

Der Kirchenvorstand der
Ev.-Luth. Kirchgemeinde Panitzsch
Lange Straße 17
04451 Borsdorf OT Panitzsch

Landesdirektion Leipzig
Referat 37
Braustraße 2
04107 Leipzig

Panitzsch, den 20.12.2009

Betreff: **Raumordnungsverfahren für das Bauvorhaben B 87n**

hier: **Einwendungen der Kirchgemeinde Panitzsch gegen das bisherige Verfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ausgehend von den ausgelegten Planungsunterlagen zum Neubau der B 87n (Abschnitt I, Leipzig - Eilenburg) sieht sich der Kirchenvorstand der Ev.-Luth. Kirchgemeinde Panitzsch leider veranlasst, nachfolgende Stellungnahme abzugeben.

Bevor im Einzelfall auf die seitens der mit der Planung betrauten Behörden begangenen Fehler eingegangen wird, erlaubt sich der Kirchenvorstand vorab, folgende Erklärung abzugeben: Die Ev.-Luth. Kirchgemeinde Panitzsch liegt in dem durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 betroffenen Gebiet. Aufgrund dieses Betroffenseins und der zum Teil gravierenden Fehler im laufenden Planverfahren sieht es der Kirchenvorstand als seine Pflicht an, sich nicht nur für seine eigenen Interessen einzusetzen, sondern auch der, ihm obliegenden Verantwortung ggü. seinen etwa 600 Kirchgemeindegliedern gerecht zu werden. Der Kirchenvorstand wird daher in der Wahrnehmung dieser Aufgabe der mit der Planung betrauten Stelle mit der notwendigen Deutlichkeit aufzeigen, dass auch die Kirchgemeinde Panitzsch – neben der Gemeindeverwaltung Borsdorf, vielen Privatpersonen, Bürgervereinigungen und gemeinnützigen Vereinen – nicht gewillt ist, der bisherigen Planung tatenlos zuzusehen. Ausgehend von der Vielzahl, der zum Teil gravierenden Fehler im Rahmen des Planungsverfahrens, gelangt der Kirchenvorstand zu der Einschätzung, dass die Planung nicht ergebnisoffen, sondern vielmehr zielorientiert durchgeführt worden ist, um den besagten Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 zur Vorzugsvariante werden zu lassen.

Nachstehend soll auf folgende Punkte im Einzelnen eingegangen werden:

I. Kircheneigene Belange

- I.1. Nichtbeteiligung der Kirchgemeinde als Träger öffentlicher Belange
- I.2. Irreparabler Eingriff in die Schöpfung Gottes
- I.3. Kircheneigenes Flurstück betroffen

II. Allgemeine Verfahrensfehler

- II.1. Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 widerspricht dem 5. FStrAbG
- II.2. Fehlerhafter Übergang von der Teilfortschreibung zum Raumordnungsverfahren

III. Fehler im Zusammenhang der Bewertung des Ist-Zustandes

- III.1. Fehlerhafte Bewertung des Ist-Zustandes hinsichtlich des Straßennetzes
- III.2. Auswirkungen der fehlerhaften Bewertung des Ist-Zustandes für die Anwohner
- III.3. Sonstige Auswirkungen der fehlerhaften Bewertung des Ist-Zustandes

IV. Inhaltliche Fehler des bisherigen Planungsverfahrens

- IV.1. Verkennung des hohen Konfliktpotentials des Planungsgebiets
- IV.2. Fehlerhafte Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Partheaue“
- IV.3. Überplanung des einzigen unzerschnittenen störungsarmen Raums der Region
- IV.4. Fehlerhafte Rangvergabe im Rahmen der Teilfortschreibung
- IV.5. Fehlerhafte Rangvergabe im Rahmen des Raumordnungsverfahrens
- IV.6. Fehlende Variantenuntersuchung außerhalb des Planungskorridors
- IV.7. Fehlende Nachvollziehbarkeit der angegebenen Kostenschätzung

I. Kircheneigene Belange

I.1. Nichtbeteiligung der Kirchengemeinde als Träger öffentlicher Belange

Mit Bestürzung hat der Kirchenvorstand zur Kenntnis genommen, dass die Kirchengemeinde Panitzsch bisher nicht als Träger öffentlicher Belange angehört wurde. Die Behörde hat insofern übersehen, dass die Kirchengemeinde Panitzsch gemäß § 4 I 1 BauGB zwingend zu beteiligen gewesen wäre, da durch die Planung ihr Aufgabenbereich berührt ist.

Die Kirchengemeinde Panitzsch würde durch den Ausbau der B 87n gemäß Trassenvorschlag Variante I - Süd 1 bei der Durchführung von Gottesdiensten ebenso beeinträchtigt, wie hinsichtlich der Wahrnehmung der ihr obliegenden seelsorgerischen Aufgaben. Die geplante B 87n würde in äußerst geringer Entfernung zur Kirche und zum Kirchfriedhof verlaufen. Der angedachte autobahnähnliche Neubau der B 87n (Kraftfahrstraße) würde ein starkes Verkehrsaufkommen nach sich ziehen. Dieses wiederum brächte mehr als unerhebliche Lärmemissionen mit sich.

Zum einen würde die Durchführung der Gottesdienste stark beeinträchtigt werden. Auch der Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen (aktive Lärmschutzeinrichtungen) entlang der B 87n würde aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kaum die Kirche von Lärmemissionen schützen können: Die B 87n würde mehrere Höhenmeter unterhalb der auf einem Endmoränenhügel gelegenen Kirche verlaufen. Aktive Lärmschutzeinrichtungen der herkömmlichen Art würden den Lärm daher allenfalls zum Teil abhalten können, hauptsächlich würde der durch solche Einrichtungen nach oben abgeleitete Lärm gerade die Kirche Panitzsch besonders stark belasten. Auch bauliche Veränderungen (passive Lärmschutzeinrichtungen) an der Kirche könnten keine Abhilfe bringen, da die Kirche Panitzsch unter Denkmalschutz steht und der Einbau von Lärmschutzfenstern nicht mit den Vorgaben des Denkmalschutzes vereinbar ist.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Kirche erst im Jahre 2007 unter Verwendung von öffentlichen Fördergeldern und privaten Spenden umfangreich saniert worden ist, mit dem Ziel, dass sie auch in den nächsten Jahrhunderten für Gottesdienste genutzt werden kann. Es wäre geradezu ein Musterfall für den verschwenderischen Umgang mit öffentlichen wie mit privaten Finanzmitteln, wenn jetzt eine autobahnähnliche Straße in unmittelbarer Nähe zur Kirche entstünde und hierdurch die Durchführung von Gottesdiensten nahezu unmöglich würde.

Zum anderen würden der Kirchengemeinde obliegende seelsorgerische Aufgaben, wie die

würdevolle Gestaltung von Trauerfeiern auf dem Kirchfriedhof, in erheblichem Maße beeinträchtigt werden. Man vergegenwärtige sich z.B., wie mit den Gefühlen von Angehörigen eines Verstorbenen umgegangen würde, wenn während der Trauerrede der Pfarrer gezwungen wäre, mehrfach neu anzusetzen, weil seine Worte im Lärm vorbeifahrender LKW oder Motorräder untergegangen sind.

