssen. Hier gilt aber: kritisieren Sie die Presse nie! Man wird Sie und Ihr Anliegen dann zukünftig nur noch schlechter behandeln. Nehmen Sie die Presse wie sie ist, als ein Musikinstrument gleichsam: es obliegt einzig Ihrem Geschick, ob Sie darauf virtuos spielen oder Mißtöne erzeugen.

Die meisten Tageszeitungen haben mehrere Lokalreporter. Sie sollten wissen, welche davon Befürworter und welche Gegner der Straßenplanung sind. Selbstverständlich **wenden Sie sich bevorzugt an die Pressevertreter, die Ihrem Anliegen wohlwollend gegenüberstehen**. Die Beachtung dieses Details kann den Unterschied zwischen keiner Meldung und einem Leitartikel ausmachen.

Veranstaltungshinweise sollten in allen am Ort erscheinenden Presseorganen erfolgen. Beachten Sie nicht nur die Tageszeitungen, wichtig sind auch die Anzeigenblätter, das offizielle Gemeindeblatt, regionale Umweltzeitschriften sowie lokale Radiosender. Stellen Sie sich eine Presse-Adressenliste zusammen, die Sie bei jeder Veranstaltung abhaken. Bei Wochenblättern muß der lange Vorlauf beachtet werden, d.h. Redaktionsschluß ist häufig eine Woche vorher.

Ein Veranstaltungshinweis muß enthalten:

- Veranstalter
- Ort mit Adresse und Hinweis zur Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr
- Wochentag und Datum
- Uhrzeit
- Art der Veranstaltung
- Referent und Thema

Manche Presseorgane veröffentlichen einen kurzen Text zum Veranstaltungshinweis. Liefern Sie hier einen vorformulierten Kurzbericht ab, bieten Sie den Text auf Diskette oder per E-mail an.

Artikel anregen ist eine effiziente Form der Öffentlichkeitsarbeit. Über einen Artikel in der Zeitung lassen sich viele Menschen erreichen. Laden Sie die Presse zu allen Veranstaltungen/Aktionen des Vereins oder der Bürgerinitiative ein. Die Einladung sollte nicht nur schriftlich erfolgen, sondern auch telefonisch.

Manche Zeitungen bieten darüber hinaus die Möglichkeit, **daß der Verein selbst einen Artikel schreibt**. Warum wollen Sie sich diese Chance entgehen lassen? Da aber nach einer Veranstaltung häufig keine Zeit mehr ist, sollte schon vorher ein Entwurf gemacht werden, der dann noch mit den aktuellen Vorkommnissen ergänzt wird. Der Artikel sollte objektiv sein und einen aktuellen Bezug haben. Das Wichtigste sollte am Anfang stehen, so geht bei Kürzungen meist nichts Wesentliches verloren. Der Artikel muß auf jeden Fall die sechs W's beantworten: **wer? wann? wo? was? warum? wie?** Liefern Sie ein Foto mit, da Bilder zur erhöhten Aufmerksamkeit beim Leser führen.

Eine **Pressekonferenz** ist eine weitere sehr gute Möglichkeit, einen Artikel anzuregen. Pressekonferenzen sollten vormittags stattfinden an einem Ort, der für die Presse einfach erreichbar ist.

Aber Vorsicht: Laden sie nur dann zu einer Pressekonferenz ein, wenn Sie auch etwas Aktuelles mitzuteilen haben. Überlegen Sie sich genau Ihre „Botschaft“. Was soll überkommen? Nur wenn Sie Ihre Botschaft ganz klar in Ihrem eigenen Kopf haben, besteht eine Chance, daß diese von den Pressevertretern verstanden und entsprechend wiedergegeben wird. Können Sie Ihr Anliegen in wenigen Sätzen ausdrücken? Wenn ja, dann sind Sie gut für den Pressetermin vorbereitet. Legen Sie sich ein paar prägnante, zitierfähige Sätze zurecht, die Sie der Presse diktieren können.

Sie sind seriös, Ihr Anliegen ist wichtig und richtig. Sie arbeiten professionell und effektiv. Sorgen Sie deshalb auch dafür, daß dieser Eindruck bei der Presse entsteht. Wählen Sie für die Pressekonferenz einen entsprechenden Rahmen. Laden Sie aktive und gut informierte Mitglieder Ihrer Organisation mit dazu ein. Aber legen Sie vorher genau fest, wer was sagt. Widersprechen Sie sich auf keinen Fall vor der Presse. Sorgen Sie für Essen und Trinken.

Bieten Sie der Presse die Möglichkeit an, **Fotos vom betroffenen Gebiet zu machen**. Weisen Sie darauf in der Einladung hin. Ein großes Transparent mit kurzem, aussagekräftigem Inhalt macht sich gut auf einem Foto. Sie geben den erschienenen Pressevertretern einen Text, in dem in kurzer, übersichtlicher Form dargestellt ist, was Sie mitteilen wollen. Von Karten sollten gut abdruckbare Kopien beigelegt sein. Dies ist eine wertvolle Hilfe für die Journalisten.

