

**I.**

**Das Verfahren zum „Bürgervotum Ortsumgehung Waren“ steht im Widerspruch zu den vom Bundesverkehrsministerium erstellten „Grundsätzen für eine gute Bürgerbeteiligung“.**

**II.**

**Die Kriterien des Bundesverkehrsministeriums für die Anmeldung eines Vorhabens zu dem Bundesverkehrswegeplan 2015 liegen nicht vor.**

**zu I.**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat in zwei sehr guten Veröffentlichungen nicht nur festgelegt, wie es sich eine transparente und zeitgemäße Bürgerbeteiligung vorstellt, sondern auch, welche Kriterien bei der Anmeldung und Berücksichtigung von Vorhaben in dem Bundesverkehrswegeplan 2015 maßgeblich sein sollen.

Wendet man die Kriterien des Handbuchs für eine gute Bürgerbeteiligung an, so sind schon diese bei den Verfahren zum „Bürgervotum Ortsumgehung Waren“ in verschiedener Hinsicht missachtet worden. Wie im Gutachten vom 5. Mai 2013 erläutert, widerspricht das gewählte Verfahren nicht nur dem FStrG als höherrangigem Recht, sondern es verletzt wegen der fehlenden gesetzlichen Grundlage für das Verfahren auch das Rechtsstaatsprinzip

Die Form und Umsetzung der Bürgerbeteiligung Ortsumgehung Waren stehen darüber hinaus im Widerspruch zu demokratischen Grundprinzipien. Denn das Demokratieprinzip erfordert sowohl eine Akzeptanz von Mehrheitsentscheidungen als auch eine wahrheitsgemäße Aufklärung der Wähler. Das Mehrheitsprinzip ist verletzt, weil das Bundesfernstraßengesetz über den Bundestag durch die Mehrheit aller Bundesbürger legitimiert ist. Diese Mehrheit kann nicht durch die vergleichsweise kleine Gruppe Betroffener und Nicht-Betroffener Bürger Warens überstimmt werden. Will man es zulassen, dass regional durch formellen Wahlbeschluss über die

Anmeldung von Vorhaben zum Bundeverkehrswegeplan abgestimmt werden kann, so bedarf dies zunächst einer Änderung des FStrG durch mehrheitlichen Beschluss im Bundestag. Die derzeit mit guten Gründen von Politik und Verwaltung forcierten informellen Verfahren dienen dagegen dem besseren Meinungs- und Interessenaustausch zwischen den betroffenen Bürgern und der Verwaltung. Die Entscheidungshoheit bleibt bei der Verwaltung, die rechtlich überprüfbar die öffentlichen und privaten Belange miteinander und gegeneinander abwägen muss. Die Verbesserung der rechtzeitigen informellen Bürgerbeteiligung soll qualitätssteigernd auch sicherstellen, dass die Rechte von betroffenen Minderheiten und öffentliche Interessen, wie die Erhaltung von Naturschutzgebieten rechtzeitig erkannt und bei den notwendigen Abwägungen berücksichtigt werden. Bei einer formellen Abstimmung werden dagegen die nach dem FStrG und anderen gesetzlichen Regeln geschützten Rechte schlichtweg überstimmt. Dies wäre selbst bei einer entsprechenden landesgesetzlichen Regelung unzulässig.

Daher muss dem Wähler wahrheitsgemäß mitgeteilt werden, dass das FStrG mit all seinen Regelungen unumstößlich zur Anwendung kommen muss und ein Votum der Bürger einer bestimmten Region oder eines Ortes für das Verfahren keinerlei Bedeutung haben kann. Wenn den Bürgern Warens mitgeteilt würde, dass ihre Entscheidung für das Verfahren ohne jede Bedeutung sein muss, würden sie erst gar nicht zur Wahl gehen. Dies könnte nur anders sein, wenn die Wähler anlässlich der Bundestagswahl ohnehin im Wahllokal sind. Dadurch könnten die unzureichend informierten Bürger zur Teilnahme am Bürgervotum angestiftet werden.

Wahlen deren Ergebnisse nicht entscheidungsrelevant und verwertbar sein können, dürfen auch aus der Verpflichtung der Verwaltung zum sparsamen Umgang mit Steuermitteln nicht durchgeführt werden.