Die Nichtbeachtung der tatsächlich für die Kirche bzw. den Kirchfriedhof zu erwartenden Lärmimmissionen stellt einen Fehler im Abwägungsvorgang (Abwägungsdefiz) dar (vgl. OVG Bautzen, SächsVBl. 1999,134). Indem die Planungsbehörde die Kirchgemeinde Panitzsch nicht als Träger öffentlicher Belange ansieht, missachtet sie zudem, dass alle Staatsgewalt vom Volke ausgeht und dass sich das deutsche Volk ausdrücklich – so steht es in der Präambel des Grundgesetzes – sein Grundgesetz und in Ableitung hiervon auch alle anderen Gesetze „im Bewusstsein seiner Verantwortung vor Gott“ gegeben hat. Auch 20 Jahren nach dem Mauerfall – zu welchem die evangelische Kirche einen nicht unwesentlichen Beitrag geleistet hat – scheint sich in der Frage, ob Kirchgemeinden aus Sicht des Staates als Träger öffentlicher Belange in Planungsverfahren zu beteiligen sind, nichts geändert zu haben.

I.2. Irreparabler Eingriff in die Schöpfung Gottes

Das durch den Trassenvorschlag I – Süd 1 betroffene Gebiet zwischen den Ortschaften Borsdorf-Panitzsch und Taucha ist eine gewachsene Auen- und Endmoränenlandschaft. Das Gebiet mit dem Flusslauf der Parthe und den sich anschließenden Endmoränenhügeln ist im Raum Leipzig geologisch einzigartig und daher überaus wertvoll.

Der geplante Neubau der B 87n würde diese Landschaft in unwiderruflicher Weise für alle Zeit zerstören. Auch etwaige ökologische Ausgleichsmaßnahmen könnten dem nicht entgegenwirken, da die Landschaft nicht nur von einer hohen visuellen Verletzbarkeit geprägt ist, sondern vielmehr der ursprüngliche Charakter ihre Einzigartigkeit begründet. Jedwede planerische Ausgleichsmaßnahme könnte daher nicht verhindern, dass der Neubau der B 87n gemäß dem Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 einen irreparablen Eingriff in die Schöpfung Gottes mit sich brächte.

Die Planungsunterlagen gehen auf diese zu erwartenden Beeinträchtigungen nicht ein. Somit konnten diese Belange bei der Wahl der zu bevorzugenden Planvariante keine Berücksichtigung finden. Insofern wurde das Planungsverfahren fehlerhaft durchgeführt.

I.3. Kircheneigenes Flurstück betroffen

Nicht nachvollziehen kann der Kirchenvorstand die Feststellung auf S.133 des Erläuterungsberichts zum Raumordnungsverfahren, dass durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 „...keine besonders schwerwiegenden Eingriffe in Eigentumsrechte“ bedingt werden. Eine Definition, was unter einem solchen „besonders schwerwiegenden Eingriff“ zu verstehen ist, ist im Erläuterungsbericht nicht enthalten.

Durch den geplanten Neubau der B 87n ist ein Flurstück der Kirchgemeinde Panitzsch (Flurstück Nr. 183) betroffen. Aus Sicht des Kirchenvorstandes würde der geplante Neubau der B 87n einen besonders schwerwiegenden Eingriff in die Eigentumsrechte der Kirchgemeinde Panitzsch bedingen. Die Nichtbeachtung der durch die Planung betroffenen Eigentumsrechte der Kirchgemeinde Panitzsch stellt einen erheblichen Fehler im Planungsverfahren dar. Die Planungsbehörde sei zudem darauf hingewiesen, dass auch im Falle einer ihrseitig evtl. anders ausfallende Bewertung in der Frage, was einen „besonders schwerwiegenden Eingriff“ in Eigentumsrechte darstellt und was nicht, das laufende Planungsverfahren nicht isoliert betrachtet werden darf. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Kirchgemeinde Panitzsch bereits für den Neubau der B 6n unter Androhung einer Zwangsenteignung dazu veranlasst worden ist, das Eigentum an mehreren ihr gehörenden Flurstücken (teilweise) zu übertragen.

Würde die Frage, ob ein schwerwiegender Eingriff in Eigentumsrechte vorliegt oder nicht, losgelöst von Eigentumsübertragungen im Zusammenhang mit früheren Straßenausbauplanungen getroffen werden, würde übersehen werden, dass erst die Gesamtschau – bisheriger, jetzt stattfindender und, soweit sich solche jetzt in irgendeiner Weise bereits abzeichnen, auch zukünftiger Planungen – die Einschätzung ermöglicht, ob ein „schwerwiegender Eingriff in Eigentumsrechte“ durch die jetzige Planung bedingt wird. Durch eine – wie im jetzigen Raumordnungsverfahren vorgenommene – isolierte Betrachtung, wird der Fall geradezu provoziert, dass ein Betroffener durch mehrfache Enteignungen, welche einzeln betrachtet keinen „besonders schwerwiegenden Eingriff“ in seine Eigentumsrechte bedingen, aufgrund der Summe der Eingriffe letztlich um sein gesamtes Eigentum gebracht wird, was dann freilich den stärkstmöglichen Eingriff und mithin in jedem Falle einen als „besonders schwerwiegend“ einzustufender Eingriff in bestehende Eigentumsrechte bedingen würde.

Die Kirchgemeinde Panitzsch wird daher das nun betroffene Flurstück nach derzeitiger Sachlage nicht freiwillig an den Staat übertragen. Als weiterer Grund der Verweigerung

einer freiwilligen Eigentumsübertragung ist der Umstand zu benennen, dass die neuerlich bevorzugte Planvariante im Widerspruch zu den Vorgaben des 5. FStrAbG und dem als Anhang beigefügten Bedarfsplan für Bundesfernstraßen steht (hierzu sogleich mehr). Wenn sich staatliche Behörden offensichtlich selbst nicht an bestehende Gesetze halten, sieht es die KG Panitzsch – soweit es in ihrer Macht steht – als ihre Pflicht an, die Behörden in ihre Schranken zu weisen, d.h. sie daran zu erinnern, dass auch Behörden als Träger der Staatsgewalt an bestehende Gesetze gebunden sind.

II. Allgemeine Verfahrensfehler

II.1. Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 widerspricht dem 5.FStrAbG

Der jetzt seitens der Planungsbehörden präferierte Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 steht im Widerspruch zu den Vorgaben des 5. FStrAbG und dem als Anhang beigefügten Bedarfsplan für Bundesfernstraßen. In diesem Bedarfsplan ist festgeschrieben, dass der Anschluss der B 87n an die BAB 14 an der Anschlussstelle Leipzig Mitte erfolgen soll. Der bereits im Rahmen der Teilfortschreibung und jetzt auch im Raumordnungsverfahren ausgewiesene Planungskorridor widerspricht den gesetzlichen Vorgaben, da er keine zur Anschlussstelle Leipzig Mitte der BAB 14 trichterförmig zulaufenden Form hat, sondern sich in diesem Gebiet vielmehr umgekehrt trichterförmig auf eine Breite von etwa 18 km vergrößert. Erst auf Basis dieser rechtswidrigen Umgehung der Vorgaben des 5. FStrAbG konnte der Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 zum Planungsgegenstand werden.

II.2. Fehlerhafter Übergang von der Teilfortschreibung zum Raumordnungsverfahren

Auch in diesem Zusammenhang stößt die bisherige Planung auf massive Bedenken. Zum einen wurde das Bauvorhaben B 87n nicht in das Verfahren zur Gesamtfortschreibung integriert. Nicht nachvollziehbar ist die Feststellung, dass eine solche Integration im Verfahren zur Regionalplanung Westsachsen 2008 nicht möglich gewesen ist, da dies der damalige Planungsstand – angeblich – nicht ermöglicht hätte. Die Planungsbehörde muss sich fragen lassen, wie der einschlägige Entwicklungsplan Verkehr dennoch bereits Grundlage für den Landesentwicklungsplan 2003 sein konnte?

