

Der BN spricht sich entschieden gegen die geplante Ortsumgehung der B11 bei Ruhmannsfelden aus.

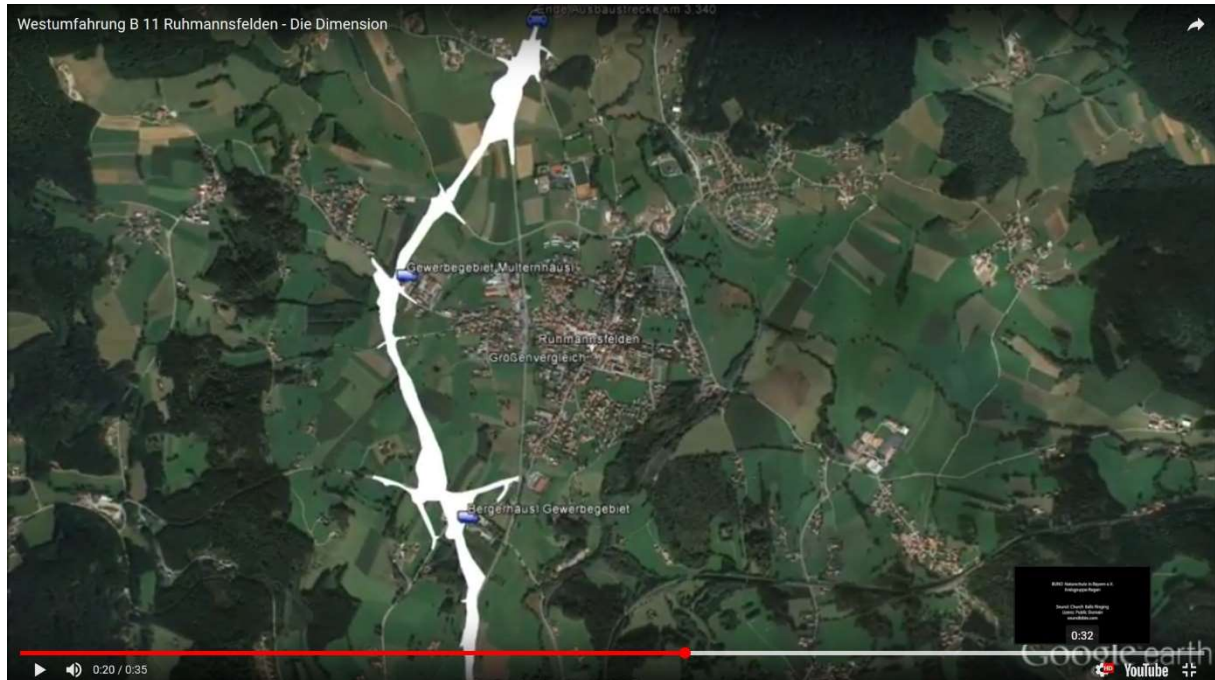


Bild: Auszug aus der mittels Google Earth Pro erarbeiteten filmischen Darstellung der Baumaßnahme, einzusehen auf www.regen.bund-naturschutz.de.

Jetzt heißt es aufpassen, damit wertvolle Landschaft nicht weiter durch gigantische Straßenbaumaßnahmen zerstört wird.

**Wir fordern Vorrang für Erhalt und Sanierung des gesamten Bestandsnetzes!
Die Prestige-Neubaustrecken binden Geld und Planungskapazität – zum Nachteil des übrigen Straßennetzes und der gesamten Region!**

Der BN spricht sich entschieden gegen die geplante Ortsumgehung der B11 bei Ruhmannsfelden aus.

Begründung:

Die Verlegung der B11 bei Ruhmannsfelden hat erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zur Folge. Besonders ist dabei hervorzuheben:

- Die Plantrasse mit ihren massiven Dammaufschüttungen und Einschnitten, sowie sehr flächenintensiven Anschlüssen und Knotenbauwerken bewirkt auf der gesamten Strecke erhebliche landschaftliche Veränderungen! Eine starke Verfremdungswirkung mit erheblicher Beeinträchtigung des Landschafts- und Heimatbildes, einhergehend mit negativen Auswirkungen für den Tourismus, ist die Folge.
- Mehrfach werden Lebensräume von Pflanzen und Tieren durchschnitten oder sie gehen ganz oder teilweise verloren; darunter sind auch naturschutzfachlich wertvolle und schutzwürdige Biotope. Damit werden vielfach auch wichtige Funktionsbezüge zwischen den Lebensräumen in der Landschaft (Biotopverbund) beeinträchtigt.
- An mehreren Stellen kommen naturschutzrelevante Pflanzen und Tiere unmittelbar zu Schaden. In besonderer Weise von dem Vorhaben betroffen sind mehrere Fledermausarten. Ebenso wird in die Lebensräume einiger seltener und gefährdeter Vogel- und Tagfalterarten eingegriffen.
- Für die Ortsumgehung sollen eine komplett neue Trasse in der freien Landschaft und zusätzlich sehr große Anschlussbauwerke errichtet werden. Dadurch wird sehr viel Boden versiegelt und überbaut.

Unseres Erachtens sind die Ausbauplanungen überdimensioniert. Die von der Bundesregierung in ihrer „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ definierten Ziel zur Reduzierung des allgemeinen Flächenverbrauchs für Siedlung und Verkehr werden massiv unterlaufen. Zudem wird der allgemeine Bürgerwille nach weniger Flächenverbrauch, der durch den entsprechenden Volksentscheid in Kürze manifestiert wird, in keiner Weise respektiert.

Der Flächenverbrauch der Plantrasse beträgt 20,4 ha (während der Bauphase sogar 34 ha). Davon liegen ca. 18 ha (bzw. 30 ha) im Gemeindegebiet Ruhmannsfelden. Das heißt, mehr als 3 % (bzw. 5%) der Gemeindefläche und über 6 % (10 %) der landwirtschaftlich genutzten Fläche, werden dieser Umfahrung geopfert.

Insbesondere kritisieren wir den schonungslosen Landverbrauch für gigantische Kreisel und Zufahrtsschleifen zur Verkehrsanbindung der Gemeinde- und Kreisstraßen. Allein der Flächenverbrauch, ist je Anschlussstelle (nördlich und südlich Ruhmannsfelden) vergleichbar groß dimensioniert, wie der komplette Ortskern von Ruhmannsfelden. Oder in anderen Dimensionen ausgedrückt, so groß wie der Autobahnanschluss Deggendorf Mitte!

Zudem zeigen die zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen des Staatlichen Bauamtes Passau erhebliche Mängel. Auch das aufgrund der Demografie sich künftig ändernde Verkehrsverhalten, sowie Auswirkungen neuer Technologien auf Emissionen werden nicht berücksichtigt.

Besonders bedenklich ist, dass die Maßnahme, trotz massiver Landschaftszerstörung, lediglich eine isolierte und sehr geringe Verbesserung bzgl. Verkehrsfluss und Zeitersparnis, gemessen an der Gesamtstrecke Strecke Deggendorf – Bayerisch Eisenstein erreicht. Da mit Ausnahme der „Ortsumfahrung“ Schweinhütt keine weiteren Ausbauabschnitte im BVWP 2030 gelistet sind, ist der Ausbau als isolierte Maßnahme ohne nennenswert positive Raumwirksamkeit abzulehnen.

Da weder die „Notwendigkeit“ einer Umfahrung bzw. eines Ausbaus, noch der volkswirtschaftliche und regionalplanerische Vorteil, schlüssig belegt werden können, sprechen wir uns ausdrücklich gegen die vorliegende Planung aus. Eine zusätzliche Bewertung der „Ausbauvariante“, die als noch unrealistischer bezeichnet werden muss, als die Plantrasse, erübrigt sich deshalb für diese Stellungnahme.

Der BUND Naturschutz in Bayern e.V. lehnt den Ausbau in Form der Plantrasse sowie der Ausbauvariante generell ab. Aus unserer Sicht ist die „Nullvariante“ mit den genannten alternativen Verbesserungsmöglichkeiten zum Erreichen der vom Staatlichen Bauamt genannten Ziele ökologisch und ökonomisch sinnvoller, als der Maximalausbau.

Wir fordern die Rückstellung des Planfeststellungsverfahrens bis eine in sich konsistente, nachhaltige und zukunftsweisende Verkehrsplanung vorliegt.

Die einzelnen Punkte unserer Ablehnung sind nachfolgend ausführlich erläutert.

1. Formfehler und Inkonsistenzen der Planungsunterlagen, sowie fragliche Zuständigkeiten:

a. Es ist zu hinterfragen, ob eine fachlich objektive Planungsleistung beim Staatlichen Bauamt Passau generell gegeben sein kann, wenn der Bauamtsleiter und der Leiter der Abteilung Planung in enger familiärer Vater-Sohn-Beziehung stehen. Diese Konstellation könnte Auswirkungen auf eine fachliche-konstruktive Zusammenarbeit innerhalb des Kollegiums des Staatlichen Bauamts haben.

b. Der in älteren Planungen enthaltene dreistreifige Ausbau nördlich Ruhmannsfelden bei Prünst wird im vorliegenden Verfahren nicht mehr betrachtet.

Allerdings wird die Ausbaumaßnahme bei Prünst auf Seite 16 des Erläuterungsberichts als „Punkt 15“ mit dem Vermerk „Planfeststellung in Vorbereitung“ ausgewiesen. Ein derartiges Vorgehen legt die Vermutung nahe, dass die vorliegende Plantrasse entweder bewusst um diese Ausbaustufe verkürzt wurde, um ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) zu erzielen, oder wegen unzureichender Planungskapazitäten zurückgestellt wurde. Keiner der beiden Rückschlüsse zeugt von vertrauenswürdiger, transparenter und bürgernaher Planungsverantwortung zum Wohle der Region. Kritik am Staatlichen Bauamt wurde mehrfach auch öffentlich geäußert, z. B. von Landrat Adam, da viele Projekte zu spät oder unkoordiniert abgewickelt wurden. (Quelle: Viechtacher Bayerwald-Bote vom 02.07.2015: „Landrat hätte gerne anderes Bauamt“)

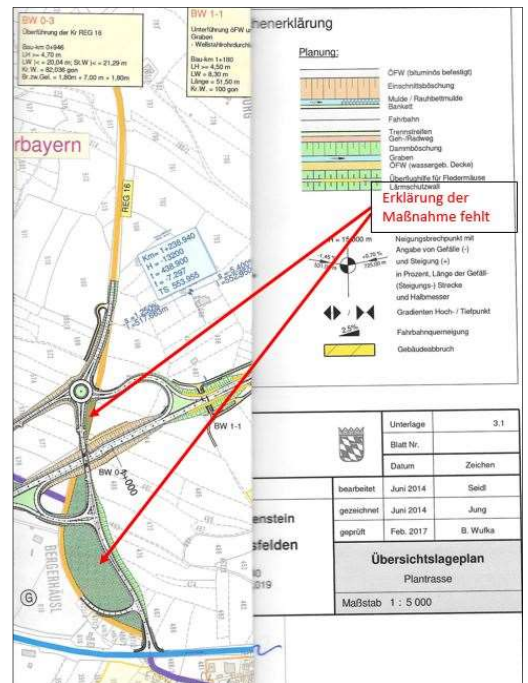
c. Trotz jahrelanger Planungshistorie fällt bei den Planungsunterlagen eine oberflächliche bzw. fehlerhafte Ausführung auf.