Das Gebot der transparenten, wahrheitsgemäßen und gleichen Informationen der Bürger gilt allerdings nicht nur im formellen Beteiligungsverfahren mit einem Bürgervotum, sondern muss in besonderem Maße auch bei informellen Bürgerbeteiligungen Anwendung finden (siehe Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung, Seite 18).

Eine ausreichende Information der Warener Bürger über die Ortsumgehung Waren hat allerdings zu keinem Zeitpunkt stattgefunden. Die ganz überwiegende Zahl der Bürger weiß nicht einmal, dass es ein Bürgerbegehren zur Ortsumgehung Waren gibt. Es hat kaum Presseinformationen gegeben, keine Plakate, keine Postwurfsendungen, keine Informationsstände oder Informationscontainer usw. Da zudem vom Bundesverkehrsministerium über die Presse mitgeteilt wurde, dass für verschiedene Vorhaben in Mecklenburg-Vorpommern kein Geld vorhanden sei, ist für viele Bürger nicht nachvollziehbar, warum ihnen jetzt eine Diskussion über ein nicht nachvollziehbares Verfahren aufgedrängt wird. Unter diesen Umständen wäre eine umfassendere Information über das Verfahren erforderlich gewesen. Diese ist jedoch nicht erfolgt. Es ist vielmehr durchgehend der Eindruck entstanden, dass es nicht um eine Bürgerinformation und –beteiligung geht, sondern dass planspielartig möglichst schnell eine unzureichend informierte Bürgermehrheit ein Votum abgeben soll.

Wenn nur eine vergleichsweise kleine Gruppe interessierter Warener Bürger informiert ist und selbst die unmittelbar betroffenen Bürger keine Kenntnis von dem Verfahren und den Auswirkungen der Ortsumgehung haben, fehlt es von vornherein an der notwendigen Information aller Betroffenen. Aber nicht nur wegen der fehlenden Information aller Bürger, sondern auch wegen der Art und Weise der Durchführung des Verfahrens ist bei vielen Beobachtern der Eindruck entstanden, die Bürger sollen nicht aufgeklärt, sondern manipuliert werden.

- Es handelt sich nicht um ein Verfahren der Bürger, sondern um ein schon wegen der fehlenden rechtlichen Grundlage rechtswidriges Verfahren der Verwaltung.
- Die Bürgerbeteiligung wurde von vornherein auf eine kleine Gruppe mit sogenannten „Zufallsbürgern“ konzentriert. Diese haben sich nicht zufällig gefunden, sondern sind von der Verwaltung ausgesucht worden. Betroffene Bürger und Unternehmen wurden zu den verfahrensbegleitenden Gruppen entweder gar nicht erst eingeladen oder werden mit immer wieder neuen Vorwänden ausgeschlossen.

- Das Verfahren wird nicht unter Beteiligung der Bürger bestimmt, sondern von der Verwaltung mit Wahlordnung und Wahlterminen ohne jede Rechtsgrundlage nach willkürlichen Kriterien vorgeschrieben. Soweit überhaupt Bürger beteiligt sind, werden diese mit Bürokratie und engen Fristsetzungen unter Druck gesetzt, so dass es zu einer echten Bürgerbeteiligung schon insofern nicht kommen kann.
- Den Bürgern wird nicht offen und fair mitgeteilt, dass ein formelles Bürgervotum – selbst wenn es zulässig wäre – nicht einmal für das Verfahren zur Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan relevant sein darf.
- Es wird im Zusammenhang mit der Ortsumgehung Waren nicht darüber aufgeklärt, in welchen Verfahrensschritten und nach welchen Grundsätzen eine Entscheidung über eine Ortsumgehung Waren getroffen wird. Es ist nicht einmal offen und klar mitgeteilt worden, dass die alten Pläne der Ortsumgehung Waren aus dem Jahr 2003 hinfällig sind und jetzt mit dem Verkehrswegeplan 2015 ein völlig neues Verfahren unter völlig anderen Gesichtspunkten in Gang gesetzt werden muss.
- Die Bürger sind nicht darüber informiert worden, nach welchen Kriterien und mit welchem Gewicht das Bundesverkehrsministerium Entscheidungen über die Aufnahme eines Vorhabens in dem Bundesverkehrswegeplan trifft. Über entscheidende Kriterien, wie die Kosten und den Nutzen der Ortsumgehung Waren, gibt es überhaupt nur spärliche und nicht nachprüfbar Informationen. Die aus dem Jahre 2007 stammenden Kalkulationen zu Kosten und Fahrzeitverkürzungen können nicht mehr verwendet werden. Wie nachfolgend unter II. dargelegt, gelten inzwischen ganz andere Kriterien als noch nach dem Verkehrswegeplan 2003.
- Auffällig ist auch, dass wesentliche Erkenntnisse aus dem Verfahren unterdrückt werden. So sind die bedeutenden Aussagen des Verkehrsexperten Schiller aus Dresden nirgendwo festgehalten. Denn dieser hatte zunächst beanstandet, dass ihm kein vollständiger Einblick in die