Zum anderen ist es mehr als bedenklich, dass das jetzige Raumordnungsverfahren in engem zeitlichen Zusammenhang zur Teilfortschreibung durchgeführt wird. Sinn und Zweck der Teilfortschreibung war es unter anderem, bestehende planerische Konflikte im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens zu beseitigen. Dass die Teilfortschreibung in der durchgeführten Form grds. geeignet sein konnte, das enorme Konfliktpotential, welches das durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 betroffene Gebiet aufweist, zu beseitigen, wird bezweifelt. Allenfalls hätte dies möglich sein können, wenn die vorgebrachten Anregungen und Bedenken Berücksichtigung gefunden hätten. Dies ist jedoch ausgeschlossen, da die Frist zur Abgabe von Anregungen und Bedenken zur Teilfortschreibung am Freitag, den 25.09.2009 endete und die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren bereits am Montag, den 28.09.2009 vorgelegen haben. Die Planungsbehörde wird nicht ernsthaft vortragen wollen, dass sie am dazwischen liegenden Wochenende sämtliche vorgebrachte Anregungen und Bedenken gesichtet und bei der sodann (!) erfolgten Anfertigung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren mit hinreichender Gewissenhaftigkeit berücksichtigt hat.

Mit ihrer Vorgehensweise hat die Planungsbehörde deutlich gemacht, dass sie kein Interesse an der Meinung Betroffener hat und deren Anspruch auf rechtliches Gehör – einen im Grundgesetz verankerten Verfahrensgrundsatz – auf das Größte verletzt.

III. Fehler im Zusammenhang mit der Bewertung des Ist-Zustandes

III.1. Fehlerhafte Bewertung des Ist-Zustandes hinsichtlich des Straßennetzes

Nicht nachvollziehbar ist die pauschale Feststellung im Erläuterungsbericht, dass der „strukturschwache Raum zwischen der A 13, A 4, A 14 ... straßenverkehrlich unterdurchschnittlich erschlossen (ist ... und dies) sowohl die Anbindung an das Fernstraßennetz als auch die Qualität des vorhandenen Straßennetzes (betrifft)“. Dies mag für einige Teile des Gesamtplanungsgebietes zutreffend sein, jedoch nicht für das, durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 betroffene Gebiet. Dieses ist verkehrstechnisch überdurchschnittlich gut erschlossen. Mit der A 14, der B 6n, der „alten“ B 6 und der B 186 stehen bereits jetzt ausreichend Verkehrswege zur Verfügung. Zudem wurden diese in den letzten Jahren zum Teil erheblich ausgebaut, sodass es schlicht falsch ist, zu konstatieren, dass die vorhandenen Verkehrswege von unzureichender Qualität sind.

III.2. Auswirkungen der fehlerhaften Bewertung des Ist-Zustandes für die Anwohner

Für die Anwohner des Gebietes brächte der Neubau der B 87 aufgrund der bereits vorhandenen verkehrstechnischen Erschließung keine Vorteile.

In diesem Zusammenhang sei auch darauf verwiesen, dass neben der seit langem bestehenden Wohnbebauung im betroffenen Gebiet in den letzten 20 Jahren mehrere neue Wohngebiete entstanden sind. In diesen ist vorwiegend eine Bebauung mit Einfamilienhäusern anzutreffen. Hieraus lässt sich erkennen, dass gerade Familien in das betroffene Gebiet gezogen sind. Ein Grund hierfür ist insbesondere die bisher als hoch einzustufende Lebensqualität des Gebietes. Viele Familien haben hierzu in nicht unerheblichen Maße finanzielle Investitionen getätigt, mit dem Ziel, sich in einer lebenswerten Umgebung niederzulassen. Der Ausbau der B 87n entlang des Trassenvorschlags Variante I – Süd 1, würde die Lebensqualität vieler Anwohner in entscheidender Weise beeinträchtigen. Als eine solche negative Beeinträchtigung ist bereits der Neubau der B 6n und der Ausbau der A 14 einzustufen. Eine weitere Straße mit einem alles andere als unerheblichen Verkehrsaufkommen würde die Lebensqualität vieler Anwohner in entscheidender Weise beeinträchtigen. Diese Problematik ist weder im Rahmen der Teilfortschreibung noch im Raumordnungsverfahren ausreichend thematisiert worden. Auch insofern leidet die bisherige Planung an einem Abwägungsdefizit.

In der bisherigen Planung völlig unberücksichtigt ist der Umstand, dass viele Kinder und Jugendliche aus der Gemeinde Borsdorf weiterführende Schulen in der Stadt Taucha besuchen. Für ihren Schulweg stehen bisher mehrere Verkehrswege zur Verfügung. Diese sind aufgrund ihres geringen Verkehrsaufkommens als relativ sicher einzustufen. Würde nun die B 87n gemäß dem Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 erfolgen, hätte dies zur Folge, dass die bestehenden Schulwege durch die B 87n „zerschnitten“ würden. Um weiterhin einen gefahrarmen Schulweg zu erhalten, müssten folglich mehrere nichtebenerdige Querungen der B 87n gebaut werden. Ob diese notwendig werdenden Folgemaßnahmen in der Planung hinreichende Berücksichtigung gefunden haben, geht aus den Planungsunterlagen an keiner Stelle hervor und wird daher vom Kirchenvorstand zumindest vorerst bestritten. Auch insofern muss daher festgestellt werden, dass die bisherige Planung an einem Fehler im Abwägungsvorgang leidet.

Der Kirchenvorstand möchte in diesem Zusammenhang die mit der Planung betrauten Behörden daran erinnern, dass auch ihnen gemäß Art. 6 I GG der Schutz der Familien obliegt und dieser herausgestellte Schutzauftrag nicht einer ungewissen Prognose –

welche auf der Basis ungenügenden Abwägungsmaterials ein wirtschaftliches Wachstum erhofft – geopfert werden darf. Die einzelnen Träger der Staatsgewalt verhielten sich geradezu widersprüchlich, würden sie erst zwei Jahrzehnte lang durch die Auszeichnung mehrerer ehemals unbebauter Gebiete als reine Wohngebiete insbesondere Familien dazu animieren, sich in diesen Gebieten – mit hoher Lebensqualität – niederzulassen, um sodann eine autobahnähnliche Straße genau in dieses Gebiet zu verlegen, wodurch die hohe Lebensqualität und bestehende Schulwege zerstört werden würden.

III.3. Sonstige Auswirkungen der fehlerhaften Bewertung des Ist-Zustandes

Auch für die ortsansässigen Unternehmen ergäbe sich aus dem Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 keinerlei Vorteil. Dass die Planungsbehörde zum insoweitigen Ist-Zustand Untersuchungen vorgenommen bzw. Feststellungen getroffen hat, ist aus den ausgelegten Unterlagen nicht zu entnehmen. Der Kirchenvorstand erlaubt sich, dies in knapper Form nachzuholen: Derzeitig ist das gegenständliche Gebiet durch eine landwirtschaftliche Nutzung geprägt, an welche sich mehrere Wohngebiete anschließen. Industrielle Ansiedlungen bzw. andere größere wirtschaftliche Nutzungen gibt es nicht; einzig einige mittelständische Unternehmen sind ortsansässig.