Ist von einem Presseorgan niemand erschienen, so schicken Sie diesem Ihre Zusammenstellung zu. **Ein bereits vorformulierter Artikel ist oft sinnvoll**. Sofern dieser sachlich ist und sich an die wahre Begebenheit hält (in diesem Fall übernehmen Sie die Verantwortung für eine objektive Berichterstattung!), wird er manchmal direkt übernommen. Dies ist besser, als daß wegen der Überlastung eines Reporters kein Bericht erscheint.

Eine weitere Möglichkeit, seine Meinung in der Presse zu veröffentlichen, sind **Leserbriefe**. Auf Zeitungsartikel zur Straßenplanung sollte von Ihrer Organisation aus reagiert werden. Es ist gut, wenn möglichst viele Personen Leserbriefe schreiben. Sie dienen nicht nur dem Leser, sondern sind auch für die Reporter eine wichtige Rückmeldung, ob das Thema auf Interesse stößt.

Flugblätter

Sie haben sicher sehr viel zu berichten, aber ein Flugblatt, das nur aus einer Menge Text besteht, wird wahrscheinlich nicht gelesen. Deshalb beschränken Sie sich auf das Wesentliche. Ein Flugblatt sollte als Blickfang ein Bild (Karikatur oder auch Plan der Straße) enthalten. Das Wichtigste ist, daß sofort erkennbar ist, von wem das Flugblatt stammt und um was es geht. Am besten laden Sie zu einer Informationsveranstaltung ein, auf die Sie im Text deutlich hinweisen. Für jedes Flugblatt muß jemand verantwortlich zeichnen (verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes V.i.S.d.P.).

Außerdem ist eine **Kontaktadresse mit Telefonnummer** sinnvoll. Selbstverständlich muß unter dieser Nummer jemand erreichbar sein, der sich auskennt! Sprechen Sie das Flugblatt mit Ihren MitstreiterInnen durch. Gut sind TestleserInnen, die nicht so tief in der Materie stecken. Überprüfen Sie mehrmals alle Daten!

Verteilen Sie die Flugblätter mit möglichst vielen Personen in die Briefkästen im betroffenen Gebiet (als Abendspaziergang). Kleben Sie die Flugblätter nicht irgendwo hin, damit macht man sich unbeliebt.

Plakate

Beim Aufstellen von Plakatständern, wie sie Parteien zur Wahl benutzen, ist das Verhältnis zwischen Aufwand und Wirkung am günstigsten. Die hierfür notwendigen Plakatständer lassen sich vielleicht bei einer Partei ausleihen. Da immer einige zerstört werden, sollte die Kostenfrage vorher geklärt sein. Auf Leerplakaten, auf denen nur das Vereinssymbol, der Name und eine Telefonnummer gedruckt sind, wird handschriftlich oder mit aufgeklebtem Vordruck zur Versammlung eingeladen.

In manchen Gemeinden braucht man hierfür eine **Genehmigung**, andere sind großzügig. Versichern Sie der Gemeinde, daß die Ständer gleich nach der Veranstaltung wieder abgeräumt werden. Im betroffenen Gebiet sollten auf privatem Grund Plakate oder Transparente (Leintuch ist am billigsten) stehen / hängen, die kundtun, daß es BürgerInnen gibt, die sich gegen das Straßenbauprojekt wehren („Keine Autobahn durch dieses Landschaftsschutzgebiet!“).

Informationsstände

Besorgen Sie sich von der Gemeinde eine **Standgenehmigung**. Häufig ist es möglich, Standgenehmigungen gleich für mehrere Samstage zu bekommen, dies ist dann billiger. Vielleicht hat aber auch eine Partei oder eine andere Organisation sich Standgenehmigungen auf Vorrat geben lassen und tritt Ihnen diese ab. Die Stände sollten Sie in ansprechender Form mit Plänen, Fotos, Presseartikeln und graphisch aufgearbeiteten Informationen bestücken. Ein großer Sonnenschirm ist ein guter Blickfang.

Am Stand sollte immer eine **Adressenliste** ausliegen, in die Interessierte sich eintragen können. Nutzen Sie die Möglichkeit, eine **kurze Selbstdarstellung** des Vereins zu verteilen. **Beitrittserklärungen** Ihres Vereines (oder anderer Umweltschutz-Organisationen) dürfen nicht fehlen. Ferner besteht die Möglichkeit, am Informationsstand **Unterschriften** gegen das Straßenbauprojekt zu **sammeln**.

Führungen

Auf Führungen durch das betroffene Gebiet kann der Bevölkerung an Ort und Stelle die Auswirkungen des Straßenbauprojekts nahe gebracht werden. Eine Führung kann unter verschiedenen Aspekten stattfinden: Artenschutz, Bodenschutz, Landschaftsbild, Heimat, Landwirtschaft, Klimatologie, Luftreinhaltung, Wasserhaushalt, Erholungsraum, Lärm- und Abgasentwicklung. Lassen Sie verschiedenartig Betroffene zu den Auswirkungen Stellung nehmen. (ein Landwirt, eine Kleingärtnerin, ein Vogelschützer, eine Anwohnerin). Markieren Sie den Streckenverlauf mit Luftballons oder farbigen Bändern, wie sie z.B. für die Absperrung von Baustellen benutzt werden. Bei langen Straßenplanungen bietet sich auch eine Fahrradtour an. Machen Sie aus der Führung für die Teilnehmer ein Erlebnis: z.B. mit Weinprobe oder anderen Erzeugnissen aus dem betroffenen Gebiet.