Zum Beispiel:

i. Falsche Kennzeichnung von Verwaltungsgrenzen: beim Plan der Ausbauvariante wird die Gemeindegrenze Ruhmannsfelden fälschlicherweise als Landkreisgrenze gekennzeichnet.

ii. Unvollständige Legende: Im Plan eingetragene Einzelmaßnahmen sind in der Legende nicht abgebildet. Vgl. Bild.

iii. Sprachliche Oberflächlichkeit, mit teilweise unverständlicher Aussage (Z.B. Seite 39, Unterlage 1).



d. Unsachlichkeit bei der Beteiligung der Öffentlichkeit:

Die öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen wurde in der Presse zwar vermerkt. Es war leicht zu überlesen, dass auch Flächen im Gemeindegebiet Prackenbach (rund 25 km Entfernung) betroffen sind. Kaum ein Bürger oder

betroffener Grundstücksbesitzer hat davon Kenntnis genommen. Es hat den Anschein, dass die öffentliche Auslegung bewusst so durchgeführt wurde, dass möglichst wenige Bürger von der tatsächlichen Betroffenheit erfahren.

- e. Beschönigende Darstellung von Dorfentwicklungsmaßnahmen.
Mit der auf Seite 35 (Unterlage 1) skizzierten Darstellung wird der Anschein erweckt, dass mit der Verlegung der B11 auch Ortsentwicklungsmaßnahmen einhergehen. Diese Maßnahmen sind jedoch in ausschließlicher Zuständigkeit der Gemeinde Ruhmannsfelden und für das Planfeststellungsverfahren nicht gegenständlich.
- f. Kritik an der Prognose der Verkehrsentwicklung 2030:
 - i. Das zugrundeliegende Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak basiert auf nur einem Zähltag, den 02.07.2013.
 - ii. Die Bewertung für den Durchfahrtsverkehr hat sich seitdem durch die Verlegung des EDEKA-Marktes zum Ortszentrum hin, gravierend verändert. Zudem wird angenommen, dass am Zähltag aufgrund von weiteren Baumaßnahmen im Umgriff ein besonders hohes Verkehrsaufkommen vorlag.
- g. Unterschiedlich hohe Angabe der Baukosten:
 - i. Kosten lt. BVWP: 18,1 Mio. Euro
 - ii. Kosten lt. Planungsunterlagen: 26 Mio. Euro
 - iii. Kosten lt. Angaben des StBA im Internet: 21,2 Mio. Euro

Forderung:

>>> Die Planungsunterlagen sind von einer unabhängigen Fachstelle zu überprüfen.

>>> Es ist ein plausibler Nachweis zu erbringen, weshalb der Ausbau Ruhmannsfelden – Prünst in zwei Planungsverfahren geteilt wird.

>>> Die Planungsunterlagen und insbesondere das Kartenmaterial sind redaktionell zu überarbeiten, auf das Wesentliche zu reduzieren und neu vorzulegen.

>>> Es ist eine aussagekräftige Verkehrsanalyse vorzulegen, die auf aktuellen Verkehrszählungen beruht! Eine Prognose aufgrund eines einzelnen Zähltages ist unzulässig. Es sind die Jahresdurchschnittswerte nach DTV-Zählung im Vergleich der Jahre 2005, 2010 und 2015 zu verwenden.

>>> Es ist der Nachweis zu führen, ob diese unsachlich ermittelten Daten zur Erstellung der Verkehrsprognose auch für die Bedarfsermittlung im BVWP verwendet wurden.

>>> Aufgrund der unterschiedlich angegebenen Baukosten ist das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis neu zu berechnen! Dabei ist auch darauf einzugehen, wie weit sich die Verkürzung der Umgehungstrasse von ursprünglich 4,4 Kilometer (laut Planungen von 2013) auf 3,34 Kilometer auf die NKV auswirkt.

>>> Die Planfeststellung ist zurückzustellen und in der Gesamtheit mit dem hier fehlenden Ausbauabschnitt Ruhmannsfelden – Prünst zu prüfen!

2. Irreführende allgemeine Informationspolitik in der Region:

- a. Unsachliche Information, sowie Überzeichnung der Vorteile einer Umfahrung durch die politischen Mandatsträger:
 - i. Alternativen für mehr Verkehrssicherheit und Emissionsreduzierung wurden nicht geprüft. Die Bürger wurden während der gesamten Diskussion nur über die Umfahrung und eine noch unrealistischere, ortszerstörende Ausbauplanung am Bestand informiert. Letztere hätte noch weitreichendere Nachteile für die Gemeinde und für einzelne Anwesen zur Folge, als die Plantrasse, so dass die Bevölkerung die Westumgehung als kleineres Übel akzeptiert.
 - ii. Bei der Abstimmung zum Bürgerentscheid 2013 hatte man lediglich die Wahl zwischen diesen beiden Planungsvarianten. Eine adäquate Verbesserung der Null-Variante mit entsprechenden innovativen Maßnahmen zur Emissionsreduzierung und zum Erreichen einer höheren Verkehrssicherheit wurde nicht geprüft.
 - iii. Landrat Adam postuliert in einer Sondersendung von Donau-TV am 04.11.2013 einen Zeitgewinn von täglich 10 Minuten für Pendler nach Deggendorf und rechnet dies auf die gesamte Arbeits-Lebenszeit hoch. Diese Aussage ist völlig aus der Luft gegriffen und für die Baumaßnahme selbst bei angenommener Schallgeschwindigkeit nicht zu erzielen.
 - iv. In einer Sondersendung von Donau-TV am 04.11.2013 zitiert Landrat Adam ein Wirtschaftsunternehmen, das aufgrund der Baumaßnahme und dem daraus erzielten Zeitgewinn jährlich 500.000 Euro an Transportkosten einsparen würde. (Welchen Zeitgewinn hat ein LKW der die vorgeschriebenen 60 km/h einhält, aber einen um 200 Meter längeren Weg zurücklegt?)
 - v. In der o.g. Sendung behauptet Landrat Adam, dass Ruhmannsfelden im Durchgangsverkehr von rund 12.000 Fahrzeugen belastet wird. Nach seiner Aussage ist hierbei der der Innerortsverkehr schon herausgerechnet. Mit dieser Aussage hat er gegenüber den Angaben im Erläuterungsbericht um rund ein Drittel, ca. 4.000 Fahrzeuge, „übertrieben“.
- b. Beeinflussung von Entscheidungsträgern über planungsrelevante Angelegenheiten zur B11-Ortsumgehung vor Veröffentlichung der Planfeststellung:

Der Ausschuss für Wirtschafts-, Umwelt- und Tourismusfragen des Landkreises Regen (WUT-Ausschuss) hat bereits in seiner Sitzung vom 16.03.2017 folgenden Tagesordnungspunkt behandelt: „Anbindung der Kreisstraße REG-13 und REG-16 an die geplante Ortsumgehung Ruhmannsfelden der Bundesstraße 11; Vorstellung und Genehmigung der Planung – Zustimmung zu den widmungsrechtlichen Änderungen“.

- c. Unsachliche Information der Bürger zur Einspruchsmöglichkeit bis hin zur Einschüchterung:
- i. Wer gegen die neue Umfahrung ist, wird als Verhinderer von Wohlstand und Fortschritt in der Region dargestellt. Zum Widerstand der Ruhmannsfeldener Bürger gegenüber dem Ausbau, sagt Landrat Adam in einem Interview bei Donau-TV am 08.04.2013, dass eine gesamte Region in Geiselnhaft genommen, und die Kreisentwicklung behindert werde.
 - ii. Minister Dobrindt fordert Bürgermeister Troiber auf, seine Bürger von der Notwendigkeit des Ausbaus zu überzeugen.
 - iii. Der Viechtacher Bayerwald-Bote berichtet am 26.09.2017 von einer Senioren-Bürgerversammlung in Ruhmannsfelden, bei der Bürgermeister Troiber zwar darauf hinwies, dass jeder Bürger beim laufenden Planfeststellungsverfahren zur B11 Einwände vorbringen könne. Er sagt aber auch: „Die Westumgehung wurde bei einem Bürgerentscheid mit 66 Prozent befürwortet und sei nun für die Gemeinde bindend“. Dabei wird verschwiegen, dass beim Bürgerentscheid keine schlüssigen Alternativen zur Westumgehung vorlagen und die Bestandstrasse nach brutalere Eingriffe nach sich gezogen hätte.
 - iv. Der Prackenbacher Bürgermeister zeigt in der Presse Solidarität mit dem Ausbau und redet den Betroffenen zu, dass man keine „Entwicklungsbremse“ sein will.
 - v. Noch im Landratswahlkampf 2017 geben die Kandidaten an, dass man nichts gegen den Ausbau machen, weil er Angelegenheit des Bundes ist.
 - vi. Vor dem Bürgerentscheid am 10.11.2013, wird von Landrat Adam behauptet, dass der Bürgerentscheid keine Wirkung habe. Er könne nur zu einer Stellungnahme unter vielen, seitens der Gemeinde führen und hat keine Auswirkung auf die Planung (Sondersendung Donau-TV vom 04.11.2013).

Forderung:

>>> Die Planfeststellung ist zurückzustellen, bis eine umfassende und sachliche Information der Bürger erfolgt ist.

>>> Es ist darzulegen, welche Auswirkung eine der Baumaßnahme vorgreifende Umwidmung von betroffenen Straßen (wie vom WUT-Ausschuss beschlossen) auf die Planungszuständigkeit und Gesamtfinanzierung der Maßnahme hat.

>>> Es ist darzulegen, ob die vorgenommene vorzeitige Umwidmung von betroffenen Straßen (wie vom WUT-Ausschuss beschlossen) rechtlich zulässig ist, bzw. förderrechtliche Konsequenzen für die Finanzierung hat.

>>> Die Planfeststellung ist zurückzustellen, bis Möglichkeiten zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und Emissionsreduzierung auf der Nullvariante geprüft sind und eine belastbare Nutzen-Kosten-Analyse vorliegt.!