Die mit dem Ausbau der B 87n geplante Stärkung der Wirtschaft der Region – unabhängig vom Vorgetragenen wird unsererseits davon ausgegangen, dass der Ausbau der B 87n nicht einen einzigen neuen dauerhaften Arbeitsplatz für die Region beschere wird – würde dem betroffenen Gebiet keinen wirtschaftlichen Vorteil beschere, sondern vielmehr, durch die mit dem Straßenneubau verbundenen Zerschneidungseffekte, die bisherige landwirtschaftliche Nutzung erschweren oder gar zum Teil unmöglich machen. Folglich würde der verfolgte Planungszweck im betroffenen Gebiet verfehlt werden. Eine Realisierung des Projektes B 87n gemäß der Trassenvariante I – Süd 1 brächte für das betroffene Gebiet somit auch in wirtschaftlicher Hinsicht negative Auswirkungen mit sich und würde die ortsansässigen Unternehmen keinesfalls stärken, sondern ihnen einzig die Lasten des Straßenausbaus aufbürden. Diese zu erwartenden negativen Auswirkungen für ortsansässige landwirtschaftliche Unternehmen sind in der bisherigen Planung nicht ausreichend berücksichtigt worden.

IV. Inhaltliche Fehler des bisherigen Planungsverfahrens

Während sich die bisherigen Ausführungen darauf beschränkten, der Planungsbehörde aufzuzeigen, welche zu beachtenden Belange beim Zusammentragen des Abwägungsmaterials seitens der Behörde übersehen worden sind, bzw. allgemeine Verfahrensfehler zum Gegenstand hatten, wird im Folgenden auf einige wenige Punkte eingegangen, in denen die Behörde zwar Abwägungsmaterial zusammen getragen hat, dieses aber falsch bewertet bzw. in anderer Weise nicht hinreichend gewürdigt hat.

IV.1. Nichtbeachtung des hohen Konfliktpotentials des Planungsgebietes

Im Umweltbericht der Teilfortschreibung werden die Konfliktpotentiale der einzelnen Trassenvorschläge anhand mehrerer Prüfkriterien (Schutzgüter) untersucht, hinsichtlich der jeweiligen Empfindlichkeit (keine – gering – mittel – hoch) bewertet und anschließend zusammenfassend miteinander verglichen.

Der Kirchenvorstand erlaubt sich, die Prüfergebnisse der Empfindlichkeitsprüfung für die, durch die Trassenvorschläge Variante I – Süd 1 und Variante I – Nord betroffenen Gebiete zusammenfassend in einer Tabelle darzustellen, in der Hoffnung, dass die mit der Planung betraute Behörde sodann in die Lage versetzt sein wird, aus dem ihrerseits zusammengestellten Abwägungsmaterial nunmehr die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Da im Rahmen der Teilfortschreibung noch keine konkreten Trassenverläufe ermittelt bzw. festgesetzt worden sind, dies vielmehr erst jetzt im Rahmen des Raumordnungsverfahrens erfolgt ist, entsprechen die Trassenbezeichnungen den jetzt im Raumordnungsverfahren gewählten Bezeichnungen. Die angegebenen Kartenbezeichnungen entsprechen hingegen denen der Teilfortschreibung, da im Raumordnungsverfahren auf die einzelnen Prüfkriterien und die dazugehörigen Karten nicht erneut eingegangen wird, vielmehr im Erläuterungsbericht des Raumordnungsverfahrens falsche Schlussfolgerungen aus den Untersuchungen der Teilfortschreibung gezogen worden sind.

Betrachtet man die angeführten Bewertungsfaktoren, ergibt sich auf den ersten Blick, dass die Variante I – Süd 1 hinsichtlich sämtlicher Schutzgüter von größerer Empfindlichkeit als die Variante I – Nord geprägt ist. Der gleichwohl erfolgte Ausweis des Trassenvorschlages Variante I – Süd 1 als Vorzugsvariante ist daher nicht nur nicht nachvollziehbar, sondern missachtet auch die einschlägige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Dieses hat in einem Urteil (BVerwGE 45, 309) entschieden, dass eine Planung unter einem Abwägungsfehler (Abwägungsdisproportionalität) leidet, wenn auch ein anderes, weniger schutzwürdiges Gebiet für die Realisierung der Planung zur Verfügung steht. Ein solches weniger schutzwürdiges Gebiet wäre das durch Trassenvorschlag Variante I – Nord betroffenen Gebiet.

Tabelle Nr.1:

Schutzgut	Karte	Empfindlichkeit der Variante I – Süd 1	Empfindlichkeit der Variante I - Nord
Mensch ...	B-1	vorwiegend mittel, teilweise hoch	vorwiegend mittel, teilweise gering
Tiere, Pflanzen ...	B-2	mittel, im Bereich Parthenaue hoch	vorwiegend mittel, teilweise gering
Boden	B-3	mittel	vorwiegend mittel, teilweise gering
Grundwasser	B-4a	vorwiegend mittel, im Bereich der Parthe hoch	teilweise mittel, teilweise gering
Oberflächenwasser	B-4b	vorwiegend mittel, im Bereich der Parthe und östlich von Jesewitz hoch	vorwiegend gering, teilweise mittel, im Bereich des Hasengrabens hoch
Klima und Luft	B-5	vorwiegend mittel, auf einer Länge von etwa 4 km hoch	vorwiegend mittel, auf einer Länge von etwa 1 km hoch
Landschaft	B-6	vorwiegend hoch, teilweise mittel	gering bis hoch zu etwa gleichen Teilen

Die angegebenen Einstufungen der Empfindlichkeit sind dem zum Umweltbericht der Teilfortschreibung gehörenden Kartenmaterial entnommen. Es erscheint dem Kirchenvorstand nicht nur notwendig, dies nochmals zu betonen, sondern weiterführend auch dringend geboten, im Folgenden einzelne Passagen aus dem Wortlaut des Umweltberichtes der Teilfortschreibung zu zitieren, da sich aus dem dort Gesagten zweifelsfrei ergibt, dass der jetzt im Raumordnungsverfahren präferierte Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 unter keinem der angegebenen Aspekte aus umweltfachlicher Sicht zur Vorzugsvariante hätte werden dürfen. Im Umweltbericht der Teilfortschreibung wird auf den Seiten 13 bis 16 Folgendes ausgeführt:

„Die Region verfügt aufgrund ihres hohen Zerschneidungsgrades durch Verkehrsstraßen und ihrer hohen Siedlungsdichte nur noch über wenige großräumig unzerschnittene und unverlärnte Gebiete mit besonderer Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung. Sie konzentrieren sich ... im Plangebiet der B 87n insbesondere auf die ... Taucha-Eilenburger Endmoräne.“

„Der überwiegende Teil des Plangebiets weist nur eine geringe bis sehr geringe Lebensqualität für Flora und Fauna auf. Die wenigen Bereiche hoher und sehr hoher Bedeutung für Flora und Fauna konzentrieren sich in den Auen und ihren Randbereichen (... Partheaue ...)... .“

„Folgende ... FFH-Gebiete ... befinden sich ... im Plangebiet:... Partheaue ...“.