Informationsveranstaltungen

Ihre Organisation sollte immer wieder durch Informationsveranstaltungen auf sich aufmerksam machen. In Form von Vorträgen können hierbei die Gutachten zur Straße dar- und richtiggestellt werden. Es kann auch zu allgemeinen Themen des Verkehrs und des Umweltschutzes informiert werden. Vorschläge: Luftverschmutzung und menschliche Gesundheit, Waldsterben, Klimakatastrophe, Landschaftszerstörung, Verkehrszunahme als Folge von Straßenbau. Es ist gut, den Vortrag mit Hilfe

von Folien, Dias oder Videofilm aufzulockern. Eine zeitliche Begrenzung ist sinnvoll: Man kann über alles reden, aber nie über 45 Minuten!

Es sollte nicht vergessen werden, zu den Veranstaltungen Prominente aus Politik und Verwaltung einzuladen (Bundestags- und Landtagsabgeordnete, Bürgermeister, Landräte, Kreis- und Gemeinderäte, Verkehrsplaner, Stadtplaner, Naturschutzbeauftragte). Legen Sie eine Adressenliste an, damit niemand vergessen wird. Diese Einladungen zeigen auch den Projektbefürwortern, wie aktiv Sie sind.

Ausstellungen

Wenn Sie Pläne bzw. Fotos vom betroffenen Gebiet haben, können Sie auch eine Ausstellung organisieren. Gut ist es, wenn sie in einem Raum stattfindet, in den auch BürgerInnen kommen, die eigentlich nicht nur zur Ausstellung wollen. (Foyer im Rathaus, Gemeindehaus, Bücherei). Vielleicht beteiligen sich KünstlerInnen daran?

Podiumsdiskussionen

Ihr Verein bzw. Ihre Bürgerinitiative kann Podiumsdiskussionen veranstalten:

- Unter Politikern, was zu Wahlzeiten sehr beliebt ist. Lassen Sie sich nicht mißbrauchen, den Politikern lediglich ein Forum für ihren Wahlkampf zu bieten.
- Unter Fachleuten mit verschiedenen verkehrspolitischen Ansichten.

Eine weitere Möglichkeit ist es, eine andere Organisation zu veranlassen, eine Podiumsdiskussion zu veranstalten und sich dorthin als Vertreter des Vereins/der Bürgerinitiative einladen zu lassen. Während zu Veranstaltungen Ihrer Initiative meist nur Menschen kommen, die sowieso gegen die Straße sind, kann man auf solchen Podiumsdiskussionen manchmal auch Befürworter der Straßenplanung erreichen. Besuchen Sie auch Veranstaltungen, die von den Straßenbaubefürwortern organisiert werden. Sie lernen deren Argumente kennen, und Sie können sich mit Ihren Argumenten direkt an die Gegenseite wenden.

Straßenfeste

Wichtig ist, daß sich unter den Planungsgegnern ein starkes WirGefühl entwickelt. Eine gute Möglichkeit, um Gleichgesinnte zusammenzubringen, ist ein Straßenfest im betroffenen Gebiet. Sie brauchen hierzu eine Genehmigung der Gemeinde. Der Abschluß einer Haftpflichtversicherung (Kosten ca. 100,- DM) ist ratsam. Soll das Fest unter freiem Himmel stattfinden, ist eine Ausweichmöglichkeit (Gemeindesaal, Scheune, Bierzelt) empfehlenswert. Außer einem Informationsstand sollte auch ein Programm für Kinder (Fingerfarbenspiele, Kasperletheater, Zauberer, Kindermachzirkus) und für Erwachsene (Musik) geboten werden. Auf keinen Fall Beitritts-erklärungen und Unterschriftenlisten vergessen!

Zu Ihrem Fest sollten stets Prominente aus Politik und Verwaltung eingeladen werden. Wenn Prominente kommen, wollen sie, daß man sich um sie kümmert. Sie sollten vom Vorsitzenden begrüßt werden. Setzen Sie sich mit ihnen an einen Tisch und sprechen Sie Ihr Anliegen, den aktuellen Stand durch. Vergewissern Sie sich, daß Sie auch alle Promis erkennen, wenn sie kommen, sonst könnte einer beleidigt sein.

Demonstrationen

Nur wenn Sie wirklich viele Menschen auf die Beine bringen können, sollten Sie bei einem aktuellen Anlaß eine Demonstration veranstalten. Diese muß vorher bei der Gemeinde angemeldet werden. Wichtig ist eine attraktive Strecke. Bei manchen Straßenplanungen bietet sich auch ein Sternmarsch an (viele Gruppen aus verschiedenen Richtungen zu einem Ziel). Am Zielpunkt sollten Sie die Menschen nicht mit langen Reden langweilen, **sondern lieber ein Fest feiern**.

