

BUND Naturschutz in Bayern e.V. · Pettenkofenstr. 10 a/I · 80336 München

Regierung von Niederbayern
Abteilung Straßenbau
Planfeststellung, Straßenrecht und Baurecht
Herrn Hubert Kraus
Postfach
84023 Landshut

Landesverband Bayern
des Bundes für Umwelt-
und Naturschutz
Deutschland e. V.

Landesfachgeschäftsstelle
München
Pettenkofenstr. 10 a/I
80336 München
Tel. 089 548298-63
Fax 089 548298-18
fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Vorab per Fax: 0871 808 1498
Das Original folgt mit der heutigen Post.

Ihr Zeichen	31/32-4354.21-51/B 11
Ihre Nachricht	05.05.2020
Unser Zeichen	VE-BS-B11/Umgehung Ruhmannsfelden_Ergänzung
Datum	28.07.2020

**B 11, Deggendorf - Bayer. Eisenstein;
Planfeststellung für die Ortsumgehung Ruhmannsfelden von Abschnitt 1320,
Station 1,161 bis Abschnitt 1360, Station 1,019 im Gebiet des Marktes
Ruhmannsfelden und der Gemeinde Patersdorf und ökologischen
Kompensationsmaßnahmen im Gebiet der Gemeinde Prackenbach (Landkreis
Regen);
Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG i.V.m. Art. 72 ff BayVwVfG –
Anhörungsverfahren/Erörterungstermin
Hier: Ergänzung zur Stellungnahme des BN zum Ausbauvorhaben B11
Ruhmannsfelden**

Sehr geehrter Herr Kraus,
sehr geehrte Damen und Herren

der BUND Naturschutz in Bayern e. V. (BN) bedankt sich für Ihr Schreiben vom 05.05.2020, mit dem Sie uns die Erwiderung des Vorhabenträgers – Äußerung des Staatlichen Bauamtes vom 29.07.2019, Nr. 52, Blatt 1 von 25 bis Blatt 25 von 25 – zu unserer Einwendung vom 10.10.2017 zukommen lassen und über das weitere Erörterungsverfahren informieren.

Wir danken auch für Ihre Mail vom 10.06.2020, indem Sie uns zusagen, dass wir rechtzeitig zu einem Erörterungstermin vor Ort eingeladen werden, sobald ein neuer Termin hierzu feststeht.

In Vorbereitung des Termins erhalten Sie hiermit unsere Rückäußerung zu Ihrem Schreiben sowie die mit unserem Schreiben vom 10.06.2020 angekündigten Ergänzungen und Vertiefungen zu unserer ersten Stellungnahme vom 10.10.2017.

Wir halten an unseren erhobenen Einwendungen vom 10.10.2017 fest und ergänzen diese mit zwischenzeitlich neu vorliegenden Erkenntnissen, wie folgt:

- 1) Eine ganze Reihe von Sachverhalten, die dem Planfeststellungsantrag zugrunde liegen, sind zwischenzeitlich veraltet, bzw. aktuelle Sachverhalte wurden noch nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem haben sich seit der landesplanerischen Beurteilung vom 21.02.2000 sowohl das Verkehrsaufkommen als auch der prognostizierte Bedarf sowie die Verkehrsbeziehungen auf Grund der geänderten wirtschaftlichen und demografischen Situation grundlegend geändert. Hinzu kommt, dass sich die bisherige Geschäftsgrundlage für die Planung durch die Corona-Pandemie in relevanter Weise geändert hat. Hier sind Auswirkungen auf den Verkehrsbedarf und auf die Finanzierbarkeit der Gesamtmaßnahme zu erwarten.

Aus diesem Grund beantragen wir, die Neubewertung der gesamten Planungsmaßnahme. Nach dem momentanen Sachstand ist das Vorhaben aus unserer Sicht nicht genehmigungsfähig, da sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen grundlegend geändert haben.

- 2) **Kostenexplosion des Bauvorhabens:** unter <https://bvwp-projekte.de/strasse/B011-G030-BY-T02-BY/B011-G030-BY-T02-BY.html> werden die Baukosten (zum Preisstand 2014) mit 18,1 Mio. Euro angegeben. Im Erläuterungsbericht (Bearbeitungsstand April 2017) werden Kosten in Höhe von 26 Mio. Euro genannt. Wir fordern deshalb eine **belastbare Kostenrechnung** des Vorhabens:
 - a) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, nachvollziehbar zu belegen, wie sich die Kostensteigerung von 44 % innerhalb von drei Jahren errechnet.
 - b) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, nachvollziehbar zu belegen, von welchen Gesamtkosten man unter den Gegebenheiten zum Stand 2020 ausgehen muss. Stellen die in der Öffentlichkeit kursierenden Baukosten von derzeit geschätzt 30 Mio. Euro eine realistische Größe dar?
 - c) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, nachvollziehbar zu belegen, welche Baukosten bei einer möglichen Baurealisierung in den Jahren 2022, 2024, 2026, 2028 und 2030 zu erwarten sind.
 - d) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, nachvollziehbar zu begründen, weshalb für die Bedarfsfeststellung im Bundesverkehrswegeplan deutlich zu geringe Kosten angesetzt wurden.

Wir beantragen die Aussetzung der Planfeststellung, bis realistisch kalkulierte Baukosten vorliegen.