„Als Böden mit besonderer Speicher- und regelungsfunktion sind Böden mit hohem und sehr hohem (Schadstoff-)Filter- und -puffervermögen im Plangebiet insbesondere im Bereich der Auen der ... Parthe anzutreffen.“

„Von den in der Region Westsachsen als selten einzustufenden Böden (mit Archivfunktion) sind im Plangebiet insbesondere Gleyen verschiedener Ausprägung zu nennen. Verbreitungsschwerpunkte sind die ... Partheaue.“

„ ... die Stagnogleye in der Partheaue sind als naturgeschichtlich bedeutsame Böden ... zu nennen.“

„... mittlere Grundwasserneubildungsraten (werden) insbesondere im Bereich der Taucha-Eilenburger Endmoräne erreicht... .“

„Durch ein hohes bis sehr hohes Retentionsvermögen sind große Bereiche der Taucha-Eilenburger-Endmoräne ... gekennzeichnet.“

„Bedingt durch das flache Relief weist das Plangebiet relativ ungünstige naturräumliche Bedingungen für den Kaltluftabfluss auf ... Reliefbedingt sind jedoch einzig die Hangbereiche der Partheaue von regionaler Bedeutung für die Kaltluftentstehung und den Kaltluftabfluss in städtische Belastungsgebiete.“

„Landschaftsräume mit einer hohen und sehr hohen landschaftlichen Erlebniswirkung und damit einer natürlichen Erholungseignung sind ... insbesondere ... die Auenbereiche ... der Parthe. Als weniger landschaftlich erlebniswirksam werden im Gegensatz dazu insbesondere die weit offenen Landschaften der Delitzscher Platte ... wahrgenommen.“

„Das Taucha-Eilenburger Endmoränengebiet und die Hohburger Berge sind als landschaftsprägender Höhenrücken und Kuppen ... besonders markant.“

„Teilbereiche des Plangebiets weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber visuellen Beeinträchtigungen ... auf. Dies sind insbesondere ... Gebiete der Taucha-Eilenburger Endmoräne.“

„Für eine ruhige, landschaftsbezogene Erholungsnutzung eignen sich vor allem die ... Landschaftsschutzgebiete der Endmoränenlandschaft zwischen Taucha und Eilenburg ... und die Partheaue“

All diese Bewertungen werden im Umweltbericht der Teilfortschreibung aufgeführt. Auf Seite 20 bzw. in Karte C des Umweltberichtes wird aus den einzelnen Empfindlichkeiten hinsichtlich der einzeln untersuchten Schutzgüter zusammenfassend das Umweltrisiko ermittelt, welches durch das Straßenbauvorhaben B 87n im Plangebiet ausgelöst wird. Diese zusammenfassende Bewertung ergibt sich aus der Überlagerung der einzelnen Konfliktpotentialbewertungen für alle Schutzgüter. Legt man nun diesen Prüfungsmaßstab für die jetzt im Raumordnungsverfahren geprüften Trassen Variante I – Süd 1 bzw. Variante I – Nord an, ergeben sich folgende jeweilige Umweltrisiken:

Tabelle Nr.2:

	Variante I – Süd 1	Variante I - Nord
Umweltrisiko	durchgängig mindestens hoch, im Bereich zwischen Taucha und Panitzsch und in der Partheaue sehr hoch	in einigen Gebieten mittel, in den übrigen Gebieten hoch, nirgends sehr hoch

Beachtet man dies, ergibt sich von selbst, dass die durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 betroffenen Gebiete in umweltfachlicher Hinsicht wesentlich schützenswerter als

die durch den Trassenvorschlag Variante I – Nord betroffenen Gebiete sind. Daher wäre der Trassenvorschlag Variante I – Nord aus umweltfachlicher Sicht als Vorzugsvariante auszuweisen gewesen. Hinzu kommt noch, dass die Unzerschnittenheit des durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 betroffenen Gebietes im Umweltbericht der Teilfortschreibung keine gesonderte Berücksichtigung gefunden hat. Wäre dies – richtiger Weise – geschehen, ergäbe sich eine weitere Verschiebung hin zum Trassenvorschlag Variante I – Nord als Vorzugsvariante.

Den Ausführungen auf den Seiten 117 und 118 des Erläuterungsbericht hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG muss daher auf das Entschiedenste widersprochen werden. Ausgehend von dem in der Teilfortschreibung zusammengetragenen Abwägungsmaterial und den daraus gezogenen Schlussfolgerungen hinsichtlich der sich aus den einzelnen Trassenvorschlägen ergebenden Umweltrisiken für die betroffene Gebiete, kann eine, an Hand objektiver Prüfkriterien vorgenommene, Abwägung nicht zu dem Ergebnis gelangen, dass „die Variante I – Nord sowie die Variante I – Süd 1 ... als nahezu gleichrangig anzusehen“ sind. Mithin wurden die, den einzelnen Trassenvorschlägen anhaftenden Konfliktpotentiale verkannt. Bei richtiger Ermittlung des jeweiligen Konfliktpotentials wäre im Ergebnis der Trassenvorschlag Variante I – Nord aus umweltfachlicher Sicht als alleinige Vorzugsvariante auszuweisen gewesen.

IV.2. Fehlerhafte Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Partheaue“

Ausgehend von dem Umstand, dass im Rahmen der Teilfortschreibung – in Ermangelung konkreter Trassenverläufe – zum damaligen Zeitpunkt nur eine Verträglichkeitsprüfung für den gesamten Planungskorridor erfolgen konnte, ist auf Folgendes hinzuweisen: Der jetzt präferierte Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 verstößt gegen die Richtlinie 92/43/EWG vom 21.05.1992 und damit gegen europäisches Naturschutzrecht. Die Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen, auch als Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie bezeichnet (kurz FFH-Richtlinie), geht von der grundsätzlichen Unzulässigkeit von Straßenneubaumaßnahmen in FFH-Gebieten aus. Der Erläuterungsbericht erkennt zunächst zutreffend, dass durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 das FFH-Gebiet „Partheaue“ betroffen ist. Umso unverständlicher ist, dass die Planungsbehörde nicht befähigt ist, dass geltende europäische Recht und dessen Konkretisierung im nationalen Recht richtig anzuwenden. Der deutsche

Gesetzgeber hat mit § 34 III Nr.2 BNatSchG die nationale rechtliche Konkretisierung vorgenommen und die Voraussetzungen benannt, unter denen das grundsätzliche europarechtliche Verbot von Straßenneubaumaßnahmen in FFH-Gebieten ausnahmsweise durchbrochen werden darf. Hiernach muss im Rahmen einer Alternativprüfung nachgewiesen werden, dass es keine, unter zumutbaren Bedingungen realisierbare, Projekt- und Standortalternative gibt, welche keine oder geringere Beeinträchtigungen für das FFH-Gebietes bedingt.

Eine Trassierung wäre ohne Querung des FFH-Gebietes „Partheaue“ möglich gewesen. Die Plaungsbehörde hat diese Möglichkeit sogar erkannt und als Trassenvorschlag Variante I – Nord bezeichnet. Weshalb seitens der Planungsbehörde dennoch der Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 als zu bevorzugende Trasse angesehen wird, ist vor allem vor dem Hintergrund nicht nachvollziehbar, dass sowohl der Gesetzgeber als auch das Bundesverwaltungsgericht bzw. der Europäische Gerichtshof sehr hohe Anforderungen im Zusammenhang mit der nur ausnahmsweise zulässigen Inanspruchnahme von FFH-Gebieten stellen. Nach Art. 6 III FFH-Richtlinie bzw. nach § 22b II, VIII SächsNatSchG ist eine Planung nur dann zulässig, wenn Gewissheit besteht, dass aus wissenschaftlicher Sicht keine vernünftigen Zweifel an dem Nichtvorliegen erheblicher Beeinträchtigungen bestehen. Bei der notwendigen Überprüfung hat die mit der Planung betraute Behörde die besten einschlägigen wissenschaftlichen Ergebnisse zu Grunde zu legen (Urteil des EuGH vom 07.09.2004, Rs.C-127/02). Das Bundesverwaltungsgericht stellt in einem Urteil fest, dass Flächenverluste immer erhebliche Beeinträchtigungen darstellen (BVerwG Urt. vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, NuR 2008, 633). Da der geplante Neubau der B87n im Bereich zwischen Leipzig und Zwethau mit einem Regelquerschnitt von 28,00m erfolgen soll, würde mit ihm ein erheblicher Flächenverlust einhergehen und mithin eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Partheaue“ bedingen. Die Feststellung auf Seite 123 des Erläuterungsberichts, dass „durch keine der Varianten ... erhebliche Beeinträchtigungen ... verursacht (werden)“ widersetzt sich den bindenden Vorgaben der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hinsichtlich des Vorliegens einer erheblichen Beeinträchtigung im Falle von Flächenverlusten. Die kurze Feststellung des Nichtvorliegens einer erheblichen Beeinträchtigung – ohne jedwede Belegung durch ermittelte Fakten – stellt zudem auch keinesfalls sicher, dass die mit der Planung betraute Behörde, die besten einschlägigen wissenschaftlichen Ergebnisse ihrer insoweitigen Überprüfung zu Grunde gelegt hat. Auch insofern verstößt die Behörde gegen die seitens des BVerwG aufgestellten Anforderungen.