Gutachten gewährt wurde und zudem hervorgehoben, dass es aus seiner Sicht – verglichen mit anderen Verkehrsbrennpunkten – mit der B192 in Waren kaum nennenswerte Verkehrsprobleme erkennbar seien. Es wurde zudem von dem Experten Möhler festgestellt, dass die Ortsumgehung nur zu einer geringen Lärmentlastung an der bisherigen Bundesstraße führen kann und für Bewohner anderer Gebiete Warens, wie Waren West, Amsee, Falkenhagen und des Wohn- und Kleingartengebiets um den Melzer See erheblich neue Belastungen mit sich bringen würde. Auch dies hätte als wesentliche Erkenntnis des Verfahrens für jedermann zugänglich veröffentlicht werden müssen.

Das in verschiedener Sicht intransparente Verfahren führt im Ergebnis dazu, dass die Mehrheit der Bürger uninformiert oder desinformiert ist. Wenn die Bürger wegen fehlender oder intransparenter Informationen nicht über die tatsächlichen Auswirkungen einer Verkehrsmaßnahme aufgeklärt werden, sind die Entscheidungen oberflächlich und im Zweifel falsch. Ein Bürgerbeteiligungsverfahren dient dann nicht der Aufklärung der Bürger, sondern führt zur bewussten oder unbewussten Manipulation des Verfahrens.

Dies gilt insbesondere dann, wenn die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan aufgrund der tatsächlichen Umstände unwahrscheinlich ist. Ein rechtswidriges Bürgerbeteiligungsverfahren mit unzureichend informierten und überhaupt nicht betroffenen Bürgern kann nur dazu führen, ein nicht zeitgemäßes Vorhaben mit hohen Kosten und geringem Nutzen doch noch durchzusetzen. Statt die Bürger mit unzulässigen Verfahren zu überziehen, müssen umfassende, transparente und offene Beteiligungen in einem informellen Verfahren ohne Bürgervotum gefordert werden.

Dieses Verfahren kann nicht unter Zeitdruck gestellt werden. Da bisher noch nicht einmal alle betroffenen Bürger über die Pläne und deren Auswirkungen informiert sind, zudem die selbst für eine Anmeldung des Verfahrens notwendigen Unterlagen und Alternativplanungen noch nicht erstellt sind, kann das Verfahren auch nicht im September 2013 abgeschlossen werden.

**Im Ergebnis ist bei der derzeitigen Sach- und Rechtslage nur ein informelles Informationsverfahren ohne Bürgervotum möglich und zulässig.**

## **Zu II.**

Würde man die Bürger umfassend, transparent und wahrheitsgemäß informieren, so müssten zunächst einmal die Entscheidungskriterien für die Aufnahme eines Vorhabens in dem Bundesverkehrswegeplan 2015 offen gelegt und auf das Vorhaben in Waren angewendet werden. Danach würde man nämlich feststellen, dass die Ortsumgehung Waren kaum Aussicht hat, in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen zu werden.

Bei genauer Betrachtung bestehen nicht einmal die Voraussetzungen dafür, das Vorhaben zu dem Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Denn schon die Aufnahme eines Vorhabens muss nachvollziehbar begründet sein, was hier jedoch nach den vorliegenden Erkenntnissen kaum möglich sein wird. Der Bund hat angekündigt, dass er die eingehenden Vorhaben im gesamten Bundesgebiet einheitlich priorisieren wird, also keine Mittelverteilung nach einem Länderproporz erfolgen soll. Hinzukommt, dass die Erhaltung von Verkehrswegen und die Schaffung dringlicher Hauptverkehrsverbindungen gegenüber Neubauvorhaben, wie Ortsumgehungen, vordringlich sind. Auch die weiteren Auswahlkriterien, die das Bundesverkehrsministerium in „seiner Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ benannt hat, sprechen so gut wie vollständig gegen die Aufnahme der Ortsumgehung Waren in den Verkehrswegeplan 2015.