3. Die Straßenausbaumaßnahmen an der B11 werden als notwendige strukturfördernde Maßnahme für die Region begründet. Es wird angenommen, dass eine Strukturförderung und Wirtschaftswachstum ausschließlich mit zusätzlichen Verkehrsausbaumaßnahmen möglich ist. Straßenbau wird dabei unterschwellig immer mit Fortschritt gleichgesetzt. Diese Aussage entbehrt jeglicher wissenschaftlichen Grundlage!
- a. Der gesetzliche Auftrag zur Verlegung der B11 wird aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 abgeleitet. Die hierfür zugrundeliegende Verkehrsprognose für Ruhmannsfelden wurde mit unsachlichen Fakten erarbeitet.
 - b. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 den Flächenverbrauch auf unter 30 Hektar pro Tag zu verringern. Dies wurde vom Bundeskabinett im Januar 2017 mit der Neuauflage 2016 zur „Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie“ sowie im Klimaschutzplan vom November 2016 beschlossen. Hier wird ein grundsätzliches Umsteuern in Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg zu einem treibhausgasneutralen Deutschland beschrieben. Die vorliegenden Straßenbauplanungen für die B11 bei Ruhmannsfelden unterlaufen diese Ziele.
 - c. Um den überbordenden Flächenverbrauch durch Siedlungs- und Verkehrsfläche per Gesetz einzudämmen, wurde bereits ein Volksbegehren gestartet. Darüber hinaus hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) gegen den Kabinettsbeschluss vom 3. August 2016 zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) bei der EU-Kommission Beschwerde eingelegt.

Forderung:

>>> Bis verlässliche Rechtsklarheit besteht, wird eine Aussetzung des aktuellen Planfeststellungsverfahrens zur Westumgehung Ruhmannsfelden gefordert.

4. Die Planungshistorie belegt eine fast vierzig Jahre andauernde, stets sehr bewegte und immer wieder kontrovers diskutierte Planung. Das erklärte Projektziel ist laut Erläuterungsbericht die Verbesserung von Verkehrssicherheit und -qualität, die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, sowie die Entlastung der „Ortsdurchfahrt“. Die Notwendigkeit dafür wird aus einem angeblich steigenden Verkehrsaufkommen abgeleitet. Die entsprechenden Prognosen dazu müssen jedoch bezweifelt werden:
- a. Die DTV-Zahlen für die Jahre 2000, 2005 und 2010 ergeben im Zählabschnitt Gotteszell – Patersdorf (Zählstellennummer 70439400) eine moderate Zunahme von rund 13 Prozent. Die DTV-Zahlen für 2015 sind noch nicht verfügbar! Indizien, wie ein Rückgang der touristischen Übernachtungszahlen, Verlagerung des Schwerverkehrs zu den Grenzübergängen Furth i. W. und Philippsreut (statt über Bayerisch Eisenstein), sowie die Verbesserung der Bahnanbindung nach Deggen-dorf und Plattling, lassen für die Zukunft auf eine Abnahme des Verkehrsaufkommens schließen. Für die Entwicklung bis 2030 darf in Folge der Demografie von einem weiteren Rückgang der Verkehrszahlen ausgegangen werden.

>>> Es ist plausibel zu erläutern, wie trotz „fehlender“ Datenlage eine Steigerung des Verkehrsaufkommens für die Prognose 2030 ermittelt werden konnte, um die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030, und damit den Ausbau zu rechtfertigen.

- b. Eindeutige Zahlen zur Durchfahrt im Ortsbereich Ruhmannsfelden liegen nicht vor. Es existiert lediglich eine Hochrechnung des Gesamtverkehrs auf Grund einer exemplarischen „Ein-Tageszählung“ am 02.07.2013 durch Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak. Die Zählung fand an einem einzigen Tag mit baustellenbedingt besonders hohem Verkehrsaufkommen statt. Diese Berechnung war zudem nach kurzer Zeit überholt, da der EDEKA-Markt, der für hohe Frequenz der B11 im eigentlichen innerörtlichen Verkehr ursächlich war, zum Ort hin nach Westen verlagert wurde.
- >>> Es ist eine aussagekräftige Verkehrsanalyse vorzulegen, die auf aktuellen Verkehrszählungen beruht. Eine Prognose aufgrund eines einzelnen Zähltages ist statistisch nicht belastbar und für derart weitreichende Planungsangelegenheiten nicht verwertbar. Es sind die Jahresdurchschnittswerte nach DTV-Zählung im Vergleich der Jahre 2005, 2010 und 2015 zu verwenden.*
- c. Somit stellen auch die dem Bedarfswegeplan zugrunde gelegten Prognosen im Bereich der B11 eine fragwürdige Einschätzung der Verkehrsentwicklung dar. Die Notwendigkeit eines vordringlichen Bedarfs kann unseres Erachtens daraus nicht belegt werden. Dabei ist besonders zu hinterfragen, wie die Veränderung folgender Faktoren in der Prognose abgebildet werden.
- i. Rückgang der Übernachtungszahlen nach dem Hype zu Zeiten der Grenzöffnung. In den 1990er-Jahren waren allgemein die stärksten touristischen Übernachtungen zu verzeichnen.
 - ii. Seit 2005 besteht eine wesentliche Verbesserung der Anreisemöglichkeit zum Nationalpark mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
 - iii. Positionierung der Region als umweltfreundliche, nachhaltige Feriendestination. Hierbei ist auch die Verminderung des Schadstoffausstoßes durch Reduzierung des Kfz-Verkehrs bedeutsam. Die Ausrichtung auf mehr Leistungsfähigkeit und damit zunehmende Verkehrsbelastung, insbesondere für den Transitverkehr, schadet dem Image der Tourismusdestination (Alleinstellungsmerkmal und USP: Nationalpark, Naturpark, Ursprünglichkeit, Ruhe, Natur, Landschaft) und stellt einen nicht unerheblichen volkswirtschaftlichen Schaden dar.

Forderung:

>>> Es ist aufzuzeigen und nachvollziehbar zu belegen, wie der Einfluss des touristischen Verkehrs für die Verkehrsprognose 2030 bewertet wurde.

>>> Es ist aufzuzeigen und nachvollziehbar zu belegen, ob und wie die veränderten touristischen Anreise- und Mobilitätsgewohnheiten, sowie der Trend zu mehr Natururlaub, für die Verkehrsprognose 2030 bewertet wurde.

>>> Es ist aufzuzeigen, wie die sich grundlegend gewandelten touristischen Trends bei der Bedarfsprognose berücksichtigt wurden.

>>> Es ist plausibel zu begründen und zu erläutern, weshalb die Auswertung der DTV-Verkehrszählung mehr als ein Kalenderjahr in Anspruch nimmt.

- d. Die grenzüberschreitenden Beziehungen haben sich grundlegend anders entwickelt, als prognostiziert.
- i. Die Hauptverkehrsströme verlaufen nicht über Bayerisch Eisenstein, sondern über Furth im Wald und Philippsreut.
 - ii. Standortverlagerungen deutscher Firmen in das tschechische Grenzgebiet und ein daraus resultierender Pendler- und Lieferstrom, waren ökonomisch nur interessant, solange Tschechien als Billiglohnland auf dem Markt konkurrierte.
 - iii. Mit dem Beitritt Tschechiens zum Schengenraum sind Grenzkontrollen, der eigentliche Grund für Verkehrsbehinderungen und stockenden Verkehr, entfallen.
 - iv. Auf beiden Seiten der Grenze ist ein Bevölkerungsrückgang und eine Überalterung zu verzeichnen. Neue Industrie- und Gewerbeansiedlungen hätten ein massives Problem bei der Rekrutierung von Arbeitskräften. In der Folge ist nicht zu erwarten, dass namhaften Firmen eine Ansiedlung in Grenznähe anstreben.

Forderung:

>>> Es ist aufzuzeigen und nachvollziehbar zu belegen, ob und wie die geänderte Entwicklung der grenzüberschreitenden Beziehungen und Wirtschaftsverflechtungen für die Verkehrsprognose 2030 bewertet wurde.

>>> Insbesondere sind die Verkehrsströme im Schwer- und Transitverkehr zu quantifizieren.

>>> Der innerörtliche Schwerverkehr zu den Gewerbebetrieben in Ruhmannsfelden, sowie zu den im Einzugsbereich der Plantrasse liegenden Betriebe im Gemeindebereich von Patersdorf ist zu quantifizieren.

- e. Mit der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Gotteszell-Viechtach im September 2016 hat sich eine neue stressfreie Verkehrsalternative für Pendler ergeben. Diese Bahnstrecke stellt eine deutliche Entlastung der B11 vom Pendlerverkehr aus und nach Deggendorf sowie dem Donau-Isar-Raum dar. Eine zeitgemäße Verkehrsplanung hat im Sinne von Verkehrssicherheit und Verkehrsentslastung auch vorhandene Alternativen im intermodalen Bereich zu berücksichtigen.

Forderung:

>>> Es ist zu prüfen, ob bei den Prognosen zur künftigen Verkehrsentwicklung an der B11 die verbesserte Bahnanbindung (Studentakt und direkter Übergang zum Fern- und Regionalverkehr in Plattling (bereits seit 2003), sowie seit 2016 die neu in Betrieb genommene Strecke Gotteszell-Viechtach) eingeflossen ist.

- f. Geändertes Verkehrsverhalten aufgrund der demografischen Entwicklung sowie gestiegenem Sicherheits- und Umweltbewusstsein:
- i. Im benachbarten europäischen Ausland ist die Geschwindigkeit außerorts bereits auf 80 km/h, bzw. 90 km/h reduziert. Sicherheits- und Umweltgründe sprechen dafür, dass dieser Prozess in Deutschland nicht ignoriert werden kann und sich mittelfristig durchsetzen wird. Zum Teil setzen dies Verkehrsteilnehmer bereits freiwillig um. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend verstärkt.
 - ii. Aufgrund der täglichen Unfallmeldungen über Raser auf Bundesstraßen, sowie Unfällen wegen Handynutzung, versuchen immer mehr Verkehrsteilnehmer durch defensive Fahrweise mögliche Unfallsituationen zu entschärfen. Das kann nur durch eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit erreicht werden.
 - iii. Erfahrungsgemäß verhalten sich vor allem ältere Verkehrsteilnehmer defensiv und fahren langsam. Die steigende Zahl älterer Verkehrsteilnehmer (die geburtenstarken Jahrgänge sind fast im Rentenalter und deshalb nicht mehr als gehetzte Berufspendler unterwegs) wird deshalb zu einer generellen Senkung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit führen. Zumal bei der Kürze der Ausbaustrecke ohnehin kein nennenswerter Zeitgewinn zu erzielen ist.