Da somit eine zweifelsfreie FFH-Verträglichkeit des, das FFH-Gebiet „Partheaue“ querenden, Trassenvorschlages Variante I – Süd 1 nicht gegeben ist, hätte zwingend eine FFH-Ausnahmeprüfung erfolgen müssen. Obwohl bereits im Rahmen der Teilfortschreibung die Möglichkeit der erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiet „Partheaue“ festgestellt worden ist, wurde eine solche Prüfung bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht in der erforderlichen Form vorgenommen.

Eine Ausnahme setzt nach Art. 6 IV FFH-Richtlinie bzw. nach § 22b III, V SächsNatSchG kumulativ voraus, dass der Plan / das Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist, weiterhin, dass keine zumutbaren Alternativen vorhanden sind, mit denen der mit dem Plan / dem Projekt verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zu erreichen sind und schließlich, dass die zur Sicherung der Gesamtheit und Funktion des Schutzgebietes „Natura 2000“ die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, sog. Kohärenzmaßnahmen, getroffen worden sind.

Hinsichtlich der ersten Voraussetzung hat die Planungsbehörde bei der Ermittlung der Verkehrswirksamkeit der einzelnen Trassen (S. 104 und 105 des Erläuterungsberichts) übersehen, dass der Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 mehr als 40 % des Pendlerverkehrs zwischen Torgau-Eilenburg und Leipzig nicht erfasst, da ausweislich des Landesentwicklungsplanes Karte 3 „Pendlereinzugsbereiche“ mehr als 20 % aus Plaußig-Portitz und mehr als 20 % aus Taucha kommen, diese jedoch aus dem Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 weder einen Zeit- noch einen Streckengewinn realisieren könnten und folglich die neue B 87n nicht nutzen würden, wenn diese entlang des Trassenvorschlages Variante I – Süd 1 realisiert werden würde. Folglich ist der auf den Seiten 104 ff. des Erläuterungsberichts behauptete zwingende Grund des möglichst verkehrswirksamen Neubaus der B 87n gar nicht in der angegebenen Form gegeben. Vielmehr würde sich – nach Abzug der durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 nicht erfassten 40 % der Berufspendler – der Trassenvorschlag Variante I – Nord als verkehrswirksamste Lösung ergeben. Weiterhin hat die Planungsbehörde – wie bereits unter Punkt II. ausführlich dargestellt – entscheidungserhebliche soziale Aspekte überhaupt nicht in die Planung einbezogen.

Hinsichtlich der zweiten Voraussetzung (Nichtexistenz zumutbarer Alternativen) ist festzustellen, dass das Bundesverwaltungsgericht bereits mehrfach entschieden hat, dass Alternativprüfungen nicht Teil der planerischen Abwägung sind, sondern dieser vorgelagert sein müssen (BVerwG, Urt. vom 27.01.2000, Az. 4 C 2.99, BVerwGE 110, 302/312;

BVerwG, Urt. vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, NuR 2008, 633). Weiterhin, dass eine Alternative immer dann vorliegt, wenn eine Planungsmöglichkeit vorliegt, durch welche Natura 2000 Gebiete nicht beeinträchtigt werden bzw. eine Beeinträchtigung prioritärer Lebensraumtypen oder Arten unterbleibt und sich die in zulässiger Weise verfolgten Planungsziele – trotz gegebenenfalls hinnehmbarer Abstriche – auch mit dieser verfolgen lassen (BVerwG, Urteil vom 17.05.2002, Az. 4 A 28.01, BVerwGE 116, 254/261f.; BVerwG, Urt. vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, NuR 2008, 633). Besteht – wie im vorliegenden Fall – eine zumutbare Alternative, darf nur diese verwirklicht werden. Die mit der Planung befasste Behörde hat insoweit auch kein Ermessen (BVerwG, Urt. vom 27.01.2000, Az. 4 C 2.99, BVerwGE 110, 302/310; BVerwG, Urt. vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, NuR 2008, 633). Hieraus leitet das Bundesverwaltungsgericht im Falle des Vorliegens einer zumutbaren Alternative ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot ab (BVerwG, Urt. vom 27.01.2000, Az. 4 C 2.99, BVerwGE 110, 302/310; BVerwG, Urteil vom 17.05.2002, Az. 4 A 28.01, BVerwGE 116, 254/261f.). Bereits aus dem Umweltbericht der Teilfortschreibung hat sich ergeben, dass durch eine nördliche Trassenführung oder durch den Ausbau der bestehenden Querungen – nämlich der bestehenden B 87 und der B 6 – eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes „Partheaue“ ausgeschlossen werden kann. Dieser nördlichere Verlauf hat sich im Raumordnungsverfahren zum Trassenvorschlag Variante I – Nord konkretisiert. Mithin wäre dieser Variante – ausgehend vom strikten Vermeidungsgebot – zwingend Vorrang einzuräumen gewesen.

Auf etwaige notwendig werdende Ausgleichsmaßnahmen im durch den Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 betroffenen Gebiet (dritte Voraussetzung) kommt es folglich nicht mehr an, da sich Art. 6 IV FFH-Richtlinie i.V.m. § 22b III, V SächsNatSchG zu einem verbindlichen Vermeidungsgebot hinsichtlich aller, das FFH-Gebiet „Partheaue“ querenden Neubaustrassen – und damit auch hinsichtlich des Trassenvorschlages Variante I - Süd 1 – verdichtet hat.

Die Nichtbeachtung dieser Umstände stellt einen gravierenden Verstoß gegen europäisches Naturschutzrecht und zugleich die Außerachtlassung sämtlicher einschlägiger Rechtsprechung des BVerwG und des EuGH dar.

IV.3. Überplanung des einzigen unzerschnittenen störungsarmen Raums der Region

Ausweislich des Landesentwicklungsplanes Sachsen gibt es in Sachsen nur noch 31 großflächige unzerschnittene störungsarme Räume. Dies sind unzerschnittene Räume mit einer Größe von mehr als 40 km². Besonders gravierend ist, dass im Umfeld der Stadt Leipzig nur noch ein einziges solches Gebiet existiert. Diese Räume sind von besonderer Bedeutung für störungsempfindliche bzw. wandernde Tierarten mit großräumigen Biotopansprüchen. Weiterhin sind sie aufgrund der geringen Lärmbelastung und der guten lufthygienischen Bedingungen für die landschaftsbezogene Erholung bedeutend. Letztlich stellen sie aufgrund der geringen Versiegelung wichtige Retentionsräume für den Wasserhaushalt dar. Gemäß dem Landesentwicklungsplan sind solche großflächig unzerschnittenen Räume bei der Verkehrswegeplanung in besonderer Weise zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Teilfortschreibung wurde die herausragende Bedeutung des einzigen unzerschnittenen störungsarmen Raumes im Umfeld der Stadt Leipzig nicht hinreichend erkannt. Weder der Textteil, noch der Kartenteil setzen sich mit der Problematik auseinander. Einzig im Umweltbericht wird auf die Bedeutung solcher Räume kurz eingegangen. Die Einzigartigkeit und besondere Bedeutung der unzerschnittenen Tauchaer-Eilenburger Endmoränenlandschaft wird jedoch verkannt. Das in den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgehaltene Umweltschutzziel Z 2.5.12, der im Landesentwicklungsplan festgeschriebene Grundsatz 4.2 sowie der im Regionalplan Westsachsen verankerte Grundsatz 4.1.8. – wonach die im ländlichen Raum außerhalb der Siedlungsflächen ausgewiesenen großen unzerschnittenen Freiflächen zu erhalten sind und geschützt werden sollen – wird im Rahmen der Teilfortschreibung nicht hinreichend beachtet. Im Raumordnungsverfahren wird auf diese Problematik gar nicht mehr eingegangen.