Darüber hinaus fordern wir eine Neubewertung des Nutzen-Kosten-Faktors unter Berücksichtigung der tatsächlichen Baukosten zum Zeitpunkt einer möglichen Baurealisierung.

- 3) Die **naturschutzrechtlichen Unterlagen sind nicht mehr aktuell** genug, um eine sachlich fundierte Planfeststellung durchführen zu können. **Wir fordern deshalb eine Neubewertung der UVP**, da wesentliche Sachverhalte unberücksichtigt sind, bzw. nicht ausreichend behandelt wurden:
 - a) Mehrmals wurde bereits eine **Luchssichtung** gemeldet.
Aus unserer Sicht ist deshalb eine **Erweiterung der Planungen des Vorhabens notwendig**, die einen möglichst umfassenden Schutz des Luchsbestandes gewährleistet. Zum Beispiel durch die Berücksichtigung von **Querungshilfen in Form von Wildbrücken** bzw. die **Reduzierung auf einen zweistreifigen Ausbau**, wie dies am Hochbühl aufgrund des Luchsvorkommens vorgenommen wurde.
In diesem Zusammenhang ist es selbstredend, dass eine **Neubewertung des Nutzen-Kosten-Faktors zwingend erforderlich** wird, was wir hiermit beantragen.
 - b) Darüber hinaus wurden weitere strenggeschützte „**Rote-Liste-Arten**“, wie z. B. Alpenbock, Biber, Haselmaus oder Mäusebussard **nicht ausreichend berücksichtigt**.

- c) Bei der geplanten Vorgehensweise der Straßenentwässerung ist ein massiver Schmutzeintrag in den Rotseigen- und den Ruhmannsbach zu erwarten, wodurch sich die Wasserqualität dort erheblich verschlechtern dürfte.
Wir fordern deshalb eine **aktuelle biologisch-chemische Wasser-Qualitätsanalyse** der beiden Bäche sowie, unter Berücksichtigung der zu erwartenden eingeleiteten Straßenabwassermenge, eine **Prognose über die künftige Wasserqualität** und deren Auswirkung auf Flora und Fauna der beiden Bäche bzw. ihres Umgriffs.
- 4) Als Zweck des Vorhabens wird die Verbesserung der Verkehrssicherheit genannt. Dabei erfolgt die Betrachtung sehr einseitig, ausschließlich unter Berücksichtigung der Aspekte „höhere Fahrgeschwindigkeit“ und „leichteres Überholen“. Nicht berücksichtigt ist die Tatsache, dass die Plantrasse einen Naturraum mit regem Wildwechsel durchschneidet. Zudem liegt die Plantrasse in einer Zone, in der häufiger Bodennebel auftritt.
Aus diesem Grund beantragen wir:
- a) Eine **Neuplanung**, die diesen Tatsachen Rechnung trägt.
Das heißt, die Planung muss Maßnahmen zur **Vermeidung von Wildunfällen** berücksichtigen. Zum Beispiel durch zusätzliche Planung und Ausführung von **Wildbrücken oder Einzäunung** entlang der Trasse.
- b) Die **Kosten dieser Planungserweiterung** müssen klar beziffert werden und in eine **Neubewertung des Nutzen-Kosten-Faktors** einfließen.
- c) Wir beantragen ein Monitoring der meteorologischen Gegebenheiten, wie Nebelhäufigkeit, Starkregen- und Glatteisereignisse im Jahresverlauf, zum Beispiel durch detaillierte Aufzeichnungen über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren. Anhand dieser Ergebnisse ist eine **Prognose zu erstellen**, ob die **geplante Fahrgeschwindigkeit** von 100 km/h bzw. die geplanten Überholmanöver durchgängig und gefahrlos möglich sind.
- d) Außerdem fordern wir eine **Neubewertung des Nutzen-Kosten-Faktors**, der den **tatsächlich möglichen Zeitgewinn** und den Abbau von „Erreichbarkeitsdefiziten“ berücksichtigt, falls aufgrund von Wildwechsel und Wetterphänomenen Zonen mit Überholverbot und reduzierter Fahrgeschwindigkeiten eingerichtet werden müssen.
- 5) Im Erläuterungsbericht wird das Ausbauvorhaben mit der überregionalen Bedeutung der B11 begründet. Entsprechend sieht der Vorhabenträger die B11 in ihrer großräumigen Bedeutung als Fern-/Überregionalstraße, in der Verbindungsfunktionsstufe I, der zweithöchsten Verbindungsfunktionsstufe nach Bundesautobahnen, eingestuft. Der Vorhabenträger führt an, dass das Vorhaben bei Ruhmannsfelden als **Teil der großräumigen Ausbaukonzeption** Deggendorf–Bayerisch Eisenstein zu sehen ist.
In diesem Sinne ist es **nicht nachvollziehbar, weshalb nur ein kurzes Ausbauvorhaben** von 3,34 Kilometer Länge im Planungsverfahren beantragt wird und nicht die gesamte Strecke bis zum Kreisverkehr bei Patersdorf, wie noch vor wenigen Jahren beabsichtigt.
Es besteht **Gefahr**, dass durch die kleinen Ausführungs-Teilabschnitte ein **sinnvoller Ausbau verzögert** wird. Darüber hinaus sehen wir die **Gefahr, dass ein neuer Unfallschwerpunkt am Ende der Plantrasse** bei Bau-km 3-340 entstehen wird. Vergleichsbeispiel für einen durch Ausbau provozierten Unfallschwerpunkt ist beim Ausbauabschnitt der B11 am Ende der Ausbaustrecke am Regener Stausee, vor der Ortschaft Schweinhütt.