1. Bei der vordringlichen Kosten-Nutzen-Analyse sind die voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklungen bis zum Jahre 2030 zu berücksichtigen. Da nach den bisherigen statistischen Erhebungen die Zahl der Einwohner in Mecklenburg-Vorpommern bis dahin weiter um ca. 30% sinken soll und damit auch das Verkehrsaufkommen stagniert oder zurückgeht, muss das Vorhaben von vornherein gegenüber all denjenigen zurückgestellt werden, die in bevölkerungsreichen und bevölkerungszunehmenden Regionen geplant sind.

Auch die angesetzten Verkehrszeitreduzierungen von ca. 5 bis 7 Minuten bei einer nördlichen Ortsumgehung sind in Frage zu stellen. Denn die angenommene

Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 25 km/h auf der bisherigen Ortsdurchfahrt ist ebenso fraglich wie die angenommene Durchschnittsgeschwindigkeit auf der nördlichen Umgehung von 70 km/h bis 80 km/h. Zu verkehrsärmeren Tageszeiten dauert die Fahrt über die bisherige Ortsdurchfahrt überhaupt nur 6 Minuten.

Wie in dem Verfahren festgestellt, bringt die Ortsumgehung zudem eine geringe Entlastung für die bisherige Trassenführung. Der Quell- und Zielverkehr bleibt in dem Ort. Überregionalen Verkehr an Waren vorbei nach Neubrandenburg gibt es nur in vergleichsweise geringem Umfang. Neubrandenburg ist inzwischen überregional deutlich besser über die A20 erreichbar. Auch die angenommene Auslastung an der Ortsumgehung ist nicht nachvollziehbar belegt. Insbesondere nach der Fehlberechnung zur Auslastung der A20 sind schon die hier angewendeten Rechenmethoden in Frage zu stellen.

Auch die Kosten sind außerordentlich niedrig kalkuliert. Bei den angenommenen acht Ingenieurbauwerken handelt es sich um Brücken über Bahntrassen oder andere Bundes- oder Landstraßen. Diese werden notwendig, um Ampeln auf einer Ortsumgehung zu vermeiden. Dabei werden nicht nur die Brücke über den Tiefwareensee mit 15 Meter über dem Wasserspiegel außerordentlich hoch sein, sondern auch die Brücken über Bahntrassen. Schon jetzt entstehen bei derartigen Brückenbauwerken mit allen Zu- und Anschlüssen oft Kosten von 5 bis 10 Millionen Euro pro Brücke. Da man zudem weiß, dass öffentliche Bauvorhaben aus politischen Gründen häufig besonders niedrig kalkuliert werden, muss man für sieben der Ingenieurbauwerke (jedenfalls bis zu einer möglichen Umsetzung in 10 Jahren) eher von Kosten in Höhe von 10 Millionen Euro je Brücke ausgehen. Verdoppelt man die im Jahre 2007 angesetzten Planungskosten für die Brücke über den Tiefwareensee, so liegen die realistischen Gesamtkosten des Vorhabens schon deutlich über 100 Millionen Euro.

Bei den Kosten sind aber nicht nur die reinen Baukosten zu berücksichtigen, sondern auch die wirtschaftlichen Auswirkungen auf das touristische Gewerbe in Waren. Hier geht es nicht nur darum, dass Touristen um Waren herumfahren würden, sondern auch dass die Natur als Hauptressource für den Tourismus in Waren nachhaltig beschädigt würde.

2. Als weiteres Kriterium für die Aufnahme eines Vorhabens in dem Bundesverkehrswegeplan 2015 hat der Bund die mit einem Vorhaben verbundenen Verbesserungen der Verkehrssicherheit benannt. Von einer derartigen Verbesserung kann man hier jedoch nicht ausgehen. Denn die bisherige Trassenführung durch Waren ist nicht besonders unfallträchtig. Es ist im Gegenteil davon auszugehen, dass die Führung über acht Brücken mit einer Berg- und Talfahrt um bis zu 100 Stundenkilometer insbesondere bei im Winter auftretenden Vereisungen eine erhöhte Gefahr für schwerste Verkehrsunfälle mit sich bringt.