Daher ist im Ergebnis festzustellen, dass im schützenswerten, einzigen unzerschnittenen störungsarmen Raum im Umfeld der Stadt Leipzig eine Überplanung stattgefunden hat, welche durch eine nördlichere Trassenwahl – so z.B. durch die Wahl des Trassenvorschlages Variante I – Nord – vermeidbar gewesen wäre. Die Nichtberücksichtigung dieser Problematik stellt einen Verstoß gegen die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes dar.

IV.4. Fehlerhafte Rangvergabe im Rahmen der Teilfortschreibung

Für geradezu unfassbar und zugleich als deutlichen Beleg für die Zielorientiertheit der gesamten Planung befindet der Kirchenvorstand die Tatsache, dass die mit der Teilfortschreibung betraute Behörde nicht fähig und / oder nicht willens gewesen ist, die Rangvergabe hinsichtlich der Bewertung der einzelnen Planungskorridore nach den allgemein anerkannten Regeln vorzunehmen. Auf Seite 24 (Tabelle 14) des Umweltberichts wird der mögliche Korridor Nord 2 (dieser wird im Raumordnungsverfahren zum Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 konkretisiert) mit Rang 2 bewertet. Die nördlichen Korridore Nord 1 und Nord 1a werden beide mit Rang 1 bewertet. Da ein zweiter Rang in dem Fall, dass zwei erste Ränge vergeben werden, nicht vergeben werden darf, hätte der Korridor Nord 2 zwingend mit Rang 3 – und nicht mit Rang 2 – bewertet werden müssen. Der Fehler wiederholt sich auf Seite 25 (Tabelle 15) des Umweltberichtes. Diese beiden falschen Rangvergaben haben entscheidende Auswirkungen auf die Gesamtbewertung der Trassenkorridore: Richtig festgestellt wurde die Summe der Rangnummern für Variante Nord 1a (im Raumordnungsverfahren zum Trassenverlauf Variante I – Nord konkretisiert). Diese beträgt vier. Falsch wurde hingegen die Summe der Rangnummern für den Korridor Nord 2 (im Raumordnungsverfahren zum Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 konkretisiert) angegeben. Diese hätte mit fünf und nicht mit vier angegeben werden müssen. Folglich hätte der Korridor Nord 1a in der Gesamtbewertung alleinig Rang 1 belegt, während der Korridor Nord 2 auf Rang 2 gerutscht wäre.

Darüber hinaus sei angemerkt, dass die auf Seite 25 in Tabelle 15 angeführten Rangfolgen hinsichtlich der Bewertungsfaktoren Raumordnung und Verkehr im Rahmen der Teilfortschreibung nicht weiter begründet werden und daher nicht nachvollziehbar und folglich anzuzweifeln sind. Da diese Rangfolgen nicht nachvollzogen werden können, ist auch eine Bilanzierung mit dem Umweltkonfliktpotential – in Ermangelung eines nachvollziehbaren Gesamtbewertungsmaßstabes – nicht möglich. Hieraus und aus dem Umstand, dass in den Planungswissenschaften für derartige Aggregationsprobleme die Nutzwertanalyse anstatt das im Rahmen der Teilfortschreibung verwendeten einfachen Additionsverfahrens herangezogen wird, ergibt sich, dass das Vorgehen der Planungsbehörde geradezu zwangsläufig zu einer inkonsistenten und damit rechtswidrigen Gesamtbewertung führen mussten.

IV.5. Fehlerhafte Rangvergabe im Rahmen des Raumordnungsverfahrens

Im Folgenden ist von dem Umstand auszugehen, dass der im Rahmen der Teilfortschreibung mit Nord 3 bezeichnete Korridor, aufgrund seines erheblichen Abstandes in allen Bewertungsfaktoren der Teilfortschreibung zu den Korridoren Nord 1 bzw. Nord 2 gar nicht mehr zum Gegenstand des Raumordnungsverfahrens hätte werden dürfen. Weiterhin ist zu beachten, dass dieser Korridor, welcher im Raumordnungsverfahren zum Trassenvorschlag Variante I – Süd 2 konkretisiert worden ist, auch nach allen Prüfkriterien des Raumordnungsverfahrens von vornherein ausscheidet.

Die dennoch erfolgte Einstellung dieser Planungsvariante in die umweltfachliche Abwägung des Raumordnungsverfahrens hat im Ergebnis zur Folge, dass die Abwägungsentscheidung zwischen den Trassenvorschlägen Variante I – Süd 1 und Variante I – Nord verzerrt wird. Dieses Vorgehen ist aus Sicht des Kirchenvorstandes ein weiteres Indiz dafür, dass die Prüfung zielorientiert durchgeführt worden ist. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zwischen den Trassenvorschlägen Variante I – Nord, Variante I – Süd 1 und Variante I – Süd 2 ergab sich die Gleichrangigkeit der Trassenvorschläge Variante I – Nord und Variante I - Süd 1. Wäre richtiger Weise der Trassenvorschlag Variante I – Süd 2 nicht in diese Abwägung einbezogen worden, hätte sich das folgende Abwägungsergebnis ergeben:

Tabelle Nr.3:

Schutzgut	Variante I – Nord	Variante I – Süd 1
Mensch / menschliche Gesundheit	1	2
Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	2	1
Boden	2	1
Wasser	1	2
Luft und Klima	1	2
Landschaft	1	2
Kultur- und Sachgüter	2	1
Summe	10	11
Gesamtbewertung	1	2

Im Ergebnis wären dann die Variante I – Nord und die Variante I – Süd 1 gerade nicht als gleichrangig anzusehen, es ergäbe sich vielmehr eine Verschiebung zugunsten der Variante I – Nord, d.h. diese wäre als alleinige Vorzugsvariante auszuweisen gewesen.

IV.6. Fehlende Variantenuntersuchung außerhalb des Planungskorridors

In der zur Teilfortschreibung gehörenden Karte 14 „Raumnutzung“ wurde ein Planungskorridor festgelegt. Wie bereits dargestellt (vgl. Punkt II.1.), widerspricht dieser den Vorgaben des 5.FStrAbG.

In Ermangelung greifbarer Anhaltspunkte ist anzuzweifeln, dass der gewählte Korridor unter Beachtung der Belange der Raumordnung, der Umwelt und des Verkehrs erfolgt ist. Untersuchungen und Abwägungen haben sowohl im Rahmen der Teilfortschreibung als auch in den jetzt ausgelegten Unterlagen des Raumordnungsverfahrens nur innerhalb des – aus hiesiger Sicht willkürlich gewählten – Planungskorridors stattgefunden. Ob es Trassenvarianten außerhalb des erstmals im Rahmen der Teilfortschreibung gewählten Korridors gibt, ist nicht hinreichend geprüft worden. Sowohl der Regionalplan Westsachsen 2008 als auch dessen Teilfortschreibung lassen keine Variantenuntersuchung außerhalb der ausgewiesenen Korridorebene erkennen. Auch insofern ist die Planung mit einem Abwägungsfehler behaftet.