Wir beantragen deshalb:

- a) Der Vorhabenträger muss nachvollziehbar begründen, weshalb er von seiner ursprünglichen Planung abgewichen ist und die Neubautrasse nicht bis Prünst weiterführt, wie ursprünglich geplant.

- b) Der Vorhabenträger muss vor Plangenehmigung offen legen, welche Anschlussplanungen im Falle einer Fertigstellung der Plantrasse für das restliche Teilstück, zwischen Ende der Plantrasse bei Bau-Km 3+340 und der Einmündung beim KV Patersdorf, vorgesehen sind.
- c) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, das – nach Angaben im Erläuterungsbericht – in Vorbereitung befindliche Planfeststellungsverfahren für einen 3-streifigen Ausbau nördlich Ruhmannsfelden bei Prünst einzuleiten und als Einheit mit der vorliegenden Planung durchzuführen.
- d) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, ...
- den Gesamt-Kostenrahmen bei einer Planung, bis Prünst, bzw. bis Patersdorf aufzuzeigen,
 - die voraussichtlichen Baukosten für das fehlende Teilstück ab Bau-km 3-340 bis KV Patersdorf aufzuzeigen, wenn dieses als isolierte Maßnahme im Nachgang an eine mögliche Realisierung der jetzigen Plantrasse erfolgt,
 - aufzuzeigen und plausibel zu begründen, wo die wirtschaftlichen Vorteile, einer Aufteilung in zwei kleine Baumaßnahmen liegen.
- e) Der Vorhabenträger muss eine **Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Faktors** unter Berücksichtigung der **Gesamtausbaustrecke**, von Bau-km 0 bis Bau-Km 3+340 (aktuelles Ende der Plantrasse) und weiter von Bau-Km 3+340 über Prünst bis zum KV bei Patersdorf, also inklusiv dem erst für einen späteren Ausbau vorgesehenen Teilstücks, vorlegen.
- 6) Zur Durchsetzung der Baunotwendigkeit und der damit verbundenen Einstufung in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030, wurde **„der Abbau von erheblichen Erreichbarkeitsdefiziten in allen Indizes“** geltend gemacht. Im Erläuterungsbericht wird auf dieses Projektziel nicht eingegangen. Es wird nicht ausgeführt, wo konkret diese – aus unserer Sicht nicht vorhandenen – Erreichbarkeitsdefizite liegen und wie ihnen durch den Ausbau entgegengewirkt wird.
- Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) nennt als Mindeststandards für die Erreichbarkeit von Mittelzentren 30(–45) Minuten, für Oberzentren 60(–90) Minuten sowie für Autobahnen 30 Minuten Pkw-Fahrzeit.
- Im Einzugsgebiet der B11-Ausbaumaßnahme ergeben sich folgende Fahrzeiten:
- Die Fahrzeit ab KV Patersdorf zum Autobahnkreuz Deggendorf, bzw. Stadtmitte Deggendorf beträgt bei aktueller Streckenführung (24 Kilometer) 21 Minuten. Ein „Zeitverlust“ entsteht dabei nicht bei der Ortsdurchfahrt Ruhmannsfelden, sondern erst zwischen Grafing und Deggendorf, wo die erlaubte Fahrgeschwindigkeit max. 70 km/h beträgt.
Es liegt kein Erreichbarkeitsdefizit vor!
 - Die Fahrzeit von Regen (B11/B85) zum Autobahnkreuz Deggendorf, bzw. Stadtmitte Deggendorf beträgt 25 Minuten. Allerdings verläuft die übliche und auch über Routenplaner empfohlene Fahrstrecke, nicht über die B11, sondern über die St2135 (Rusel). Auch der gesamte Verkehr aus Richtung Bayerisch Eisenstein–Zwiesel verläuft über diese Strecke.
Es liegt kein Erreichbarkeitsdefizit vor!
 - Viechtach–Deggendorf wird im Routenplaner mit 31 Minuten angegeben. Für Viechtach ist der nächstgelegene Autobahnanschluss bei Schwarzach über die St2147 (und nicht über die B11) in 25 Minuten zu erreichen.
Es liegt kein Erreichbarkeitsdefizit vor!
 - Für die Verbindung der niederbayerischen Oberzentren (Deggendorf/Plattling, Dingolfing, Landshut, Passau, Straubing) untereinander spielt die B11 in keinsten Weise eine Rolle. Selbst wenn man einen Austausch mit dem tschechischen Grenzraum mit Pilsen als Oberzentrum berücksichtigt, hat die B11 keine Bedeutung. Die Anbindung der niederbayerischen Oberzentren nach Pilsen erfolgt über die B20–Furth im Wald, bzw. ab

Passau über die B85–Regen–Bayerisch Eisenstein.

Es liegt kein Erreichbarkeitsdefizit vor!