Forderung:

>>> Es ist aufzuzeigen und nachvollziehbar zu belegen, ob und wie die demografische Entwicklung, sowie geändertes Verkehrsverhalten mit reduzierter durchschnittlicher Geschwindigkeit aus Umwelt- und Sicherheitsgründen, für die Bewertung der Leistungsfähigkeit in der Verkehrsprognose 2030 berücksichtigt wurde.

>>> Es ist aufzuzeigen und nachvollziehbar zu belegen, wie der Zeitgewinn aufgrund der Ausbaumaßnahmen im geplanten Streckenabschnitt errechnet wird.

>>> Es ist aufzuzeigen und nachvollziehbar zu belegen, wie sich der durch die Baumaßnahme erwartete Zeitgewinn verändert, wenn in etwa zehn Jahren die Geschwindigkeit außerorts europaweit angepasst, und von 100 km/h auf 80 km/h bzw. 90 km/h gesenkt wird.

Forderung:

>>> Die Planfeststellung ist zurückzustellen, bis eine Überarbeitung der Verkehrsprognose 2030, sowie die daraus resultierenden Rückschlüsse für die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Ausbaus neu berechnet und bewertet sind. Dazu sind aktuelles Zahlenmaterial sowie die oben beschriebenen geänderten Trends und Lebensumstände, die verbesserten intermodalen Verkehrsangebote, sowie die demografische, wirtschaftliche und touristische Entwicklung zu berücksichtigen.

>>> Das Planfeststellungsverfahren ist unter Berücksichtigung der Nullvariante neu aufzulegen. Bei der Bewertung der Nullvariante ist die technische Entwicklung innovativer emissionsreduzierter Antriebsformen, insbesondere deren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen bis 2030, sowie das oben beschriebene geänderte Verkehrsverhalten zu berücksichtigen.

5. Die Gesamtplanung der B11-Verlegung ist inkonsistent und weist folgende Mängel auf:
 - a. Die Planungs- und Baumaßnahmen scheinen von Hinten aufgerollt zu werden. Es ist nicht verständlich, weshalb der Ausbau von der geringeren zur höheren Verkehrsbelastung durchgeführt wird. Allein im Abschnitt Deggendorf – Grafing ist die Geschwindigkeit über rund sieben Kilometer auf 70 km/h (teilweise auf 50 km/h) beschränkt. Welchen Beitrag zur Beschleunigung kann dann ein 1,5 Kilometer langer dreistreifiger Ausbau mit Überholmöglichkeit in Richtung Deggendorf leisten?!
 - b. Die aktuelle Plantrasse sieht einen dreistreifigen Ausbau in Richtung Deggendorf über 1,5 km Länge vor. Ein nennenswerter Zeitgewinn und besserer Verkehrsfluss ist daraus nicht abzuleiten. Im Vergleich der Geschwindigkeiten von 60 km/h auf mögliche 100 km/h errechnet sich ein Zeitvorteil von gerade 36 Sekunden für den dreistreifigen Bereich. Bzw. knapp eine Minute für die Plantrasse, verglichen mit dem derzeitigen Bestand!
 - c. Die Planungen zur Trasse der Westumfahrung wurde während der 40-jährigen Planungsphase immer wieder geändert. Während noch im November 2013 beim Bürgerentscheid über eine 4,4 Kilometern lange Trasse (bis Prünst) abgestimmt wurde, beträgt die Ausbaulänge aktuell 3,4 Kilometer. Das Teilstück Handling – Prünst wurde eingekürzt. Die Kosten jedoch erhöht. Dieser in älteren Planungen enthaltene dreistreifige Ausbau wurde ohne Begründung aus dem vorliegenden Verfahren entnommen.
 - d. Es wird in relativ kleinen Teil-Abschnitte geplant, ohne die Umsetzbarkeit der Anschlussstrecken zu erklären. So ist beispielsweise der Abschnitt Deggendorf – Grafing im BVWP lediglich über eine Länge von drei Kilometer und mit „Planungsrecht“ eingestuft. Für den tatsächlich rund sieben Kilometer langen Gesamtabschnitt von Deggendorf bis Grafing, der fast durchgehend auf 70 km/h beschränkt ist, ist im BVWP kein weiterer Ausbau vorgesehen. Es besteht also bis 2030 keine Aussicht auf Realisierung, obwohl hier wesentlich günstigere Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Zeitersparnis zu verzeichnen wären. Auch die Baufortsetzung bis Prünst und deren Finanzierung wird nicht thematisiert.
 - e. Solange keine Gesamtplanung für die B11, wenigstens für den Bereich Deggendorf – Patersdorf vorliegt, muss die Sinnhaftigkeit von Baumaßnahmen auf einzelnen Teilbereichen, wie hier der Ortsumfahrung Ruhmannsfelden, stark bezweifelt werden. Ohne nennenswerten und erkennbaren Vorteil für die

Gesamtentwicklung würde hier ein massiver Eingriff in den Naturhaushalt vorgenommen. Für lediglich eine Minute Zeitgewinn würden rund 26 Mio. Euro verbaut und ein weiteres Stück Heimat unwiederbringlich zerstört. Diese Vorgehensweise ist respektlos und zielt lediglich auf die technische Machbarkeit, nicht aber auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Region ab. Die Betroffenen werden mit fehlender Informationspolitik im Unklaren über die tatsächlichen Ausbauplanungen gehalten. Eine Mitsprache der Betroffenen auf Augenhöhe und demzufolge eine objektive Meinungsbildung zum Bauvorhaben ist nicht möglich. Solange kein Baurecht für die maßgeblich wichtigeren Streckenabschnitte vorliegt, stellt die Baumaßnahme Ruhmannsfelden eine nichtakzeptable Verschwendung von Steuergeldern und damit einen massiven volkswirtschaftlichen Schaden dar!

- f. Es ist nicht schlüssig belegt, welche tatsächliche Entlastung vom Durchgangsverkehr erreicht wird, bzw. welche Verkehrsbelastung auf der B11alt verbleibt. Die Prognose von Prof. Kurzak, die auf einem einzigen Zähltag basiert und eine unrealistisch hohe Verkehrsbelastung bis 2030 von fast 14.900 KFZ im Ortsbereich ermittelt, kann nicht als repräsentativ bewertet werden.

Forderung:

>>> *Es ist zu prüfen, ob die Informationspolitik des Staatlichen Bauamtes und die fehlende Gesamtplanung im Verlauf der B11 im Widerspruch zu einer rechtskonformen Planfeststellung steht.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und plausibel zu erläutern, weshalb das Teilstück Ruhmannsfelden – Prünst in der vorliegenden Planfeststellung nicht betrachtet wird.*

>>> *Es ist zu prüfen, wie das im BVWP angegebene NKV bei Kalkulation über die gesamte Strecke von 4,4 km und bei Kosten von 26 Mio. + X Euro anzusetzen ist.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und nachvollziehbar zu belegen, welches Verkehrsaufkommen trotz Umfahrung für den eigentlichen Ortsbereich verbleibt. Bzw. ob das verbleibende Verkehrsaufkommen im Durchgangsverkehr die Umfahrung ökologisch und ökonomisch rechtfertigt.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und plausibel zu erläutern, welcher tatsächliche Fahrzeitgewinn auf der Plantrasse im Abschnitt Ruhmannsfelden - Lerchenfeld, im Vergleich zum jetzigen Trassenverlauf der „B11alt“ und unter Berücksichtigung der jetzt aktuell geltenden Geschwindigkeitsregelungen errechnet wird.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und plausibel zu erläutern, wie sich die Plantrasse auf den tatsächliche Fahrzeitgewinn und die Wirtschaftlichkeit der gesamten Strecke Deggendorf – Patersdorf auswirkt.*

6. Das erklärte Projektziel, nämlich die Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität ist nicht zwingend von den vorgeschlagenen Baumaßnahmen des Vorhabens abhängig. Da „Leistungsfähigkeit“ in den Unterlagen als Überbegriff für höhere

Geschwindigkeiten, verkürzte Reisezeiten und Zeitgewinn für die Verkehrsteilnehmer steht, ist die Maßnahme ein Beitrag zur Förderung Raserei bei ungezügelter Flächenverbrauch. Das ist volkswirtschaftlich und ökologisch nicht sinnvoll!

Aus unserer Sicht ist die angestrebte Erhöhung der Leistungsfähigkeit unverhältnismäßig überzogen und in der beschriebenen Form nicht notwendig. Die Entwicklung der letzten zehn Jahre, sowie die demografische Entwicklung bis 2030 kennzeichnen einen Wandel in der Verkehrsentwicklung und im Verkehrsverhalten. Das Vorhaben brächte massiven Schaden für den Landschaftshaushalt ohne erforderliche positive Auswirkungen für den Wirtschafts- und Lebensraum.

- a. Höhere Fahrgeschwindigkeiten führen zweifellos zu höheren Emissionen, da mehr Treibstoffverbrauch notwendig ist. Dies widerspricht in eklatanter Weise den erklärten Klimaschutzzielen der Bundesregierung, den CO₂-Ausstoß nachhaltig zu reduzieren. Die Klimaziele werden durch die vorgelegten Planungen, die eine Steigerung des Verkehrsaufkommens und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit zum Ziel haben, massiv unterlaufen.
- b. Laut Maßnahmenbericht hindern geschwindigkeitsreduzierte Abschnitte und eine Lichtsignalanlage den freien Verkehrsfluss. Diese Streckencharakteristik entspricht laut Staatlichem Bauamt nicht den Anforderungen an eine überregionale Europastraße und erfordert eine Verlegung oder Ausbau. Dieser These liegt jedoch, wie oben bereits ausgeführt, eine überholte, weil veraltete Planungshistorie, sowie eine fragwürdige Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 zugrunde.
- c. Des Weiteren muss hinterfragt werden, ob die Erfordernisse für Bundesstraßen bundesweit unterschiedlich ausgelegt werden. Es gibt nicht wenige Bundesstraßen, die als Ortsdurchfahrt auf 50 km/h geschwindigkeitsreduziert sind. Auch Ampeln im Ortsdurchfahrtsbereich sind keine Seltenheit. Aus der vom Staatlichen Bauamt vorgebrachten mangelnden Leistungsfähigkeit lässt sich keine Notwendigkeit für das Vorhaben ableiten.
- d. In Anpassung an europäische Verkehrsnormen, aus ökologischen und sicherheitsrelevanten Überlegungen aber auch aufgrund der demografischen Entwicklung wird sich in absehbarer Zeit eine langsamere Fahrweise auf deutschen Straßen durchsetzen. Ausbauplanungen im Hinblick auf noch höhere Geschwindigkeiten sind nicht zukunftsfähig. Die angeblichen Zeit-Vorteile halten einer Berechnung unter den zu erwartenden geänderten Geschwindigkeitsbedingungen nicht Stand.