Aktionen

Aktionen sind arbeitsaufwendig, dafür aber presse- und öffentlichkeitswirksam. Bei Aktionen etwas außerhalb der Legalität (Straßen sperren), sollten die finanziellen und juristischen Konsequenzen vorher bedacht werden. Merke: Nur LKW-Fahrer dürfen ungestraft Straßen sperren! Auch muß dafür gesorgt werden, daß den VeranstalterInnen die Kontrolle über die Aktion nicht entgleitet. Achten Sie darauf, daß die Aktionen nicht auf Unverständnis in der Bevölkerung stoßen, sondern positiv aufgenommen werden (Baumpflanzaktion, künstlerische Performance, Menschenkette). Mehrere kleinere „sanfte“ Aktionen sind besser, als einmal eine große.

3 Wie beschafft man sich Informationen?

Umweltinformationsgesetz

Für die Beschaffung von Umweltinformationen bietet das Umweltinformationsgesetz (UIG) eine überaus wichtige gesetzliche Grundlage. Durch das UIG wird den Bürgerinnen und Bürgern ein sogenanntes „Jedermann“-Grundrecht eingeräumt, das auch außerhalb eines laufenden Verwaltungsverfahrens und ohne Nachweis eines berechtigten Interesses Zugang bei den Behörden vorhandenen Umweltinformationen gewährt. Dabei handelt es sich um alle in Schrift, Bild oder auf sonstigen Informationsträgern vorliegenden Daten über

- den Zustand der Gewässer, der Luft, des Bodens, der Tier und Pflanzenwelt und der natürlichen Lebensräume,
- Tätigkeiten, einschließlich solcher, von denen Belästigungen wie z. B. Lärm ausgehen, oder Maßnahmen, die diesen Zustand beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten und
- Tätigkeiten oder Maßnahmen zum Schutz dieser Umweltbereiche einschließlich verwaltungstechnischer Maßnahmen und Programme zum Umweltschutz.

Für die Antragstellung ist es wichtig, daß dieser hinreichend bestimmt ist und insbesondere erkennen läßt, auf welche Informationen er gerichtet ist. Eine Bescheidung des Antrags muß innerhalb von 2 Monaten erfolgen. In Ausnahmefällen kann der Anspruch versagt werden. (Lit.: Kummer/Schumacher; Umweltinformationsgesetz; Weinheim 1997)

Zusammenarbeit mit der planenden Behörde

Je nach Straßenbauprojekt ist die Gemeinde, der Landkreis oder das Regierungspräsidium die planende Behörde (siehe Beitrag II). Dort können **während der Auslegungsfrist die Pläne und die Gutachten zur geplanten Straße eingesehen werden**. Bei entsprechender Hartnäckigkeit können Sie Fotokopien erhalten oder einen vollständigen Satz Pläne und Gutachten, dies aber meist erst nach dem Auslegungsverfahren. Sehr nützlich sind direkte Kontakte mit den Straßenplanern, um deren Argumente zu erfahren. Dies ist wichtig, da Sie dabei sehr viel lernen können. Fangen Sie aber hier keine Diskussionen an, man interessiert sich meist nicht für Ihre Argumente.

In jeder großen Behörde gibt es auch Gegner der Straßenplanung. Versuchen Sie, diese zu finden. Oft hat die Behörde auf Kosten der Steuerzahler vielerlei Untersuchungen zu der Planung machen lassen, die man der Öffentlichkeit aber nicht mitteilen möchte, da das Ergebnis die Position der Planungsgegner stützt. Vielleicht bekommen Sie einen Tip? Absolute Diskretion ist in einem solchen Fall selbstverständlich, da sonst diese Quelle für Sie und andere BürgerInnen sehr schnell versiegt.

Vorsicht vor Pseudo-Umweltschützern in Behörden! Das sind Personen, die sich Ihnen gegenüber im vertraulichen Gespräch als entschiedener Gegner („Ich war ja schon immer dagegen.“) des Vorhabens bezeichnen, die Straßenplanung dann aber in der Öffentlichkeit und auch vor Gericht vehement und rhetorisch auf das Ge-

schickteste befürworten. Leider gibt es von dieser Personengruppe mehr Vertreter, als man gemeinhin vermutet!

Zusammenarbeit mit politischen Parteien

Eine Partei besteht aus der Basis der Mitglieder und aus den sogenannten Funktionsträgern. Sie sollten versuchen, in Ihrer Organisation möglichst aus allen Parteien engagierte Mitglieder und Funktionsträger zu integrieren. Dies bedeutet, daß Sie zu Gemeinderäten, Landräten, Kreisräten, Landtagsabgeordneten, Bundestagsabgeordneten Kontakt halten sollten. Sprechen Sie mit diesen Informationsträgern, laden Sie sie zu Ihren Veranstaltungen ein.

Nehmen Sie diese Personen in die Pflicht, damit Sie von ihnen immer die neuesten Informationen zur Straßenplanung bekommen. Faxanschluß ist günstig, da dann Neuigkeiten schneller verbreitet werden können. Verlassen Sie sich aber niemals darauf, daß Sie alle wichtigen Informationen automatisch erhalten! Fragen Sie bei den Informationsträgern immer wieder nach.