Wir beantragen deshalb:

- a) Der Vorhabenträger soll nachvollziehbar belegen, zwischen welchen zentralen Orten von einem Erreichbarkeitsdefizit ausgegangen wird.
- b) Der Vorhabenträger soll nachvollziehbar belegen, wie ein Ausbau der B11, insbesondere im vorgesehenen Teilstück bei Ruhmannsfelden die nicht vorhandenen Erreichbarkeitsdefizite beseitigt.
- c) Der Vorhabenträger soll nachvollziehbar belegen, welche Fahrzeitverkürzung durch den Ausbau des vorgesehenen Teilstücks bei Ruhmannsfelden erreicht wird.
- d) Der Vorhabenträger soll nachvollziehbar belegen, ob Alternativmaßnahmen zum Erreichen dieser errechneten Fahrzeitverkürzung, wie z. B. eine intelligente Ampelschaltung, geprüft wurden.
- e) Der Vorhabenträger soll nachvollziehbar belegen, welcher Kostenaufwand für Alternativmaßnahmen im o.g. Sinn entstehen würde.

Außerdem fordern wir den Vorhabenträger auf, die getroffenen Aussagen bzgl. Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten mittels B11-Ortsumfahrung Ruhmannsfelden, öffentlich zurückzunehmen, falls die genannten Erreichbarkeitsdefizite nicht plausibel erklärt werden können.

- 7) Die Notwendigkeit des Ausbaus und seiner Ausführung begründet der Vorhabenträger mit der „Großräumigen Bedeutung“. Diese Argumentation wird im Erläuterungsbericht nicht nachvollziehbar belegt. Im Gegenteil, die Aussagen des Vorhabenträgers weichen von der üblichen Literatur ab. Die gewählte **Einstufung als „großräumige Verbindungsfunktion“ ist willkürlich** und entspricht nicht der Realität. Dem zu Folge ist auch die Einstufung der B11 **als Straße der Verbindungsfunktionsstufe I (VFS I) und die daraus abgeleitete Trassenplanung nach Entwurfsregelwerk in Entwurfsklasse 2 (EKL2) mit teilplangleichen** Einmündungen nicht angemessen:

Wir belegen unsere Argumentation wie folgt:

- a) Die Einstufung nach VFS1 ist für die großräumige „Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen oder zwischen Oberzentren“ vorgesehen.
- b) Die B11 ist im Bayerischen Wald keine „Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen oder zwischen Oberzentren. Oberzentren in Niederbayern sind: Deggendorf/Plattling, Dingolfing, Landshut, Passau, Straubing. Diese liegen nicht an der B11. Die B11 hat hier keine Verbindungsfunktion.
- c) Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), nennt in seiner raumordnerische Bewertung von Verkehrsinfrastrukturprojekten für BVWP folgende Klassifizierung:
 - i. Verbindungsfunktionsstufe I = großräumig.
Sie hat die Versorgungsfunktion Oberzentrum–Mittelzentrum sowie die Austauschfunktion Oberzentrum–Oberzentrum
 - ii. „Da ... in Grenzregionen die Möglichkeit besteht, Funktionen von benachbarten ausländischen Zentren zu nutzen, betrachtet die Analyse auch das benachbarte Ausland.“ Für die Erreichbarkeitseinstufung des Bayerischen Waldes werden die beiden Oberzentren Deggendorf/Plattling und Pilsen (CZ) als Verbindungssachse gesehen. Obwohl in der Einschätzung die topografische Barriere (Mittelgebirge) sowie die sozio-kulturellen Barrieren (Sprache, nicht Euro-Raum) nicht berücksichtigt sind, wird die Klassifizierung als „ausreichend“ bezeichnet und somit kein Handlungsbedarf angenommen.
 - iii. Die B11 kann folglich im BBSR-Verständnis nicht als großräumig eingestuft werden, da kaum Austauschfunktion zwischen Deggendorf und Pilsen besteht. Zudem verläuft die Hauptverkehrsader über die BAB–B20–Furth im Wald.

- d) PRINS, B011-G030-BY-T02-BY B 11 OU Ruhmannsfelden: hier wird die raumordnerische Bedeutung (Modul C) bei der Projektbewertung als „nicht bewertungsrelevant“ eingestuft.
- e) Gründe, die gegen eine Einstufung in VFS I sprechen:
 - i. Wie aus den vorgenannten Ausführungen ersichtlich, ist eine Einstufung der B11 im Bayerischen Wald als großräumig mit LVS I in keinster Weise zu rechtfertigen. Selbst die Einstufung als „überregional“ nach VFS II ist kaum zu begründen. Tatsächlich hat die B11 im Bayerischen Wald überwiegend regionalen Charakter und übernimmt in manchen Bereichen sogar nur nahräumliche Funktion. Eine Einstufung in VFS III und damit als Landstraße LS III – mit Tendenz zu LS IV entspricht eher der Realität.
 - ii. Im BVWP wird im Planfall mit 8.000 Kfz/Tag gerechnet. Bereits bei einer DTV von < 10.000 ist nach RAL die Abstufung in VFS II zu prüfen.
- f) Folglich ist auch der vom VT festgelegte Ausbau nach Entwurfsklasse EKL 2 überzogen und nicht gerechtfertigt. Insbesondere betrifft dies den extremen Flächenverbrauch bei den teilplangleichen Einschleifungen der REG16 bzw. der Gemeindestraße zum Ende der Plantrasse bei Glenfeld, die jede für sich einen Flächenverbrauch von ca. 500 x 200 Metern, vergleichbar dem Autobahnkreuz Deggendorf aufweisen. Ein Ausbau in diesen Dimensionen ist nach RAL nicht erforderlich, eine funktionierende Ampelschaltung ist ausreichend.
 - i. Nach RAL ist für LS II die EKL 2 mit Option zur Abstufung bei geringer Verkehrsstärke vorgesehen.
 - ii. Bei Verkehrsnachfrage von < 7.000 DTV ist für VFS II eine Abstufung zu prüfen.
 - iii. Die Prüfung einer Aufstufung bei VFS III ist erst bei einer DTV > 13.000 angezeigt.
 - iv. Im BVWP wird im Planfall mit 8.000 Kfz/Tag gerechnet! Ein Verkehrsaufkommen, das nicht einmal Anlass zur Prüfung einer Aufstufung von VFS III nach VFS II gibt.
- g) Im Erläuterungsbericht wird ausgeführt, dass eine Verlegung bei Ruhmannsfelden nach den Regelwerken eine **Strecken- und Verkehrscharakteristik auf dem Niveau der bereits ausgeführten Ortsumgehungen** erhalten muss. Mit dieser Aussage widerlegt der VT der Notwendigkeit eines 3-streifigen Ausbaus selbst. Die bisher umgesetzten Maßnahmen im Rahmen des genannten „großräumigen Ausbaukonzeptes“ weisen lediglich im Bereich östlich Regen bis Schweinhütt einen 3-streifigen Ausbau auf.