Forderung:

>>> Es ist zu prüfen, ob die vorliegenden Planungsziele rechtskonform sind und den Klimazielen entsprechen.

>>> Eine Ausbauforderung, die auf mehr Verkehrsbelastung abzielt, wird abgelehnt.

>>> Es ist aufzuzeigen und plausibel zu belegen, ob die Notwendigkeit eines dreistreifigen Ausbaus und höhengleiche Einmündungen in den beantragten Dimensionen bei einer

Neuberechnung der Verkehrsprognose 2030, unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen und Daten, grundsätzlich haltbar, notwendig und wirtschaftlich ist.

>>> Es ist zu prüfen, wie die derzeitige Lichtsignalanlage intelligent verbessert werden kann.

>>> Es ist zu prüfen, wie sich ggf. eine zweite Lichtsignalanlage, verbunden mit einer großräumigen Geschwindigkeitsregelung, auf die Stetigkeit des Verkehrsflusses mit gleichbleibenden Geschwindigkeiten – also verbesserte Leistungsfähigkeit – auswirkt.

7. Das erklärte Projektziel, nämlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit, ist nicht ursächlich von der Umsetzung dargestellter Vorhaben abhängig. Höhere Verkehrssicherheit wird prinzipiell befürwortet. Allerdings halten wir die dafür vorgesehenen Eingriffe in den Landschaftsraum für unverhältnismäßig und kontraproduktiv! Außerdem können einige im Erläuterungsbericht getroffene Aussagen zur Unfallhäufigkeit im Untersuchungsraum nicht unkommentiert bleiben.
 - a. Die B11 im Bereich Ruhmannsfelden wird als „Superdauerbrenner“ in Sachen Unfallhäufungsstrecke deklariert (Seite 20, Erläuterungsbericht). Dabei bezieht man sich auf Werte aus dem Zeitraum 2006-2011. Nach Installation der Lichtsignalanlage konnte die Unfallhäufigkeit drastisch reduziert werden.
 - b. Eine Auswertung der Unfallberichte in der Lokalpresse, sowie Rücksprache mit Anwohnern belegen, dass die meisten Unfälle sich wegen Unachtsamkeit, überhöhter Geschwindigkeit, oder aus der Verkettung unglücklicher Umstände, wie zum Beispiel gesundheitliche Beeinträchtigung, ereignet haben. Diese Unfälle können weder durch „Verstetigung der Linienführung“, noch durch überdimensionierte höhenfreie Kreuzungssituationen oder Beschleunigungsstreifen und schon gar nicht durch zusätzliche Überholmöglichkeiten verhindert werden. Im Gegenteil, all diese geplanten Maßnahmen führen letztlich zu generell höheren Geschwindigkeiten, wodurch zwangsläufig auch die Schwere der Unfälle mit Personenschäden zunimmt.
 - c. Völlig pietätlos ist es, wenn die Ausbaunotwendigkeit an Verkehrstoten festgemacht werden soll. So tragisch diese Ereignisse waren, das geplante Vorhaben hätte sie nicht verhindern können. Einmal wurde eine dunkelgekleidete Fußgängerin in der Dämmerung außerhalb des eigentlichen Ortsbereichs beim Versuch die Straße zu queren von einem Auto erfasst. Ein weiterer tödlicher Unfall ereignete sich auf Höhe Prünst – dieser Streckenabschnitt ist jedoch nicht gegenständlich für die vorliegende Planfeststellung.
 - d. Die Plantrasse durchquert ein Gebiet mit regem Wildwechsel. Diese zusätzliche Gefahr kann bei der Nullvariante ausgeschlossen werden. Bei der Plantrasse ist eine Häufung von Wildunfällen absehbar. Diese werden zudem aufgrund der höheren Geschwindigkeiten wesentlich folgenschwerer verlaufen. Es kann in

keiner Weise belegt werden, dass das Vorhaben einen Mehrwert für die Verkehrssicherheit bewirkt.

- e. Das Staatliche Bauamt gibt an, durch verbesserte Überholmöglichkeiten und weitgehend durchgängige konstante Geschwindigkeit, auch infolge der Trennung und Vermeidung von unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und Verkehrssituationen, mehr Sicherheit zu schaffen. Dabei wird ohne weitere Begründung postuliert, dass mehr Sicherheit ausschließlich mit einer Trennung von Durchgangs- und Zielverkehr, mithilfe von zusätzlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen möglich sei, um dadurch auch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge zu vermeiden. Die Umsetzung hat Kreisverkehre und Auffahrrampen für die untergeordneten Straßen zur Folge, die in gigantischen Ausmaßen mit unverhältnismäßig hohem Landschaftsverbrauch geplant wurden. Es ist nicht ersichtlich, dass alternative Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft wurden.
- f. Insbesondere aufgrund der Erfahrungen aus früheren Planungen und Baumaßnahmen des Staatlichen Bauamts Passau ist die Auswirkung des Vorhabens auf die Verkehrssicherheit sehr sorgfältig zu prüfen. Als Negativbeispiel sei der Ausbau der B11 bei Schweinhütt genannt. Hier endet die Ausbautrasse in einer gefährlichen Kurve. Viele folgenschwere Unfälle wurden erst durch den Ausbau verursacht.

Forderung:

>>> Eine Auswertung von Unfallstatistiken für vergleichbare Ausbaumaßnahmen wird gefordert. Dabei ist nach Unfallausgang mit Sachschäden und Personenschäden und deren Schwere zu unterscheiden.

>>> Mittels Vergleichsanalyse von Unfallohäufigkeiten, deren Schwere und Ursachen bei mit Ruhmannsfelden vergleichbaren Ortsdurchfahrtssituationen (Verkehrsdichte, Einwohnerzahlen, innerörtliche Verkehrsbeziehungen) ist aufzuzeigen, wie sich Ruhmannsfelden von anderen vergleichbaren Straßensituationen unterscheidet, und somit der Ausbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgversprechend ist. Dabei ist auch zu prüfen, wie sich eine regelmäßige Überwachung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit auswirkt.

>>> Mittels Vergleichsanalyse ist aufzuzeigen, ob und wie sich die Verkehrssicherheit durch verkehrsberuhigende Maßnahmen und Senkung der Durchfahrtsgeschwindigkeit erhöhen lässt. Hierzu wird angeregt, die Ortsdurchfahrt mit Richtzeichen 310 nach §42 StVO (Ortstafel) als „Geschlossene Ortschaft“ mit Tempo 50 km/h auszuweisen.

>>> Es ist zu prüfen, wie die derzeitige Lichtsignalanlage intelligent verbessert werden kann, so dass „plötzliche“ Bremsmanöver mit ggf. Auffahrunfällen vermieden werden können.

>>> Es ist zu prüfen, wie sich ggf. eine zweite Lichtsignalanlage, verbunden mit einer

großräumigen Geschwindigkeitsregelung, auf einen steten Verkehrsfluss mit gleichbleibenden Geschwindigkeiten – also erhöhte Sicherheit – auswirkt.

8. Das erklärte Projektziel, nämlich die Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen, kann durch das Vorhaben nicht belegt werden.
Im Gegenteil, der Eingriff führt zu einer wesentlich erhöhten Belastung für Anwohner und Ökologie.
 - a. Die bisherige Bestandstrasse ist bereits eine Ortsumfahrung!
Der Siedlungskern (Kirche, Marktplatz, Verwaltung, Wohnbebauung), sowie große Teile der Siedlungsfläche von Ruhmannsfelden liegen im Osten des Vorhabens. Direkte Anlieger der bestehenden B11 sind überwiegend Gewerbebetriebe, die von der direkten Lage an der B11 profitieren. Das sind z.B. ein Busunternehmen, ein Autohaus, ein Gebrauchtautohändler, ein Landmaschinenhandel, eine Tankstelle, ein Discounter, ein Lebensmittelmarkt und ein Getränkemarkt. Laut Erläuterungsbericht und UVP würden lediglich zehn Wohngebäude, die direkt an der B11 liegen, von einer Entlastung profitieren. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass es sich hier zum Teil um Wohnraum der Gewerbetreibenden handelt. Eine Lärmbelastung durch den Durchgangsverkehr dürfte sich hier lediglich in den Nachtstunden negativ auswirken.
Alternativen, die zu einer Reduzierung der Verkehrsemissionen beitragen, wurden nicht geprüft.
 - b. Demgegenüber würde die Plantrasse eine wesentliche Neubelastung für die Siedlungsflächen in Huberweid, Multernhäusl und Handling bedeuten. Rund 70 Wohnhäuser mit teils hoher Wohndichte wären negativ betroffen. Die Bürgerinitiative „Gemeinschaft für einen sinnvollen Ausbau der B11 im Raum Ruhmannsfelden GbR“ hat mit fast 120 Unterschriften die Schlechterstellung durch das Planvorhaben dokumentiert. Neben der Lärmbelastung würde dieser Ortsteil durch eine unzumutbare Wegführung massiv benachteiligt. Insbesondere für Fußgänger, also meist Schulkinder, ältere Menschen und Familien, würde der jetzt gut fußläufig erreichbare Weg zum Ortskern und der Schule erschwert.
 - c. Das Staatliche Bauamt argumentiert eine Emissions-Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen durch wegfallende Anfahr- und Bremsvorgänge an der bestehenden Lichtsignalanlage, bzw. an den Ein- und Ausfahrbereichen zu den Gewerbebetrieben, sowie durch die Reduzierung der Verkehrsmenge um den Anteil des Durchgangsverkehrs.
Diese Aussage mag auf den schnellen Blick zutreffen, dass weniger Verkehr automatisch mit weniger Emissionen gleichgesetzt wird. Allerdings fließen in die Prognose technische Entwicklungen bei alternativen Antriebsformen, allgemeine Trends im Verkehrsverhalten oder intelligente Verkehrslenkungsmaßnahmen nicht ein. Eine Hochrechnung, bzw. ein Vergleich der Belastung auf Grundlage

veralteter Annahmen und Daten, darf als Planungsgrundlage nicht herangezogen werden! Aus den Planungsunterlagen ist nicht ersichtlich, dass intelligente Alternativen oder technische Erneuerungen berücksichtigt worden wären. Das heißt, das Vorhaben wurde auf Grundlage eines vierzigjährigen Kenntnisstands, ohne Berücksichtigung moderner Technologien oder veränderter Lebens- und Verkehrstrends zur Planfeststellung eingereicht! Sieht so verantwortungsvolle und kompetente Planung aus?