Zusammenarbeit mit Naturschutzverbänden

Auch wenn Sie eine eigene Organisation gegründet haben, sollten Sie frühzeitig und eng mit den anerkannten Naturschutzverbänden (Adressenliste siehe Seite 95) zusammenarbeiten. Die Verbände müssen nach §29 BNatSchG bei Planfeststellungsverfahren gehört werden. Damit stehen ihnen die Gutachten und Unterlagen zur Straße in einem frühen Verfahrensstadium zur Verfügung. Sie können innerhalb der Verbände Personen finden, die über Erfahrungen verfügen oder wissen, „wen man fragen kann“. Hier gibt es auch Fachleute, die Aussagen über die Bedeutung des betroffenen Gebietes für Flora und Fauna machen können.

Beschaffung eigener Informationen

Legen Sie eine *Fotodokumentation* über das betroffene Gebiet an. Fangen Sie frühzeitig und systematisch an, das Gebiet vollständig und zu verschiedenen Jahreszeiten in Fotos festzuhalten. Halten Sie alle Veranstaltungen und Aktionen im Bild fest. So haben Sie eine gute Chronologie Ihres Widerstandes. *Ein Pressespiegel* ist ebenfalls sehr nützlich.

Überprüfen der Angaben der Gegenseite

Sie sollten **alle** Angaben der Gegenseite überprüfen. Beschaffen Sie sich sämtliche Gutachten so früh wie möglich! Alle Gutachten, die in den Auslegungsunterlagen zitiert sind, müssen Ihnen zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt werden. Bestehen Sie auf ein eigenes Exemplar, da man Ihnen nicht zumuten kann, ein Gutachten geschwind mal durchzuschauen. Im Erläuterungsbericht wird oft falsch, unvollständig oder aus dem Zusammenhang gerissen aus Gutachten zitiert.

Verteilen Sie die Gutachten-Kopien an interessierte Vereinsmitglieder zur kritischen Durcharbeit. Keine Angst: Sie müssen hierzu nicht unbedingt Fachmann sein (wenn sie aber einen zur Hand haben, um so besser!). Oft sind in Gutachten, die viele

Hunderttausend Mark gekostet haben, so fundamentale Fehler enthalten, daß sie auch der sachkundige Laie (und das sind Sie) schnell entdeckt. (So wurde zum Beispiel in einem Gutachten beschrieben, daß durch den Neubau einer Straße Neuverkehr induziert wird, besonders im **Freizeitverkehr**. Berechnet wurde dann dieser induzierte Freizeit-Verkehr für den Zeitraum werktags 6-10 Uhr!).

Versuchen Sie alle Fehler herauszuarbeiten. Insbesondere bei einer möglicherweise späteren gerichtlichen Überprüfung, wissen Sie nicht, welche Argumente die Richter überzeugen könnten. Überprüfen Sie alle Vorgaben. Häufig werden Straßenrückbaumaßnahmen oder Straßenverbindungen, die es nicht gibt und auch nicht in der ausgelegten Planung enthalten sind, mit in Verkehrsprognosen hineingerechnet. Bestehen Sie bei diesen Prognosen auf die Null-Variante, d.h. Verkehrsprognose ohne Straßenneubau und auf einer Verkehrsprognose ohne den versprochenen Straßenrückbau, der meist nicht stattfindet. Beispiel: *Ein Verein hatte als Alternative zum Bau einer neuen Straße den Ausbau der bestehenden vorgeschlagen. Nun gab das Regierungspräsidium die Vorgabe, daß der Immissionsgutachter von einer hochhausartigen, riegelförmigen Randbebauung an dieser Straße ausgehen sollte. Das zuständige Stadtplanungsamt hatte im Bebauungsplan aber ausdrücklich festgelegt, daß aus klimatologischen Gründen die Gebäude quer zur Straße stehen müssen. Die Vorgabe für das Immissionsgutachten war somit falsch und damit sämtliche Berechnungen des (sehr teuren) Gutachtens.*

Wird aufgrund eines Einspruchs oder eines Gemeinderatsbeschlusses ein Gutachten in Auftrag gegeben, fragen Sie immer wieder bei der Planungsbehörde nach, ob es fertiggestellt ist. Mandatsträger bekommen es meist als erste. Sie können auch beim Gutachter nachfragen, ob seine Arbeit fertig ist. Vielleicht erleben Sie dabei folgendes: *Sie wissen, daß Ende Mai ein Immissionsgutachten fertig sein soll. Sie rufen Ende Mai beim Gutachter an, und fragen nach. Die Sekretärin erzählt Ihnen, daß das Regierungspräsidium (auftraggebende Behörde) überraschend am 21. Mai die Vorgaben geändert hätte, und deshalb alles noch mal neu berechnet werden müßte. Nun müssen Sie wirklich nicht Sherlock Homes sein, um folgendes zu kombinieren: Der Gutachter gab Mitte Mai dem Regierungspräsidium ein vorläufiges Ergebnis seiner Untersuchung. Dieses hat den Straßenplanern offensichtlich so wenig gefallen, daß sie die Vorgaben änderten. Ihre Position könnte aber durch dieses „Zwischenergebnis“ gestützt werden. Deshalb besorgen sie sich diese Ergebnisse!*

Die Behörden sind es nicht gewohnt und rechnen oft nicht damit, daß Planungsgegner die Gutachten lesen. Oft werden sie verfälschend in der Öffentlichkeit zitiert. In einem eigenen Pressegespräch stellen Sie dies richtig.