Die Notwendigkeit eines Ausbaus nach RAL EKL2 wird aus den Ausführungen des VT nicht plausibel erklärt. Selbst in ferner Zukunft kann das Ausbauziel für die gesamte „großräumig“ angenommene Trasse „Deggendorf – Bayerisch Eisenstein“ nicht annähernd realisiert werden. Nach RAL sollen die jeweiligen Straßentypen untereinander klar unterscheidbar sein. Der punktuelle Ausbau bei Ruhmannsfelden würde dazu beitragen, dass die B11 als Stückwerk unterschiedlicher EKL wahrgenommen wird und für den Autofahrer die nach RAL vorgesehene Vereinheitlichung und Unterscheidbarkeit einzelner Straßentypen nicht nachvollziehbar ist.

Im Sinne einer höheren Verkehrssicherheit und Vereinheitlichung des kompletten Straßenzuges der B11 zwischen Deggendorf und Bayerisch Eisenstein, beantragen wir die Neuplanung nach Maßgabe einer EKL 3, was aufgrund der rückläufigen DTV ausreichend erscheint und den unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch und Landschaftseingriff reduziert.

- 8) Die Notwendigkeit des Ausbaus und seiner Ausführung begründet der Vorhabenträger mit der hohen Verkehrsbelastung. Wir haben festgestellt, dass **widersprüchliche Prognosen zum Verkehrsaufkommen** vorliegen und das tatsächliche Verkehrsgeschehen nicht plausibel abgebildet wird:
 - Nach Angaben des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030, Seite 56, Abbildung 14) entwickelt sich das Verkehrsaufkommen bis 2030 analog zur Bevölkerungsentwicklung. Das heißt, für den Bayerischen Wald und den Landkreis Regen geht man, sowohl bei der

Bevölkerungszahlen als beim Verkehrsaufkommen, von einem Rückgang > –10 % bis < 0 % aus.

- Im Erläuterungsbericht geht der Vorhabenträger von einer Verkehrszunahme(!) von 10–20 % aus.
- Die Prognose zur Verkehrsmenge 2030 wurde vom Gutachter des Vorhabenträgers auf Grundlage einer Verkehrszählung und Befragung am 02.07.2013 fortgeschrieben.
- Das Verkehrsaufkommen ist in den Abendstunden nach Geschäftsschluss so gering, dass die Ampelanlage zwischen 21 Uhr und 6 Uhr abgeschaltet wird.
- Aus eigener Beobachtung ist bekannt, dass ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrsaufkommens durch den direkten innerörtlichen Verkehr verursacht wird.
- Die Berechnung der Verkehrsprognose beruht auf einer Zählung aus dem Jahr 2013 und wurde im Jahr 2017 hochgerechnet für 2030. Aktuelle Zahlen zum Verkehrsaufkommen liegen nicht vor. Die Datenlage zu den Verkehrsmengen ist veraltet und kann nicht als valide Prognosebasis akzeptiert werden.

Wir beantragen deshalb:

- a) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, die Berechnung der o. g. Verkehrsprognose plausibel und nachvollziehbar aufzuzeigen.
 - b) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, eine Neuerfassung der aktuellen Verkehrsbelastung und die Modellierung der Datenlage zu einer belastbaren Verkehrsprognose nach wissenschaftlich fundierter Methodik zu veranlassen.
 - c) Der Vorhabenträger wird aufgefordert, eine transparente und belastbare Verkehrsprognose von einem unabhängigen Verkehrsplanungsbüro erstellen zu lassen. Die Erstellung der Prognose muss folgende Mindestkriterien erfüllen:
 - i. Betrachtungsgebiet Ortseingang und Ortsausgang an der B11 sowie die Verkehrsbeziehungen zum Marktplatz und der Huberweid
 - ii. Betrachtungszeitraum ist der Jahresverlauf
 - iii. Aussagen zur Verkehrsbelastung an Werktagen (Mo–Fr) sowie Samstagen und Sonntagen/Feiertagen
 - iv. Aussagen zur Verkehrsbelastung im Tagesgang
 - v. Berücksichtigung des aktuell geänderten Verkehrsverhaltens aufgrund der Corona-Pandemie
 - vi. Verkehrszählungen und Befragungen sowie Auswertung von automatischen Zählstationen und Luftbildern
- 9) Die Notwendigkeit des Ausbaus und seiner Ausführung begründet der Vorhabenträger mit den besonderen **örtlichen Verhältnissen**. Diese sind bis hin zur Anmeldung für den BVWP grob irreführend beschrieben. Die Aussage „Die B 11 führt durch die Ortschaft, inmitten dieser befindet sich eine Ampelanlage an einer Kreuzung. Der durchlaufende Verkehr wird durch die Ampel gehemmt. Ortsbereich ist nur mit niedriger Geschwindigkeit befahrbar“, ist unzutreffend und grob irreführend.
- Richtig ist:
- a) Die B11 führt nicht durch den Ortskern von Ruhmannsfelden und ist bereits eine Umfahrung des Ortes.
 - b) Die B11 im aktuellen Verlauf führt am Ortskern vorbei und ist keine geschlossene Ortschaft im Sinne der Verkehrszeichen 310 und 311 nach § 42 Abs. 2 StVO.
 - c) Die Ampelanlage befindet sich nicht „inmitten“ des Ortes, den man – wie unter a) ausgeführt – auch nicht durchfährt. Die Ampel regelt den Kreuzungsbereich der B11 mit der Zufahrtsstraße zum Marktplatz und zum Ortsteil Huberweid.
 - d) Der durchlaufende Verkehr an der B11 wird durch die Ampel nicht mehr gehemmt, seitdem eine intelligentere Schaltung dem Verkehr auf der B11 Vorrang gewährt.
 - e) Eine Verkehrshemmung im Sinne einer Stausituation kann selbst zur am stärksten frequentierten Tageszeit, während des werktäglichen Berufsverkehrs, nicht beobachtet

werden. Der vermeintliche „Stau“ beträgt maximal eine Ampelphase Wartezeit, also ca. 10 Sekunden für das erste KFZ ab Beginn der Rotphase.

- f) Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens ist die Ampel von 20–6 Uhr abgeschaltet.
- g) Auf der B11 ist eine Umfahrung des Ortsbereichs von Ruhmannsfelden flüssig mit 60 km/h gegeben. Die in der Aussage des Vorhabenträger suggerierte niedrige Geschwindigkeit, etwa vergleichbar von verkehrsberuhigten Zonen, ist an der B11 nirgends und auch nicht im Gemeindegebiet Ruhmannsfelden, gegeben.

Wir beantragen, dass diese irreführenden Aussagen vom Vorhabenträger nicht in die Planbegründung einfließen dürfen und künftig insbesondere in der Öffentlichkeit zu unterlassen sind.

Wir beantragen, dass diese irreführenden Aussagen für eine Rechtfertigung der Ausbaumaßnahme nicht mehr berücksichtigt werden dürfen.

Wir beantragen die Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Faktors mit entsprechender Korrektur des fälschlicher Weise angenommenen Zeitverlusts aufgrund der bis zum Jahr 2019 nicht im Sinne eines guten Verkehrsflusses getakteten Ampel.

- 10) Der Vorhabenträger unterstellt der Plantrasse eine positive Raum- und Siedlungswirksamkeit. Dies begründet er mit der Möglichkeit zur städtebaulichen Aufwertung und Lärmentlastung sowie durch verbesserte Erreichbarkeit der Tourismusregion Bayerischer Wald. Diese Ansicht teilen wir nicht! Die Aussage des Vorhabenträgers ist oberflächlich, nicht ganzheitlich durchdacht und weist erhebliche wirtschaftswissenschaftliche Mängel auf.

Neben dem massiven Landschaftsverbrauch und der Steuergeldverschwendung führt der Bau der Plantrasse zu weiteren erheblichen volkswirtschaftlichen Nachteilen für die gesamte Region sowie zu betriebswirtschaftlichen Einbußen der örtlichen Gewerbe und Tourismusbetriebe sowie der Landwirtschaft.

Wir begründen dies anhand folgender Beispielen und **fordern den Vorhabenträger auf, seine Einschätzung mit geeigneten Maßnahmen zu belegen:**

- a) Die Tourismusentwicklung im Bayerischen Wald verlagert sich von den sogenannten „Hotspots“, wie dem Nationalpark oder der Tourismushochburg Bodenmais, hin zu einer flächendeckend attraktiven Urlaubs und Naherholungsdestination.
 - i. Auch im Bereich Ruhmannsfelden–Patersdorf zeichnet sich dieser Prozess mit sukzessive steigenden Übernachtungszahlen und wachsenden Freizeitinfrastruktur (Wanderwegenetz, Naturbad, Belebung der Gastronomie, Werbeslogan „Patersdorfer Panoramaregion“) ab.
 - ii. Die durch die Plantrasse bedingte Landschaftszerstörung wirkt sich dabei negativ aus. Der Verlust landschaftsprägender Strukturelemente sowie die Veränderung des Gesamtreliefs und gewohnter Blickbeziehungen führen zu Verfremdungseffekten.
 - iii. Der Urlauber kann aufgrund der Landschaftsverbauung den typischen Charakter des Bayerischen Waldes nicht mehr wahrnehmen.
 - iv. Die B11 erlangt reine Transitfunktion. Eine Wertschöpfung für Handel und Gastronomie aus dem Tourismus wird erschwert bis unmöglich gemacht.
 - v. Aufgrund dieser Tatsache werden die Bemühungen um eine dringende Entzerrung und Verkehrsvermeidung an Tourismus-Hotspots unterlaufen. Statt einer Verkehrsreduzierung wird durch Verkehrsbeschleunigung an den aufstrebenden touristischen Alternativzielen vorbeigefahren.