Forderung:

>>> *Es ist aufzuzeigen, wie weit die Lärmbelastung reduziert werden kann, wenn die jetzige „Ortsdurchfahrt“ mit geräuschkinderndem Fahrbelag und begrünten Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet wird.*

>>> *Es ist aufzuzeigen, wie die Lärm- und Abgasbelastung reduziert werden kann, wenn die erlaubte Geschwindigkeit mit Richtzeichen 310 nach §42 StVO (Ortstafel) auf 50km/h geregelt wird.*

>>> *Es ist aufzuzeigen, wie insbesondere die nächtliche Lärmbelastung reduziert werden kann, wenn die Lichtsignalanlage nachts nicht abgeschaltet wird, bzw. die Durchfahrts-geschwindigkeit in den Nachtstunden reduziert wird.*

>>> *Es ist zu prüfen, wie die derzeitige Lichtsignalanlage intelligent verbessert werden kann, so dass Anhalte- und Beschleunigungsvorgänge reduziert werden.*

>>> *Es ist zu prüfen, wie sich ggf. eine zweite Lichtsignalanlage, verbunden mit einer großräumigen Geschwindigkeitsregelung, auf einen steten Verkehrsfluss und damit emissionsarmes Fahrverhalten auswirkt.*

>>> *Es ist zu prüfen, welchen Einfluss technischen Entwicklungen, insbesondere alternative, abgasreduzierte Motoren, unter Berücksichtigung deren Anteil am Verkehrsaufkommen 2030, auf die Lärm- und Abgasbelastung haben werden.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, in welchem Verhältnis die eingesparten Schadstoffemissionen pro Fahrzeug zu den Emissionen der Baumaßnahme stehen.*

9. Das erklärte Projektziel, nämlich ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen, ist nicht ursächlich von der Umsetzung der Planungsmaßnahme abhängig. Die erhofften Vorteile können aus den vorliegenden Planungen objektiv nicht abgeleitet werden. Vielmehr wird anhand der inhaltsleeren Erklärungsversuche deutlich, dass man händeringend nach Argumenten für die Notwendigkeit des Vorhabens sucht, sie aber nicht belegen kann. Auch wenn man viele Scheinargumente wiederholt, werden sie nicht stichhaltiger!

- a. Es wird versucht, den angeblichen Vorteil mit wirtschaftlichen Vorteilen für die Verkehrsnutzer zu begründen. Dabei wird eine erhöhte Reisegeschwindigkeit, weniger Wartezeiten an der Ampel bzw. bei Abbiegevorgängen, also ein allgemeiner Zeitgewinn, angeführt. Ebenfalls mit dem Zeitgewinn wird versucht, eine höhere Attraktivität der Wirtschaftsverkehre in und aus dem Bayerischen Wald

abzuleiten. Das Vorhaben kann aber keinen Einfluss auf die gesetzlich geregelte Fahrgeschwindigkeit für LKW nehmen. Ein Zeitgewinn ist hier also nicht gegeben. Wie oben mehrfach ausgeführt relativiert sich dieser „Zeitgewinn“ in absehbarer Zeit ohnehin. So dass hieraus kein Vorteil mehr gegeben ist.

Forderung:

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, wie der Zeitgewinn auf der Planstrecke errechnet wurde.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, wie sich dieser Zeitgewinn auf der Planstrecke ändert, wenn künftig auch in Deutschland geringere Fahrgeschwindigkeiten erlaubt sind.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, welche Fahrzeiten für die bestehende „Nulltrasse“ ermittelt wurden.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, welche Fahrzeiten sich auf der „Nulltrasse“ bei optimierter Ampelschaltung ergeben.*

- b. Es wird versucht, einen volkswirtschaftlichen Nutzen aus einem angenommenen Rückgang der Unfallhäufigkeit abzuleiten. Wie bereits oben ausgeführt, ist aufgrund höherer Geschwindigkeit mit erheblich höheren Unfallfolgen und damit auch höheren volkswirtschaftlichen Kosten zu rechnen. Eine gleichzeitige Erhöhung der Geschwindigkeit und ein Rückgang der Unfall(folge)kosten schließen sich aus!

Forderung:

>>> *Eine Auswertung von Unfallstatistiken für vergleichbare Ausbaumaßnahmen wird gefordert. Dabei ist nach Unfallausgang mit Sachschäden und Personenschäden und deren Schwere zu unterscheiden.*

>>> *Mittels Vergleichsanalyse von Unfallhäufigkeiten, deren Schwere und Ursachen bei mit Ruhmannsfelden vergleichbaren Ortsdurchfahrtssituationen (Verkehrsdichte, Einwohnerzahlen, innerörtliche Verkehrsbeziehungen) ist aufzuzeigen, wie sich Ruhmannsfelden von anderen vergleichbaren Straßenzügen unterscheidet, und somit der Ausbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgversprechend ist.*

>>> *Mittels Vergleichsanalyse ist aufzuzeigen, ob und wie sich die Verkehrssicherheit durch verkehrsberuhigende Maßnahmen und Senkung der Durchfahrtsgeschwindigkeit, u. A. durch Richtzeichen 310 nach §42 StVO (Ortstafel), Optimierung der Lichtzeichenanlage, erhöhen lässt.*

- c. Es wird argumentiert, dass aufgrund der verstetigten Geschwindigkeiten und der regelkonformen Trassierungselemente nicht nur eine Zeitersparnis, sondern auch eine Energieeinsparung für den Autofahrer eintritt. Diese Behauptung wird nirgendwo begründet oder gar in einer Gesamtbetrachtung aller energieverbrauchenden Faktoren (Bau, Betrieb, Fahr- und Verbrauchsangaben auf der Plantrasse einschließlich der Zufahrtsstraßen, usw.) gegenübergestellt.

Es ist vielmehr davon auszugehen, dass aufgrund höherer Fahrgeschwindigkeiten und der künftig weiteren Wege mit veränderten Steigungen bei den Einschleifungen, auch der Treibstoffverbrauch steigt.

Forderung:

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, in welchem Verhältnis die eingesparten Schadstoffemissionen pro Fahrzeug zu den Emissionen der gesamten Baumaßnahme stehen.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, in welchem Verhältnis die erwarteten eingesparten Schadstoffemissionen pro Fahrzeug auf der Plantrasse zu den Emissionen der „Nullvariante“ stehen.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, in welchem Verhältnis die erwarteten eingesparten Schadstoffemissionen pro Fahrzeug auf der Plantrasse zu den durch die verlängerten Auffahrtswege und Anschlussknoten entstehenden Emissionen stehen.*

- d. Dem Vorhaben wird ein positiver Einfluss auf den Wirtschaftsstandort Bayerischer Wald zugesprochen. Das ist unseres Erachtens eine weitere haltlose Behauptung!

Es ist hinlänglich bekannt, dass gerade für junge und gut ausgebildete Menschen das Auto seine Bedeutung als Statussymbol immer mehr verliert. Dadurch tritt die Bedeutung von übermäßig ausgebauten Straßen in den Hintergrund. Aus dem Straßenausbau als alleinige Infrastrukturmaßnahme für die Region lässt sich keine Steigerung der wirtschaftlichen Prosperität, noch ein Vorteil für die Gewinnung von Fachkräften ableiten. Positive Effekte auf die Abwanderung- bzw. Zuwanderungsrate, insbesondere von jungen Fachkräften, können aus dem Straßenneubau ebenfalls nicht abgeleitet werden.

- e. Noch vermessener ist das „Argument“, die gesteigerte Straßenleistung würde den Tourismusstandort fördern.
- i. Erstens, wird im touristischen Ausflugsverkehr meist langsamer, als die erlaubten 100 km/h gefahren – man verbindet mit der Fahrt auch einen Landschaftsgenuss.
 - ii. Zweitens, hat ein Zeitgewinn von geschätzt einer Minute auf der Plantrasse keine Auswirkung auf das Zeitbudget, das man für den eigentlichen Tagesausflug mit Wandern, Entspannen, Besichtigen, etc. eingeplant hat.
 - iii. Drittens, noch weniger wirkt sich dieser „Zeitgewinn“ auf die Urlaubs-Anreisezeit aus weiter entfernten Region aus. Der Zeitvorteil entspricht nicht einmal einer Zigaretten- oder Pinkelpause und schon gar nicht den Zeiteinbußen, die durch Staus oder zähfließende Verkehrslagen auf der Autobahn verursacht werden.
 - iv. Viertens, wird gerade bei den Nationalpark- und Naturparkeinrichtungen eine umweltschonende Anreise mit der Bahn gefordert und gefördert.

Dieses Angebot wird von immer mehr Gästen angenommen. Für Urlaubsgäste ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote sogar kostenlos (Gästeservice-Umwelt-Ticket / GUTi).

- v. Fünftens, durch die sehr gute Zuganbindung mit der Waldbahn zwischen dem Regional- und Fernverkehr in Plattling und den Tourismusorten Bayerisch Eisenstein, Zwiesel, Regen, Bodenmais und Viechtach, wird die B11 sowohl im Anreise- und Abreiseverkehr, als auch im Ausflugsverkehr und Tagestourismus entlastet. Diese intermodalen Verkehrsbeziehungen werden in den Planungsunterlagen ignoriert!

Zusammengefasst kommt man zu dem Ergebnis, dass die angeblichen Vorteile durch Zeitgewinn keine erkennbaren positiven Auswirkungen auf den Tourismusverkehr haben.

Im Gegenteil, durch die Maßnahme und die daraus resultierende massive Landschaftszerstörung, verliert die Tourismusregion an Attraktivität. Die Plantrasse ist auf nahezu der gesamten Strecke ein zerstörender Eingriff in die hügelige Mittelgebirgslandschaft. Viele hohe Dammschüttungen und Einschnitte, sowie der Bau von unverhältnismäßig großen, flächenintensiven Anschlüssen und Knotenbauwerken verändert die gewohnte Landschaft massiv. Über weite Strecken werden landschaftsästhetisch reizvolle Teilräume der attraktiven Mittelgebirgslandschaft durchschnitten. Sichtbeziehungen zu gewohnten Landschaftsmarken werden zerstört. Eine erhebliche Landschaftsveränderung mit Verlust der für den Tourismus wichtigen landschaftstypischen Besonderheiten ist die Folge. Der Naturraum wird dadurch austauschbar und unterscheidet sich kaum mehr von Industrieregionen.

Statt der „erhofften“ Vorteile, bringt das Vorhaben einen erheblichen Schaden für die Tourismuswirtschaft.