Der ideale Zeitablauf:

- Das Gutachten ist fertig. Sie erfahren davon.
- Sie bekommen es und arbeiten es durch.
- Sie erfahren von befreundeten Journalisten, wann und wo die planende Behörde eine Pressekonferenz abhält.
- Bei der Pressekonferenz der planenden Behörde sind Leute von Ihnen mit dabei.
- Sie organisieren wenige Tage später eine eigene Pressekonferenz und widerlegen die Aussagen der Straßenplaner.

Es ist auch möglich, daß ein Gutachten Ihnen Argumente liefert. Sie können nicht erwarten, daß die Straßenplaner diese Argumente der Presse vorstellen. Das müssen Sie übernehmen. Machen Sie darüber hinaus auch eigene Lärm-Messungen, eigene Verkehrs- oder Nummernschildzählungen und eigene Flora- und Fauna-Erhebungen. Versuchen Sie, ohne kommerzielle Gegengutachten auszukommen.

4 Geldbeschaffung

Auch wenn dieser Punkt nicht der wichtigste ist: da Ihr Widerstand und der möglicherweise (aber besser nicht!) stattfindende Prozeß auch einiges kosten, sollten Sie rechtzeitig an die Geldbeschaffung denken.

Geld sparen

Für die laufende Arbeit sollten so wenig Kosten wie möglich entstehen. Alle Vereinsmitglieder arbeiten ehrenamtlich. Es sollte auch selbstverständlich sein, daß kein Mitglied Mietkosten für ein Büro im eigenen Haus in Rechnung stellt.

Mitgliedsbeiträge

Die Mitgliedsbeiträge sollten nicht zu hoch angesetzt werden (ca. 30,- DM/Jahr). Fordern Sie lieber ihre Mitglieder zu Spenden auf. Versuchen Sie, über Mitgliederwerbung einen großen „Stamm“ zu bekommen, da Sie dann durch Beiträge und Spenden über regelmäßige Einnahmen verfügen.

Umwelthilfesammlung

Einmal im Jahr findet in Deutschland die Umwelthilfesammlung statt. Wenn Sie sich an dieser Haus- und Straßensammlung beteiligen, könnte auch Ihr Projekt unterstützt werden.

Kostenübernahmeerklärungen

Geben Sie Formulare aus, in die jeder eintragen kann, mit wieviel DM (EU) er Ihre Organisation unterstützen will, falls es zum Prozeß kommt. Sie müssen sich aber darauf verlassen können, daß im Ernstfall auch wirklich gezahlt wird.

Spenden

Verteilen Sie ein Informationsblatt zusammen mit einem vorbereiteten Einzahlungsfeld an die Haushalte. Manche Banken drucken solche Formulare kostenlos. Vor dem Eröffnen Ihres Vereinskontos sollten Sie diesen Punkt klären. Der Vorteil eines eingetragenen, gemeinnützig anerkannten Vereins ist es, daß Spenden für Ihre Organisation steuerlich absetzbar sind. Erkundigen Sie sich bei Ihrer Gemeinde über den genauen Weg.

Unterstützung durch andere Organisationen

Benötigen Sie für ein konkretes Vorhaben (Gutachten, Flugblatt, Plakat, Aktion...) eine begrenzte Summe, so lohnt es sich, bei anderen Organisationen anzufragen. Ist man dort Ihrer Meinung, wird man Sie meist unterstützen.

5 Politische Arbeit

Die Klage gegen das Straßenbauprojekt sollte am Ende des Widerstandes stehen, nicht am Anfang. Ein Gerichtsverfahren ist sehr teuer, sein Ausgang mehr als ungewiß. Meist wird im Sinne der Planung entschieden. Versuchen Sie daher, rechtzeitig die politische Mehrheit auf Ihre Seite zu bringen. Das erspart Ihnen eine Menge Ärger, Zeit und Geld. Nur wenn es nicht mehr anders geht, d.h. wenn ein Satzungsbeschuß (z.B. Planfeststellungsbeschuß) gefällt wurde, sollten Sie prozessieren. Unser langfristiges Ziel muß es sein, das (verkehrspolitische) Bewußtsein in der Bevölkerung und in den Parteien zu verändern. Sagen Sie in der Öffentlichkeit, daß Sie notfalls vor Gericht gehen. **Aber tun Sie das Menschenmögliche, nicht prozessieren zu müssen!**

Je früher Ihre politische Arbeit beginnt, desto besser!

Die alles entscheidende Frage ist: Wie können Sie die politischen Mehrheitsverhältnisse ändern? Hierzu müssen Sie wissen, wann und in welchem Gremium welche Entscheidungen getroffen werden. Dazu brauchen Sie die zuverlässige Zuarbeit von Mandatsträgern. Lesen Sie außerdem lückerlos die amtlichen Mitteilungen. **Sie sollten mit Entscheidungsträgern aus allen Parteien das Gespräch suchen.** Vergeuden Sie Ihre Zeit nicht mit den „Betonköpfen“, das macht wenig Sinn. Sprechen Sie mit denen, die Ihnen gegenüber offen sind. Ein Landwirt ist beim Thema Bodenversiegelung mit Sicherheit leichter ansprechbar als ein Bauunternehmer.