Der Vorhabenträger wird aufgefordert, die landschaftsverfremdenden Auswirkungen der Plantrasse in einer realitätsgenauen Video-Animation im Jahresverlauf zu visualisieren. Zudem muss die Animation auch die voraussichtliche Lärmbelastung aufgrund der Trassenhochstellung und unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrszahlen aufzeigen. Anhand dieser Animationen ist vom Vorhabenträger ein tourismuswirtschaftliches Gutachten an ein Fachplanungsbüro zu beauftragen.

- b) Im Erläuterungsbericht wird auf die positive städtebauliche Wirkung einer Abstufung der jetzigen B11 zur Gemeindestraße verwiesen. Der Vorhabenträger sieht die jetzige B11 als verkehrsberuhigte Erweiterung des Dorfkerns, das über einen Städtebauförderprozess aufgewertet werden soll.
- i. Wir gehen davon aus, und werden hier in unserer Meinung vom Ergebnis einer Gemeindeversammlung am 10.07.2020 im Rahmen des ISEK-Prozesses bestärkt, dass aufgrund der Transitfunktion der Plantrasse erheblich Kaufkraft aus Ruhmannsfelden abfließen wird.
 - ii. Dies trägt nicht zur gewünschten Attraktivierung bei, sondern wird auch die Geschäftswelt am Marktplatz negativ beeinflussen.
 - iii. Die Folge sind Leerstand durch Geschäftsaufgaben und ein Ausbluten des dörflichen Lebens, weil auch der für die Gastronomie wichtige Ausflugsverkehr an Ruhmannsfelden vorbei geleitet wird.
 - iv. In der Folge wird eine Verkehrszunahme durch Verlagerung des Versorgungverkehrs verursacht.

Der Vorhabenträger wird aufgefordert, ein fundiertes Gutachten zu Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe zu beauftragen. Hierdurch sollen die wirtschaftlichen Begleitprozesse der Trassenverlagerung per Onlinedialog sowie über Haushalts- und Kundenbefragung valide bewertet und für die Zukunft prognostiziert werden.

- c) Der Erhalt und die Aufwertung des örtlichen Gewerbes und Handels sowie der dörflichen Funktion setzen eine gute Erreichbarkeit des Versorgungsstandortes Ruhmannsfelden voraus.
- i. Wir sehen eine gute und einfache Erreichbarkeit für Kunden aus kleineren Orten, die über die REG13 und die REG16 kommen würden, durch die komplizierte teilplangleiche Einschleifung mittels Kreisverkehre und Brückenbauwerke erschwert.
 - ii. Auch für „Zufallskunden“ oder Besucher, die die B11 für einen Zwischenstopp verlassen würden, wirkt die geplante Verkehrssituation als Hemmnis, um die Transitstrecke zu verlassen.
 - iii. Entlang der B11 haben sich Gewerbebetriebe angesiedelt, die ausschließlich aufgrund des Durchgangsverkehrs existenzfähig sind. Auch der EDEKA-Markt am Beginn der Plantrasse dürfte von vorbeifahrenden Kunden profitieren, die jedoch einmal auf der Umfahungstrasse, sich ein anderes Nahversorgungsziel suchen werden.

Der Vorhabenträger wird aufgefordert, die Anschlusssituation und den Verlauf des Einmündungsverkehrs aus der REG13 und REG16 in realitätsgenauen Video-Animation zu visualisieren. Zudem ist die Weglänge einzelner Einmündungsverkehrssituationen tabellarisch nachvollziehbar darzustellen. Die Ergebnisse von Video-Animation und Weglängendarstellung sind **zu veröffentlichen.**

- d) Der Vorhabenträger gibt vor, durch die Plantrasse eine Lärmreduzierung und Verkehrsberuhigung für die Anwohner an der jetzigen B11 zu erreichen und somit das Wohnumfeld attraktiver zu machen. Diese Auffassung teilen wir nicht:
- i. Durch die Hochstellung der Trasse erhöht sich die Lärmbelästigung für den gesamten Ortsbereich. Dies führt auch zu negativen Auswirkungen für den Tourismus und die Naherholungsfunktion des Ortes und seiner umliegenden Wander- und Freizeitgebiete.
 - ii. Entlang der jetzigen B11 sind fast ausschließlich Gewerbebetriebe angesiedelt, die wie oben dargestellt, nur aufgrund der guten Erreichbarkeit, bzw. wegen des Durchgangsverkehrs existenzfähig sind.
 - iii. Wohnbebauung ist kaum vorhanden und zudem gerade nachts nicht vom Verkehrslärm beeinträchtigt. Wie oben ausgeführt wird die Ampel nachts aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens abgeschaltet.