- f. Ein in den Planungsunterlagen nicht genannter, aber verhängnisvoller volkswirtschaftlicher Schaden wird durch unzureichende Zuständigkeiten und isoliert betrachteter Planungsmaßnahmen innerhalb des Staatlichen Bauamtes Passau verursacht. Es hat den Anschein, dass man sich auf „Prestigemaßnahmen“, wie die hier vorliegende Planung, konzentriert und dabei weit notwendigere Maßnahmen im laufenden Unterhalt aus den Augen verliert. Mit gravierenden Auswirkungen! Verkehrstechnisch gute und effektive Verkehrswege können nur durch eine nachhaltig und vernetzt agierende Straßenbauverwaltung erreicht werden, die für gleichbleibend gute Zustände im gesamten Bauamtsbezirk bemüht ist!
 - i. Bauamtsleiter Wufka bestätigt in einer Pressemeldung im Bayerwald-Boten vom 08.05.2014, dass seine Behörde gleichzeitig „an 14 Straßenbauprojekten alleine im Landkreis Regen arbeitet und 75% des Planungs- und Baupersonals der Servicestelle Deggendorf ausschließlich für Projekte im Landkreis Regen und auf der B11 nördlich Deggendorf arbeiten. Hinzu

kommen laufende Deckenbaumaßnahmen und die fachliche Betreuung sämtlicher Kreisstraßen des Landkreises Regen“.

- ii. Die Folge ist, dass der ständige Unterhalt, evtl. bereits mit Hinblick auf erhoffte Prestige-Ausbaumaßnahmen, reduziert wird. Die B11 hat in weiten Teilen, aufgrund einer flickenhaften Deckschicht und schlechten Banketten, nicht den Charakter einer übergeordneten Straße. Es ist nicht legitim, den Straßenunterhalt zu vernachlässigen, um den Ruf nach einem Komplett-Ausbau anzufeuern.
- iii. Ferner wurde festgestellt, dass weder der Überprüfung noch der Sanierung von wichtigen Brückenbauwerken nachgekommen wird. Es kann nicht sein, dass Planungskapazitäten in übertriebenen Neubaulprojekten gebunden werden (weil man einer veralteten Ausbaumaßnahme hinterherhinkt?), dringliche Maßnahmen aber zurückgestellt werden. Wie kann es sonst dazukommen, dass man bei der Riedbachbrücke (B85, Viechtach) oder bei der Brücke über den Schwarzen Regen (St2135, Regen) von Problemen bei der Statik überrascht wurde und die Bauwerke für den Schwerverkehr zum Teil gesperrt werden mussten? Hier entsteht der eigentliche volkswirtschaftliche Schaden für die Region, weil sich Transportwege unverhältnismäßig verlängern, sowie das untergeordnete Straßennetz überplanmäßig belastet wird.
- iv. Es hat den Anschein, dass die „Prestigeprojekte“, wie die vorliegende Planung der B11, sehr isoliert und punktuell betrachtet werden. Eine übergreifende Planung, die über die Teilmaßnahmen hinausgeht, ist nicht erkennbar. Dies führt zum Beispiel bei der Ausweisung von Ausgleichsflächen dazu, dass Flächen in großer Entfernung zum eigentlichen Ausbauprojekt in die Planung aufgenommen werden. Zum Beispiel liegen sie bei der hier gegenständlichen Plantrasse in Prackebach in etwa 25 Kilometer Entfernung, oder bei der Plantrasse der Ortsumgehung Schweinhütt im Markt Schönberg! Gleichzeitig werden in gleicher Bauamtszuständigkeit Ausbaumaßnahmen auch dort durchgeführt oder angestrebt. Kann bei dieser Vorgehensweise sichergestellt werden, dass für tatsächlich notwendige Maßnahmen Ausgleichsflächen zur Verfügung stehen? Oder wird hier ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden in Kauf genommen, weil man lieber Neubauprojekte, statt kleinere, moderate Maßnahmen umsetzt?
- v. Weiterer nicht unerheblicher volkswirtschaftlicher Schaden entsteht durch nicht nachhaltig geplante Finanzierung, einhergehend mit oberflächliche Informationspolitik. Der Bevölkerung wird suggeriert, dass der Neubau vom Bund bezahlt wird und fast unbegrenzt Mittel zur Verfügung stehen. Wo aber sind die Mittel und die Planungskapazitäten für

Sanierungsmaßnahmen? Kontinuierliche Erhaltungsmaßnahmen sind nachweislich wirtschaftlicher als „Abwirtschaften“ mit anschließender Komplettsanierung oder Neubau!

Forderung:

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, welches Kosten-Nutzen-Verhältnis pro KFZ, das die Plantrasse durchfährt, angenommen wird.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, wie viel die Maßnahme im 10-Jahresdurchschnitt, gerechnet pro Fahrzeug, kostet.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und zahlenmäßig zu belegen, in welchem Verhältnis die eingesparten Energiekosten pro Fahrzeug zu den Gesamtbaukosten stehen.*

>>> *Es ist aufzuzeigen, welche Personalkapazität (unabhängig vom Personalstellenplan in tatsächlich verfügbaren Jahresarbeitsstunden, unter Berücksichtigung des tatsächlich zur Verfügung stehenden Personals, bereinigt um evtl. Krankheitsausfälle oder nicht besetzte Stellen) dem Staatlichen Bauamt für die Planung und Durchführung des hier gegenständlichen Vorhabens zur Verfügung steht.*

>>> *Es ist aufzuzeigen, welche Personalkapazität (unabhängig vom Personalstellenplan in tatsächlich verfügbaren Jahresarbeitsstunden, unter Berücksichtigung des tatsächlich zur Verfügung stehenden Personals, bereinigt um evtl. Krankheitsausfälle oder nicht besetzte Stellen) dem Staatlichen Bauamt für die Planung und Durchführung der jeweiligen allgemeinen Straßenverwaltungsaufgaben zur Verfügung steht.*

>>> *Es ist aufzuzeigen, welche Personalkapazität (unabhängig vom Personalstellenplan in tatsächlich verfügbaren Jahresarbeitsstunden, unter Berücksichtigung des tatsächlich zur Verfügung stehenden Personals, bereinigt um evtl. Krankheitsausfälle oder nicht besetzte Stellen) dem Staatlichen Bauamt für die Planung und Durchführung der einzelnen, im vorliegenden Erläuterungsbericht (Seite 16) angeführten Maßnahmen zur Erfüllung der großräumigen Planungskonzeption B11/B85, zur Verfügung steht.*

>>> *Es ist aufzuzeigen und plausibel zu erläutern, in welchem Zeitrahmen unter Berücksichtigung der aktuellen Personalkapazität mit einer Umsetzung des Planvorhabens begonnen werden kann, ohne notwendige Planungs- und Durchführungsprojekte für das Bestandnetz in der Umsetzung zu gefährden.*

10. Das erklärte Projektziel, nämlich ein hoher raumwirksamer Effekt für die städtebauliche Aufwertung des Marktes Ruhmannsfelden, kann aus den vorliegenden Planungen objektiv nicht abgeleitet werden.

Im Gegenteil, das Vorhaben hat erheblich negative Auswirkungen für die Gemeinde Ruhmannsfelden. Insbesondere wird die knappe Flurfläche, die für eine künftige Wohnbebauung vorhanden wäre unwiederbringlich zerstört und verbraucht. Die kleine

verbleibende Restfläche wird durch die Straßennähe und den zerstörten Naturraum unattraktiv und als Wohngebiet wertlos. Im Vorhaben wird äußerst einseitig der Fokus auf den Bereich entlang der jetzigen B11-Trasse gelegt. Die gravierenden Auswirkungen der Plantrasse für das gesamte Gemeindegebiet, die Einschränkung künftiger Entwicklungspotentiale und die Schlechterstellung einer Mehrheit der Gemeindeglieder bleibt außer Betracht!

Der jetzige Trassenverlauf der B11, die „Nullvariante“ führt bereits als Umgehungsstraße durch Wohn- und Gewerbegebiet, der eigentlich Ortskern mit Kirche und Marktplatz befindet sich östlich der B11. Die bisher geringe negative Raumwirksamkeit dieser „Nullvariante“ kann mit klugen Verkehrslenkungsmaßnahmen weiter entschärft werden.

- a. Laut Erläuterungsbericht verschlingt die Baumaßnahme eine überbaute Fläche rund 20,4 ha. Bereinigt um den Anteil, der auf das Gemeindegebiet Patersdorf entfällt, kann ein Flächenverbrauch von rund 18 ha in der Gemeinde Ruhmannsfelden angenommen werden. Das entspricht einem Anteil von etwa 3,1 Prozent der Gemeindefläche und sogar einem Anteil von rund 6 Prozent der landwirtschaftlichen Nutzfläche in der Gemeinde Ruhmannsfelden. Im Viechtacher Bayerwald-Boten vom 15.09.2017 erklärt Bauamtsleiter Wufka, dass lediglich 0,8 Prozent der Fläche Bayerns auf Autobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen entfallen. Dieser Wert wird im Gemeindegebiet Ruhmannsfelden allein durch die Plantrasse um das Vierfache überschritten! Im Größenvergleich entspricht das Vorhaben einer verbauten Fläche in der Größe von rund 29 Fußballfeldern! Allein die Einschleifungen mit Kreisverkehr der REG16 bei Bergerhäusl, bzw. die Einschleifung mit Kreisverkehr der Gemeindeverbindungsstraßen bei Lerchfeld, sind jede für sich so groß wie der Ortskern von Ruhmannsfelden (Marktstraße und Marktplatz von der Kreuzung Schulstraße bis zur B11)!

Dieser unzumutbar hohe Flächenverbrauch schadet der Gemeindeentwicklung erheblich. Nicht nur das gewohnte Landschaftsbild, sondern ein Stück Heimat wird unwiederbringlich zerstört. Diese Flächen fehlen für sinnvolle Dorfentwicklungsmaßnahmen und reduzieren die ohnehin geringe landwirtschaftliche Produktionsfläche erheblich!

- b. Im Erläuterungsbericht (Seite 34) wird suggeriert, dass der jetzige Verlauf der B11 ursächlich für Leerstand und Abwanderung entlang der Straße verantwortlich sei. Dem wird entschieden widersprochen!

Leerstandsproblematik ist ein generelles Phänomen der Raumentwicklung, nicht nur im Bayerischen Wald. Sie tritt nicht nur entlang von Durchfahrtsstraßen auf. Auch innerstädtische Bereiche, traditionelle Dorfkerne und Marktplätze sind betroffen.

Da im Bereich der „Ortsdurchfahrt“ Ruhmannsfelden an der B11 überwiegend Gewerbebetriebe angesiedelt sind, die von der jetzigen Durchfahrtsituation profitieren (Tankstelle, Autohaus, Werkstatt, etc.) ist davon auszugehen, dass bei

Umsetzung der Plantrasse weitere Leerstände und Abwanderungen zu erwarten sind. Sogar die Rentabilität des Discounters und des EDEKA-Marktes – ganz zu schweigen von der Tankstelle – müssen in Frage gestellt werden, wenn die Durchfahrtskunden fehlen! Die Straßenverlegung trägt keineswegs zu einer Belebung der von Abwanderung und Leerstand betroffenen Bebauung bei. Das Gegenteil ist der Fall!