Eine „neutrale“ Organisation (Sportverein, Bürgerverein, Kulturverein, Eltern-Kind-Gruppe) sollte **den Kontakt** zwischen den Mandatsträgern der verschiedenen Parteien **übernehmen**. So lassen sich mitunter Absprachen treffen, die zum gewünschten Abstimmungsergebnis führen. Arbeiten Sie den politischen Parteien zu. Helfen Sie ihnen bei der Formulierung von Anfragen und Anträgen. Die für Ihre Arbeit wichtigen politischen Entscheidungsgremien sind:

- Ortschafts- bzw. Bezirksbeirat
- Gemeinderat mit zuständigem Ausschuß
- Kreistag mit zuständigem Ausschuß
- Regionalverband mit zuständigem Ausschuß
- Landtag bzw. Kabinett bei Landes- und Bundesstraßen
- Bundestag mit Verkehrsausschuß bei Bundesstraßen und Autobahnen.

Versuchen Sie auf möglichst vielen Ebenen Beschlüsse in Ihrem Sinne zu erreichen, was selbstverständlich dann auch in der Zeitung stehen muß. Anzustreben

sind letztendlich Entscheidungen gegen die Straßenplanung in allen Gremien, auch in den Parteigremien, nicht nur bei den Mandatsträgern.

Stärken Sie den Planungsgegnern innerhalb ihrer eigenen Partei den Rücken, indem Sie z.B. passive Mitglieder, die gegen die Straße sind, zum Besuch von Parteiversammlungen ermuntern. **Ein Mandatsträger** (z.B. ein Gemeinderat) **muß sich aber nicht an einen Parteibesluß** (z.B. Votum der Kreismitgliederversammlung) **halten**.

Sollten Sie nicht frühzeitig mit Ihrem Widerstand begonnen haben (vor der Planauslegung) gibt es immer noch Möglichkeiten, eine bereits „laufende“ Planung über eine entsprechende Mehrheit im Gemeinderat zu stoppen. Auch wenn der Satzungsbeschluß gefaßt wurde, kann der Gemeinderat den Bau der Straße beeinflussen, er stellt kein Geld zur Verfügung! Alternativen sind leicht gefunden: „Lieber einen Kindergarten – der Straßenbau kann ruhig noch warten“.

Bei einem Planfeststellungsverfahren, das vom Regierungspräsidium durchgeführt wird, wird die Gemeinde um Stellungnahme gebeten. Hierbei reicht eine einfache Ablehnung nicht. **Der Gemeinderat muß neben der Ablehnung auch eine Alternative aufzeigen**. Bei Bundesstraßen muß diese Alternative eine Straße sein (Ausbau oder andere Trassenführung), da vom Bundestag beschlossen wurde, eine Straße zu bauen. Es kann notwendig sein, von einem vernünftigen Verkehrsplaner einen detaillierten **Alternativplan ausarbeiten zu lassen**, der in die Diskussion eingebracht wird. Hierbei darf aber nicht dem „SanktFlorians-Prinzip“ gehuldigt werden, die Alternative darf nicht im Straßenbau nur an anderer Stelle liegen!

Haben Sie beim ersten Mal keinen Erfolg, Sie konnten die Planauslegung nicht verhindern, so **verzögern Sie durch zahlreiche Einsprüche die Straßenplanung**. Muß die Trassenführung auf Grund Ihrer Einsprüche geändert werden, so fordern Sie die Neuauslegung der Pläne. Bei einer Neuauslegung wird erneut die Gemeinde gefragt, sie haben wieder die Chance, die Mehrheitsverhältnisse in Ihrem Sinne zu ändern. Nutzen Sie jede Möglichkeit, versäumen Sie keine Abstimmung! Bei entscheidenden Abstimmungen sollten Sie die Bevölkerung mobilisieren.

Die entscheidende Überzeugungsarbeit muß **vor der Abstimmung** in Einzelgesprächen erfolgen. Sprechen Sie mit den Vertretern aller Parteien! Ideal ist es, wenn Sie die Mehrheitsverhältnisse vor der Sitzung bereits genau kennen. Die Gegenseite arbeitet mit taktischen Tricks, die Sie kennen sollten. So wird die Gegenseite bei einer drohenden Abstimmungsniederlage versuchen, die Abstimmung zu vertagen. Wenn Sie sicher wissen, daß die momentane Mehrheit die Straßenplanung ablehnen wird, ermuntern Sie „Ihre“ Abgeordneten, einen Antrag auf Abstimmung zu stellen.

Hat eine Gemeinde durch mehrmaliges Vertagen versäumt, fristgerecht zu einer Straßenplanung des Bundes Stellung zu nehmen, so hat sie keine Einwände vorgebracht und ist im weiteren Verfahren nicht mehr beteiligt!

Achten Sie darauf, daß bei der Abstimmung auch alle Planungsgegner anwesend sind. Auch während der Sitzung müssen Sie auf Vollzähligkeit „Ihrer Leute“ achten. Nicht daß die Pinkelpause eines Abgeordneten vom Vorsitzenden (und Straßenbau-befürworter) benutzt wird, nun abstimmen zu lassen. Leider müssen Sie mit allen Tricks rechnen. Die Mühe lohnt sich. **Durch die Ablehnung wird die Planung sehr wirksam gebremst.** Nur bei wenigen Großprojekten wird über den Willen der Gemeinde hinweg geplant.