IV.7.Fehlende Nachvollziehbarkeit der angegebenen Kostenschätzung

Letztlich ist auch die auf den Seiten 126ff. des Raumordnungsverfahrens angegebene Prüfung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Trassenvorschläge nicht nachvollziehbar. Diese folgenden Ausführungen greifen die auf den Seiten 59ff. des Erläuterungsberichts dokumentierten Ausführungen auf. Dort wird sich vor allem mit den durch die jeweilige Planungsvariante notwendig werdenden Brückenbauwerken auseinander gesetzt. Tabelle Nr. 4 fasst die insoweitigen Feststellungen kurz zusammen:

Tabelle Nr.4:

Art der Brückenbauwerke	Anzahl der Brückenbauwerke in Variante I – Nord	Anzahl der Brückenbauwerke in Variante I – Süd 1
Lw > 2 m bis 10m	2	2
Lw > 10m bis 35m	1	3
Lw > 35m bis 100m	1	3
Lw > 100m	1	1
Überführungsbauwerke	13	14

Beachtet man zudem, das sich aus dem Trassenvorschlag Variante I – Süd 1 tatsächlich ergebende Umweltrisiko und die daher tatsächlich notwendig werdenden Ausgleichsmaßnahmen, stellt sich die Frage, weshalb gerade der Trassenvorschlag, welcher die meisten Brückenbauwerke verlangen und die meisten Ausgleichsmaßnahmen nach sich ziehen würde, der preisgünstigste und damit der wirtschaftlichste sein soll. Die Beantwortung der Frage bleibt der Erläuterungsbericht schuldig. Auch insofern ist die Planung mit einem erheblichen, d.h. die zu treffende Planungsentscheidung beeinflussenden, Abwägungsmangel behaftet.

Ebenfalls zu beanstanden ist die erfolgte Kostenschätzung hinsichtlich der in Planungsunterlage 13.1.1 bzw. 13.1.2 angegeben Kosten für Grunderwerb bzw. zu leistende Entschädigungszahlungen. Pauschal wurden für beide Trassenvorschläge (Variante I -Nord bzw. Variante I – Süd 1) zu erwartende Kosten mit 200.000 € / km Strecke angesetzt und sodann mit der jeweiligen Streckenlänge von 20,702 km (Variante I – Nord) bzw. 16,559 km (Variante I – Süd 1) multipliziert.

Diese Vorgehensweise missachtet zum einen, dass die betroffenen Trassenvorschläge in verschiedenen Gebieten liegen. Verschiedene Gebiete bedingen in aller Regel verschiedene Verkehrswerte. Von diesen – seitens der Behörde nicht ermittelten – tatsächlichen Verkehrswerten der betroffenen Grundstücke wären die tatsächlich zu erwartenden Entschädigungszahlungen abzuleiten gewesen.

Zum anderen missachtet die Vorgehensweise der Planungsbehörde, dass sich Variante I – Nord und Variante I – Süd 1 in einem weiteren zentralen Punkt unterscheiden: Während Variante I – Süd 1 vollständig durch bisher unbebautes Gebiet verlaufen würde, verlief Variante I – Nord zum Teil entlang bereits jetzt bestehender Straßen. An solchen bereits jetzt mit Straßen bebauten Gebieten ist kein Grunderwerb mehr notwendig und damit auch keine Entschädigungszahlungen zu leisten, da sich die bestehenden Straßen bereits jetzt im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Die Planungsbehörde hätte ihrer Kostenschätzung also nicht die sich letztendlich ergebende Streckenlänge der Variante I – Nord mit 20,702 km zu Grunde legen dürfen. Sie wäre vielmehr verpflichtet gewesen, von dieser Gesamtstreckenlänge diejenigen Streckenabschnitte abzuziehen, die sich bereits jetzt – durch schon im jetzigen Zeitpunkt bestehende und damit letztlich nur auszubauende Straßen – im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Dies hat die Planungsbehörde versäumt. Auch dies ist ein Indiz für die zielorientierte Herangehensweise der Behörde.

Fazit

Die mit der Planung betraute Behörde macht – indem sie entgegen der bestehenden Regelungen eines geltenden Gesetzes ein Raumordnungsverfahren durchführt und im Rahmen dessen nicht nur mehrere einschlägige europarechtliche und nationale fachgesetzliche Regelungen sowie die Rechtsprechung des EuGH, des BVerwG und anderer Gerichte auf unbegreifliche Weise ignoriert, sondern es auch weder für geboten erachtet, die betroffene Ev.-Luth. Kirchgemeinde Panitzsch als einen Träger öffentlicher Belange anzuerkennen und zu beteiligen, noch grundsätzliche Regelungen zum Verfahrensablauf als verbindlich anerkennt und letztlich zahlreiche, für die zu treffende Entscheidung relevante Faktoren beim Zusammentragen des Abwägungsmaterials überhaupt nicht oder nur in unzureichendem Maße berücksichtigt – deutlich, in welchem geringem Maße sie sich ihrer gesamtgesellschaftlichen Verpflichtung und ihrer Verantwortung dafür, dass die Bevölkerung Vertrauen in die Rechtsstaatlichkeit des Handelns staatlicher Behörden hat, bewusst ist.

Sollte die mit der Planung betraute Behörde den benannten Mängeln nicht Abhilfe leisten und dennoch bei der Entscheidung für die Trassenführung entlang des Trassenvorschlags Variante I – Süd 1 bleiben, würde sie alle Betroffenen förmlich dazu zwingen, Rechtsschutz vor den zuständigen staatlichen Gerichten zu suchen. Wie Gerichte in Fällen mit Mängeln im Abwägungsprozess entscheiden, sollte auch der Planungsbehörde bekannt sein. Abschließend seien zum jetzigen Zeitpunkt nur folgende Entscheidungen genannt: OVG Bautzen SächsVBl 2001, 15; VGH Kassel, NVwZ-RR 1995, 73; OVG Lüneburg BRS 47 Nr. 16; BVerwGE 45, 309. Den benannten Entscheidungen ist gemein, dass sie dadurch gekennzeichnet sind, dass bereits einer, der hier bemängelten Fehler im Abwägungsprozess, die planerische Entscheidung insgesamt rechtswidrig werden ließ.

Unabhängig von den dargestellten gravierenden Rechtsverletzungen der mit der Planung betrauten Behörden im konkreten Fall, erlaubt sich der Kirchenvorstand den allgemeinen Hinweis, dass es aus seiner Sicht ökologischer, wirtschaftlicher und den Bürgern eher vermittelbar wäre, vorhandene Straßen auszubauen, als für mehrere hundert Millionen Euro Naturschutzgebiete zu zerstören, mit nicht abschätzbaren Auswirkungen für die in der Region lebenden Menschen und Tiere sowie das regionale Klima; dies auch vor dem Hintergrund der – im Planungsverfahren nicht beachtenden – zukünftig sinkenden

Bevölkerungszahlen. Der Kirchenvorstand möchte keine Mutmaßung zu den tatsächlich mit der Planung – insbesondere mit dem Ausweis des Trassenvorschlags Variante I – Süd 1 als Vorzugsvariante – verfolgten Zielen äußern, erlaubt sich jedoch, erhebliche Zweifel daran zu verlautbaren, dass es sich dabei um die, in den Planungsunterlagen formulierten Ziele handelt.