- c. Im Erläuterungsbericht (Seite 34ff) wird suggeriert, dass mit Verlegung der B11 dorfgestalterische Maßnahmen verbunden sind. Sogar Planungsskizzen werden vorgestellt. Hier wird beschönigend vorgegaukelt, dass rund um einen zusätzlichen Kreisverkehr (an der jetzigen Einmündung der Marktstraße in die B11) ein verkehrsberuhigtes Quartier mit Geschäften und Wohnbebauung entsteht. Zudem fällt auf, dass das Staatliche Bauamt in keinsten Weise eine integrierte Verkehrsplanung oder Fußgänger berücksichtigt, denn die bisher dort verortete Bushaltestelle fehlt!

Diese irreführende Vorgehensweise erweckt den Anschein, als würde die Dorfentwicklungsmaßnahme direkt mit dem Bau der Plantrasse einhergehen. In der Realität liegt die Abwicklung dieser Dorfplanungsmaßnahme allein in der Zuständigkeit und Finanzierung der Gemeinde Ruhmannsfelden.

Darüber hinaus muss aus städtebaulicher Sicht stark bezweifelt werden, ob ein 2.100 Einwohner zählender Ort einen zusätzlichen Dorfmittelpunkt verträgt. Mindestens müssten Sicht- und Interaktionsbeziehungen zum nur 250 Meter entfernten Marktplatz geplant und bespielt werden. Diese Maßnahme wäre schon seit Jahren möglich gewesen und hätte die angebliche Trennwirkung der B11 gemindert.

Dorfentwicklungsmaßnahmen allein von der Verlegung der B11 abhängig zu machen entbehrt jeglicher Grundlage! Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass das Instrument „städtebauliche Aufwertung“ lediglich als weiteres Bewertungsmodul für eine höhere Priorisierung nach BVWP vorgeschoben wird.

- d. Die angeblich positiven raumwirksamen Effekte sind mit noch nicht geklärten finanziellen Auswirkungen für die Wohnbevölkerung verbunden. Die beabsichtigten städtebaulichen Begleitmaßnahmen sowie die Rückstufung der B11 zur Gemeindestraße verursachen Mehrkosten für die Gemeinde Ruhmannsfelden und deren Bürger.

Forderung:

>>> Die Konzepte bzgl. Planung und Finanzierung, sowie die betreffenden Ratsbeschlüsse zu den beabsichtigten Dorfentwicklungsmaßnahmen sind von der Gemeinde Ruhmannsfelden vorzulegen.

>>> Sollte hierzu kein konkretes Vorhaben erkennbar sein, kann diese Aussage nicht als Bewertungsmodul für die Bedarfsfeststellung herangezogen werden.

>>> Die weitere Planung ist auszusetzen, bis Klarheit zu den von der Gemeinde

Ruhmannsfelden angeführten städteplanerischen Absichten besteht und konkrete Planungs- und Finanzierungskonzepte vorliegen.

>>> Belastbare Aussagen über Kosten und Finanzierungsformen sind offenzulegen. Die Finanzierung darf nicht zu Lasten von freiwilligen Leistungen im Sport- und Kulturbereich gehen, um die Attraktivität der Gemeinde nicht weiter zu schwächen.

>>> Die Nullvariante ist nach Überprüfung der veralteten Verkehrsprognose und der überzogen dargestellten Verkehrsverhältnisse neu zu bewerten. Für die Erstellung der Prognose zur Emissions- und Verkehrsbelastung sind innovative umweltschonende Antriebstechnologien, sowie geänderte Trends im Verkehrsverhalten zu berücksichtigen. Neben den notwendigen punktuellen baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind Vorschläge zu möglichen Verkehrsberuhigungs- und Begrünungsmaßnahmen zu erbringen.

11. Die Planrechtfertigung wird vom Staatlichen Bauamt insbesondere durch die selbst-gesteckten Ziele, nämlich einer durchgehend leistungsfähigen, verkehrssicheren und qualitativ aufgewerteten Bundesstraße 11 abgeleitet. Hinzu kommt die Begründung, dass die Anwohner vom Durchgangsverkehr entlastet würden und sich die Möglichkeit einer städtebaulichen Aufwertung des Ortes Ruhmannsfelden eröffne. Nach Ansicht des Staatlichen Bauamtes sind diese Ziele nur mittels einer Verlegung in Form der Plantrasse möglich.

In unseren vorgenannten Ausführungen haben wir ausführlich dargelegt, dass die angeblichen Vorteile vom Staatlichen Bauamt sehr einseitig beschrieben werden. Die vorgebrachten Thesen sind, überwiegend schlichte Behauptungen und selten schlüssig begründet.

Zum Teil wird der Planungsauftrag aus unvollständig zitierten Normen und Handlungsempfehlungen interpretiert. Nachfolgend dargestellte Beispielen zeigen auf, wo eine missverständliche oder unvollständige Auslegung vorgenommen wurde, um den Planungsauftrag abzuleiten:

a. Bundesverkehrswegeplan und Bedarfsplan:

Im Vergleich von „Plantrasse“ und „Ausbauvariante“, schneidet die Plantrasse bei der Erreichung der genannten Ziele besser ab. Allerdings fehlen eine plausible Gesamtbetrachtung und eine schlüssige Datengrundlage, um die tatsächliche Notwendigkeit der Maßnahme begründen zu können.

b. Raumordnerische Entwicklungsziele der Europaregion Donau-Moldau (EDM):

Die EDM ist eine internationale Arbeitsgemeinschaft zur Verbesserung der allgemeinen räumlichen Entwicklung. Themen sind: Forschung & Innovation, Hochschulen, Unternehmenskooperationen, Arbeitsmarkt, Tourismus, Energie und Verkehr. Im Bereich Verkehr hat man sich darauf verständigt einzelne Entwicklungsachsen besonders zu fördern. Dazu zählt auch die B11, als eine

Verbindungsstrasse von der Donau nach Tschechien. Konkrete Handlungsanweisungen oder einzelne Streckenabschnitte dafür sind nicht definiert. Eine Verpflichtung zur Planung einer zweiten Ortsumfahrung von Ruhmannsfelden kann nicht abgeleitet werden.

c. Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP):

Es ist unverständlich, wie im Erläuterungsbericht auf Grundlage des LEP eine Notwendigkeit zur Verlegungstrasse abgeleitet werden kann.

- i. In LEP 4.1.1 ist klar als Ziel definiert: „Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen“.
- ii. Als weiteren Grundsatz ist in 4.2 geregelt: „Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.“
- iii. Zudem wird zu 4.1.1 ergänzt. „Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist gekennzeichnet durch Verkehrswegenetz mit verkehrsträgerübergreifenden Schnittstellen. Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes haben so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen.“

Die vorliegende Planung widerspricht klar den im LEP geregelten Anforderungen! Insbesondere wird in keinsten Weise auf das ergänzende und überwiegend parallel zur B11 verlaufende Bahnangebot (Studenttakt der Waldbahn mit direktem Anschluss zum Regional- und Fernverkehr in Plattling, sowie zur Schnellzugverbindung der Tschechischen Staatsbahn nach Prag über Bayerisch Eisenstein) hingewiesen. Das Gebot einer umweltverträglichen und ressourcenschonenden Planung wird mit der unterlassenen Planungsoption der „Nullvariante“ unterlaufen! Darüber hinaus wurde durch fehlende oder verschleppte Unterhaltsmaßnahmen der übergeordnete Leitsatz nach 4.1.1 unterlaufen, indem das Straßennetz im Bestand unzureichend leistungsfähig erhalten wurde!

d. Regionalplan Donau-Wald:

Ein besonderer Handlungsauftrag ist hier nicht ersichtlich. Es heißt ganz allgemein, dass die B11 als eine von den, die Planungsregion durchquerende Bundesstraße weiter ausgebaut werden soll. Spezielle Streckenabschnitte oder Dringlichkeitsempfehlungen sind nicht benannt.

- e. Das Planungsvorhaben verstößt darüber hinaus gegen das im Rahmen der „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ der Bundesregierung gesteckte Ziel zur Reduzierung des allgemeinen Flächenverbrauchs für Siedlung und Verkehr. Der Grundsatz, den allgemeinen Flächenverbrauch zu reduzieren wird nicht beachtet. Das heißt, ein ethisch und ökologisch verpflichtendes Gebot zum schonenden und respektvollen Umgang mit den äußerst begrenzt vorhandenen Ressourcen Boden und Landschaft, wird nicht beachtet! Durch Drängen auf eine schnelle Umsetzung dieser Maßnahme, trotz offensichtlich unvollständiger und nicht nachhaltiger

Planung, wird zudem der Bürgerwille nach weniger Flächenverbrauch, der durch den entsprechenden Volksentscheid in Kürze manifestiert wird, nicht respektiert.

12. Die massive Beeinträchtigung von Flora und Fauna, sowie die Auswirkungen auf Ökologie und Naturhaushalt, sind im UVP, sowohl für die Plantrasse als auch für die „Ausbauvariante“ hinlänglich beschrieben. Bei der „Ausbauvariante“ werden die Forderungen nach überdimensioniertem Ausbau und noch höherer Geschwindigkeit in einen irrwitzigen Planungsvorschlag gepackt. Die weitere Kommentierung dieses inakzeptablen Planungsvorschlags für den sogenannten „Bestandsausbau“ erübrigt sich. Wir lehnen das vorliegende Bauvorhaben mangels konkretem und nicht plausibel begründeten Bedarfs, sowie wegen fehlender Planung und Darlegung von Alternativlösungen im Zusammenhang mit der „Nullvariante“ ab. Aus diesem Grund sehen wir deshalb keine Notwendigkeit weitere Forderungen im Rahmen der UVP einzubringen. Dies wäre zum jetzigen Zeitpunkt zu früh und macht erst Sinn, wenn eine abschließende Projektplanung zur Verbesserung der Verkehrssituation in Ruhmannsfelden vorliegt.

Es ist höchste Zeit für ein Umdenken bei Straßenbaumaßnahmen!

>>> Mehr Sicherheit und ungestörter Verkehrsfluss, sowie eine nachhaltige Reduzierung der Emissionen ist langfristig nur durch Geschwindigkeitsreduzierung und angepasste Fahrweise zu erreichen.

>>> Die Mittelverschwendung für überdimensionierte, nicht bedarfsgerechte politische Prestigeprojekte, wie hier einer „zweiten“ Ortsumfahrung Ruhmannsfelden, muss zu Gunsten einer nachhaltigen Planung gestoppt werden.

>>> Eine nachhaltige Infrastrukturpolitik zu Gunsten von Erhalt und Sanierung des zum Teil maroden Bestand-Netzes ist einzuleiten!