Gelingt Ihnen die Ablehnung der Planung auf der politischen Schiene, dann haben Sie vorerst Ruhe. Aber aufgepaßt: bei knappen Abstimmungsergebnissen wird die Gegenseite versuchen, die Mehrheitsverhältnisse wieder zu drehen.

Versuchen Sie, günstige Mehrheitsverhältnisse zu nutzen, daß das gefährdete Gebiet positiv überplant wird, z. B. durch Ausweisung eines Landschaftsparkes, Naturschutzgebietes oder Anlage eines Naherholungsgebietes. Je besser das Gebiet planungsrechtlich abgesichert ist, um so besser geschützt ist es. Die Ausweisung als land- oder forstwirtschaftliche Fläche oder als Landschaftsschutzgebiet bietet nur einen geringen Schutz.

6 Einsprüche sammeln

Während der Auslegungsphase im Planungsverfahren ist es wichtig, daß möglichst viele BürgerInnen individuell abgefaßte Einzeleinsprüche gegen die geplante Trasse einlegen. Sammeleinsprüche, d.h. Unterschriftenlisten, sollten nur zur Ergänzung verwendet werden. Geben Sie auf Veranstaltungen, Festen oder an Informationsständen konkrete Formulierungshilfen.

Sammeln Sie die Einsprüche, damit Sie diese öffentlichkeitswirksam gemeinsam der Planungsbehörde übergeben können. Kopieren Sie alle Einsprüche vor der Übergabe, damit Sie später die planende Behörde überprüfen können, ob auch alle Bedenken behandelt wurden. Die Nicht-Behandlung von Bedenken ist ein formaler Grund, einen Baubeschluß durch ein Verwaltungsgericht für nichtig erklären zu lassen.

Die Planungsbehörde wird nur dann bereit sein, Ihre Einsprüche ernsthaft zu behandeln, wenn Sie glaubhaft machen können, daß Sie das Verfahren gerichtlich überprüfen lassen können, also klageberechtigt und-willig sind.

7 Prozeßvorbereitung

Selbstverständlich müssen Sie sich auch frühzeitig auf eine Klage vorbereiten. Denn sollten Sie trotz aller Anstrengung eine Ablehnung im politischen Raum nicht erreicht haben, ist dies fast der letzte Weg, der Ihnen noch offensteht. Aber auch wenn viele wichtige Gründe gegen die Planung sprechen: vor Gericht und auf hoher See ist man in Gottes Hand! Und haben Sie in der ersten Instanz gewonnen, dann geht die Gegenseite garantiert in Berufung.

Da es in Baden-Württemberg kein Verbandsklagerecht gibt, brauchen Sie **GrundeigentümerInnen, die klagewillig sind**. Oder Ihre Organisation muß selbst ein Grundstück im Planungsgebiet besitzen. Am günstigsten ist es natürlich, wenn beides zutrifft. **Geeignet sind Grundstücke, die enteignet werden müßten**. In Frage kommen auch Flächen, die für die Zeit der Baudurchführung benötigt werden, oder solche, die für ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind. Versuchen Sie, an die Namen der Grundstücksbesitzer zu kommen. Gehen Sie in das Planungsgebiet, sprechen Sie die Leute an. Die GrundstücksbesitzerInnen sollten Sie in Ihre Organisation einbinden. Günstig ist es wenn von verschiedenen Grundstücken EigentümerInnen klagen, da sonst (bei langen Straßenplanungen) die Planung geteilt werden könnte und Teilstücke realisiert werden. Durch die verkehrsinduzierende Wirkung dieser Teilstücke wird dann der Sachzwang verstärkt, auch noch den Rest zu bauen.

Zur finanziellen Unterstützung der KlägerInnen gründen Sie einen **Rechtshilfefond**. Finden Sie möglichst viele Klagewillige, auch wenn Ihre Organisation ein „Sperrgrundstück“ besitzt, da Ihnen im Laufe der Zeit einige durch Vergleiche „verloren“ gehen könnten. Sie müssen damit rechnen, daß den GrundstücksbesitzerInnen alternative Angebote von der Gemeinde gemacht werden.

Last not least brauchen Sie einen Anwalt. Ideal wäre ein Anwalt, der sich im Verwaltungsrecht sehr gut auskennt, langjährige Prozeßerfahrung hat, auf dem neuesten verkehrswissenschaftlichen Stand ist, im Umweltschutz engagiert ist, großes Interesse an Ihrem Fall hat, viel Zeit hat und ganz in Ihrer Nähe wohnt. So jemanden findet man natürlich nur sehr selten. Deshalb müssen Sie Abstriche machen. Neben Erfahrungen im Verwaltungsrecht sollte auf jeden Fall ein Gefühl für die Umweltproblematik vorhanden sein. Da VerwaltungsrechtlerInnen oft überlastet sind, sollten Sie Ihre Mithilfe anbieten. Sie müssen die Vorarbeiten wie Akten- und Planstudium sowie Gutachtenprüfungen übernehmen.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg!