- iv. Aufgrund der fehlenden Wohnfunktion entlang der jetzigen B11 kann die Aussage zu einer Trennwirkung für das dörfliche Leben nicht nachvollzogen werden. Das o. g. angesiedelte Gewerbe ist nicht auf dörfliches Leben, bzw. Fußgängerverkehr ausgerichtet, sondern ausschließlich auf den MIV ausgerichtet (Busunternehmer, Tankstelle, Autohaus).
- v. Die einzigen dörflichen Interaktionen bestehen im Ampel-/Kreuzungsbereich Marktstraße–B11–Huberweid. Der Einmündungsbereich ist für den Zufahrtsverkehr zum Markt für den MIV sowie für den Fußgänger- und Radverkehr ausreichend gesichert. Im Sinne einer klimaneutralen und nachhaltigen Dorfentwicklung, unabhängig vom B11-Ausbau, sollte jedoch die Fuß- und Radwegesituation bedarfsgerecht verbessert werden.

Der Vorhabenträger wird aufgefordert, seine Aussage zur positiven städtebaulichen und dörflichen Aufwertung valide zu belegen. Hierzu hat er ein **Fachgutachten zur Siedlungsentwicklung zu beauftragen**, das die Zusammenhänge von Demografie, Verkehrsbelastung, Erreichbarkeit, Gewerbe- und Dienstleistungsstruktur sowie der Umnutzung in dörfliche Wohnbebauung und möglicher Ausweisung von Bauland aufzeigt.

Wir beantragen ferner, dass diese Aussagen vom Vorhabenträger nicht für eine Planrechtfertigung berücksichtigt werden dürfen, solange sie nicht eindeutig durch das geforderte Gutachten belegt wurden.

- e) Die Aufstellung der Plantrasse wurde von der Realität überholt:
 - i. zwischenzeitlich sind mehrere Gewerbebetriebe, mit zum Teil erheblichen Schwerverkehrsaufkommen, im Bereich der Huberweidstraße angesiedelt. Dieser Verkehr würde weiterhin durch den sogenannten Ort fahren und die dann zur Gemeindestraße abgestufte B11 massiv belasten. Es wurde eine verkehrssichere Verkehrsführung für KFZ sowie Fußgänger und Radfahrer nicht berücksichtigt.
 - ii. Entlang der B11 haben sich bei Schönberg verschiedene Gewerbe- und Industriebetriebe mit hohem Verkehrsaufkommen im Bereich der Ein- und Ausfahrten angesiedelt. Eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 60 km/h ist bereits jetzt gegeben. Ohne näherer Betrachtung dieses Bereichs im Vorfeld des KV Patersdorf ist hier der nächste Unfallschwerpunkt vorprogrammiert.
 - iii. Zudem laufen die Planungen zur Ansiedlung eines Norma-Marktes im Bereich der Abzweigung nach Gotteszell. Wir gehen davon aus, dass sich dadurch der Abbiegeverkehr wesentlich erhöhen wird und eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich wird. Auch diese Tatsache ist in der Gesamtberechnung des „Zeitgewinns“ durch die Ausbaumaßnahmen noch nicht berücksichtigt. Beeinflusst jedoch die Zielsetzung einer flüssigen Verkehrsführung erheblich. Der Nutzen der Plantrasse relativiert sich dadurch und in Frage gestellt.

Der Vorhabenträger wird aufgefordert, seine Planungen zu überarbeiten und eine der tatsächlichen Funktion gerechte Anbindung der Huberweid vorzulegen. Diese Umplanung muss in die Gesamtbetrachtung des großräumigen Ausbauvorhabens, also mit Berücksichtigung des kompletten Abschnittes bis Prünst, bzw. Patersdorf, einfließen, die auch die **Zufahrtssituation zum Gewerbegebiet Schönberg adäquat abbildet.** Darüber hinaus fordern wir eine Neubewertung des Nutzen-Kosten-Faktors, bei dem diese, den Verkehrsfluss massiv hemmenden Faktoren im Vorfeld und zum Ende der Plantrasse berücksichtigt werden.

Zusammenfassend stellen wir fest:

Der BN spricht sich entschieden gegen den Bau einer Ortsumgehung der B11 bei Ruhmannsfelden aus. Insbesondere lehnen wir die Umsetzung der Maßnahme nach EKL2 und dem daraus resultierenden ungerechtfertigten hohen Flächenverbrauch der teilplanfreien Einmündungen durch Brücken und Kreisverkehre der REG16, bzw. der Gemeindestraßen Lerchfeld und Handling

sowie eines 3-streifigen Ausbaus – mit dem Ziel höhere Geschwindigkeiten zu erreichen – ab. Die Klassifizierung der B11 nach VFS I für großräumige Verkehrsachsen ist im Bayerischen Wald nicht angemessen. Die Raumfunktion der B11 hat sich in den letzten fast 50 Jahren seit Beginn der Planungen erheblich geändert. Zudem werden bei der vorliegenden Planung die geltenden Klimaschutzziele erheblich missachtet.

Wir halten an unseren erhobenen Einwendungen vom 10.10.2017 fest und haben diese mit zwischenzeitlich neu vorliegenden Erkenntnissen ergänzt.

Im Voraus besten Dank für die eingehende Prüfung unserer Sachargumente.

Mit freundlichen Grüßen



Rita Rott
Regionalreferentin für Niederbayern

Gez.
Roland Schwab
Vorsitzender der BN-Kreisgruppe Regen