3. Auch die auf besondere Weise zu berücksichtigenden Auswirkungen auf die Natur sind nicht vertretbar. Soweit die besonders geschützten FFH-Gebiete nicht schon aus rechtlichen Gründen unberührt bleiben müssen, sind schwerwiegende Nachteile für die Natur schon bei erster Betrachtung unverkennbar. Bisher unberührte und zusammenhängende Naturflächen werden zerschnitten, Lebensgrundlagen für Flora und Fauna am Tiefwareensee und den nördlichen zur Mecklenburgischen Schweiz führenden FFH-Gebieten werden nachhaltig beschädigt und gestört.

4. Darüber hinaus würden sich für die Stadt- und Raumplanung aus einer Ortsumgehung gravierende Nachteile ergeben. Wohngebiete in Waren-West, Falkenhagen, Amsee und am Melzer See werden zusätzlich verlärmert und durch Zerschneidungen von Waren abgetrennt. Das Naherholungsgebiet Tiefwareensee wird vernichtet und durch die weithin sicht- und hörbaren 15 Meter hohe Brücke würde keine ruhige Naturlandschaft mehr bestehen. Damit wäre auch die touristische Entwicklung Warens durch eine Vernichtung der nördlichen Naherholungsgebiete stark beeinträchtigt. Waren als ein Gebiet für die zur Erholung in ruhiger Natur würde von den auf Ruhe bedachten Gästen des Ortes nicht mehr angenommen.

Für die Raumplanung ist zudem die Bedeutung des Tiefwareensees als Frischluftschneise mit den sich auf dem Tiefwareensee abkühlenden Winden für die Frischluftversorgung in Waren hervorzuheben. Gerade diese Luft ist es, mit der Waren als Luftkurort wirbt. Durch eine 15 Meter hohe Brücke mit den damit verbundenen Emissionen würde nicht nur die Luft verunreinigt, sondern auch die Luftströme über den Tiefwareensee beeinträchtigt.



5. Nach den Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums sind mit dem Antrag für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan schließlich auch die Alternativen für die vorgesehenen Maßnahmen darzustellen. Da es bei Bundesfernstraßen nicht um regionale Umgehungen, sondern um den überregionalen Verkehr geht, müssen auch Trassenführungen über ganz andere Straßen erörtert werden. Soweit es hier um eine Verbindung der Autobahnen A20 und A24 geht, hätte auch die von den Betroffenen immer wieder genannte Trassenführung über den Ort Mirow als kürzere, kostengünstigere und weniger beeinträchtigende Maßnahme mit in die Alternativen einbezogen werden müssen. Zudem ist bisher nicht transparent geworden, für wen die Ortsumgehung überhaupt gebaut werden soll. Aktuelle Zählungen und Schätzungen liegen den betroffenen Bürgern jedenfalls nicht vor. Wenn schon Verkehrsexperten Zweifel an den vorliegenden Berechnungen haben, und weder die innerörtlichen noch die außerörtlichen Alternativen bisher ausreichend geprüft worden sind, liegen die Voraussetzungen für eine Anmeldung auch insofern nicht vor.

6. Im Ergebnis gibt es kein durchgreifendes Argument, die Ortsumgehung Waren zum Bundesverkehrswegeplan 2015 überhaupt anzumelden.

Die vorstehenden sowie eine Reihe weiterer Gesichtspunkte werden dazu führen, dass das Vorhaben auch rechtlich kaum umgesetzt werden kann. Dies gilt umso mehr, als das gesamte Verfahren von vornherein mit diversen Makeln wie mit einem unzulässigen Bürgervotum belastet ist.

**Es liegt nach alledem nahe, besser wie folgt zu verfahren:**

- a) Auf das Bürgervotum über eine Ortsumgehung wird aus sachlichen und rechtlichen Gründen verzichtet.**
- b) Auf die Anmeldung der Ortsumgehung Waren zum Bundesverkehrswegeplan 2015 wird wegen fehlender Erfolgsaussichten verzichtet.**
- c) Der bereits begonnene Ausbau der B96 von der A20 zur A24 einschließlich der Ortsumgehung Mirow wird angemeldet und zügig umgesetzt.**

Waren, den 12.06.2013

Dr. Gunnar Thies, Rechtsanwalt