

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

Kreisgruppe Regen
Geschäftsstelle:
Partheterstraße 35
94209 Regen
Telefon 09921 / 9063258
mobil 0151 / 12369178
regen@bund-naturschutz.de
www.regen.bund-naturschutz.de
Vorsitzender:
Roland Schwab

05.01.2022

B 11, Deggendorf - Bayer. Eisenstein;
Planfeststellung für die Verlegung bei Schweinhütt von Abschnitt 1400, Station 2,003 bis Abschnitt 1400, Station 4,769 im Gebiet der Stadt Regen und ökologischen Kompensationsmaßnahmen im Gebiet der Stadt Zwiesel, der Gemeinde Frauenau, des Marktes Schönberg, der Gemeinde Tiefenbach und der Gemeinde Büchlberg;
Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG
Anhörungsverfahren Planunterlagen vom 10.02.2017 in Form der Tektur vom 11.03.2021
Ergänzende öffentliche Anhörung

Sehr geehrter Herr Kraus,
Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) bedankt sich für die Möglichkeit eine Stellungnahme zum o.g. Verfahren abgeben zu können und nimmt die neuerliche öffentliche Anhörung zum Anlass, seine Stellungnahme vom 06.06.2017 (inkl. Nachträgen) zu diesem Straßenbauvorhaben zu ergänzen.

- Wir stellen fest, dass trotz der vorliegenden Tektur keine begründbare Notwendigkeit für den Ausbau der B11 bei Schweinhütt zu erkennen ist.
- Die Maßnahme zeigt erhebliche Planungsfehler und sucht die Planrechtfertigung in fabulierten Bedarfen und Notwendigkeiten.
- Der Vorhabenträger missachtet die im LEP unter 4.2 vorgegebenen Grundsätze. Insbesondere wird vom „Netz der Bundesfernstraßen“ gesprochen, der Vorhabenträger plant jedoch ohne erkennbare Zusammenhänge in kleinen Bauabschnitten.
- Der Vorhabenträger verweist beispielsweise auf die Tauglichkeit der Planfeststellungs-Trasse für militärischen Schwerverkehr. Dies steht in keinem plausiblen Zusammenhang mit dem Gesamtausbaustandard der B11 in ihrer Funktion als Zubringer zur A3 und A92. Aufgrund

einer für hohe Tonnagen beschränkten Brücke bei Grafling ist die B11 nicht für (militärische) Schwertransporte geeignet. Auch die Zuführung des Schwerverkehrs über die B85 in Richtung Cham ist nicht möglich, weil der Vorhabenträger die Sanierung der Riedbachbrücke vernachlässigt hat.

- Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 mit einem NKf von 2,1 ist nicht haltbar: Sie erfolgte auf Grundlage einer irreführenden Kostenschätzung (bisher tatsächliche Kostenverdoppelung von 10 Mio. Euro auf 20 Mio. Euro), die zudem den Ausbau des Knotenpunktes zur St2134 bei Dreieck (Distanz zum angegebenen Ausbauende der Planfeststellung 200 Meter!) nicht berücksichtigt. Zusätzliche Baukosten für den Knotenanschluss geschätzt mindestens 5 Mio. Euro.
- Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 wird mit der grenzüberschreitenden Bedeutung der B11 als E53 versucht zu begründen. Bereits bei Erstellung des BVWP war bekannt, dass der Ausbau der E53 auf tschechischem Staatsgebiet nicht vergleichbar fortgesetzt wird und „Zwangspunkte“ (Höhenbegrenzung der Bahnunterführung bei Železna Ruda, Topografie am Rande des Landschaftsschutzgebietes Sumava) nicht beseitigt werden.
- Der Vorhabenträger leitet eine Verpflichtung zu Planung und Ausbau aus der Einstufung in den Vordringlichen Bedarf ab. Bei prognostizierter annähernd gleichbleibender Verkehrsbelastung und einer Vervielfachung der Ausführungskosten von zum derzeitigen Stand von 10 Mio. Euro auf 25 Mio. Euro (Kostenschätzung für 2030 dürfte mit etwa 40 Mio. Euro angesetzt werden?) kann ein NKf über 1 nicht mehr dargestellt werden!
- Das Projekt bezieht sich auf den geltenden Bundesverkehrswegeplan, dessen Verfassungswidrigkeit zwischenzeitlich festgestellt wurde.
- Zudem ist bekannt, dass der BVWP-Finanzierungsplan unzureichend ist und die zur Verfügung stehende Mittel selbst für die im Vordringlichen Bedarf angemeldeten Maßnahmen bei weitem nicht ausreichen. Der Bundesrechnungshof hat eine unzureichende und nicht nachvollziehbare Überprüfung der angemeldeten Straßenbauprojekte kritisiert!
- Der Vorhabenträger erklärt das geltende Klimaschutzgesetz für seine geplante Maßnahme als nicht bindend!
- Eine Alternativenprüfung und das Minimierungsgebot wurden nicht berücksichtigt.
- Zielsetzung des Vorhabenträgers ist eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und damit die Zunahme des Individualverkehrs, was den Zielen einer CO₂-Reduzierung massiv widerspricht!
- Eine schlüssige Analyse, in welchem Zeitraum die zum Beispiel durch den Bau, die Beschaffung von Baumaterialien und Hilfsstoffen sowie durch den Baustellenverkehr entstehenden Emissionen aufgrund der vom Vorhabenträger angenommenen Treibstoffeinsparung (bei höheren Geschwindigkeiten?!) ausgeglichen werden, wird nicht vorgelegt.
- Eine schlüssige Analyse, wie der Vorhabenträger zur Annahme kommt, dass nach Baumsetzung eine Treibstoff- und Emissionsreduktion unter fließendem Verkehr eintritt, wird nicht vorgelegt.
- Die Nichtberücksichtigung der geltenden Klimaschutzgesetzgebung ist ein schwerwiegender Mangel! Bei vergleichbaren Fällen laufen bereits die ersten Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss.

Zusammenfassend:

Das Projekt stellt eine enorme Mittelverschwendung zu Lasten aller Steuerzahler und vor allem zu Lasten unserer Umwelt und der nachfolgenden Generationen dar. Die Planung ist unzulänglich und bildet nicht den gesamten zu betrachtenden Verkehrsraum ab. Der Vorhabenträger berücksichtigt weder die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes noch geändertes und sich weiterhin veränderndes Verkehrsverhalten. Es fehlt die Berücksichtigung von alternativen und kostengünstigen Lösungen für mehr Verkehrssicherheit, eine plausible Berechnung über den CO₂-Verbrauch durch Bau und Betrieb wird nicht vorgelegt. Es wird keine Verantwortung gegenüber Natur und Schöpfung erkennbar.

Das Projekt ist nicht genehmigungsfähig, was wir wie folgt erläutern:

- I. **Aufrechterhaltung der bisherigen Stellungnahme und ihrer Ergänzung**
- II. **Berücksichtigung KSG und BayKlimaG sowie Unwirksamkeit des BVWP 2030**
- III. **Fehlende Alternativenprüfung muss nachgeholt werden**
- IV. **Eine Neubewertung der Planungen ist zwingend erforderlich!**
- V. **Auswahl von Unzulänglichkeiten, die bei der ursprünglichen sowie der Tektur des Erläuterungsberichts augenfällig sind (in deren numerischer Reihenfolge und Gliederung**
- VI **Abschließende Feststellung**

I. Aufrechterhaltung der bisherigen Stellungnahme und ihrer Ergänzung

1. Wir halten an den Ausführungen unserer Stellungnahme vom 06.06.2017 fest.

Zusätzlich führen wir aus, dass die Klimaschutzgesetzgebung vom Vorhabenträger nicht berücksichtigt wurde; siehe Abschnitt II.

Ferner machen wir erhebliche Planungsmängel geltend, weil das Planungsvorhaben unvollständig ist und den wichtigen Knotenbereich bei Dreieck vernachlässigt. Zudem wird die Tauglichkeit für militärischen Schwerverkehr auf diesem Streckenabschnitt konstruiert, obwohl die B11 als Zubringer zum BAB 3 und BAB 92 nicht für den Schwerverkehr mit hohen Achslasten geeignet ist.

Auf Ausführungen und Kommentierungen zu den angeführten Umweltauswirkungen sowie zu Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Zuge des Planungsvorhabens verzichten wir im Rahmen dieser Stellungnahme. Wir behalten uns jedoch vor, weitere Sachverhalte, insbesondere auch bzgl. wasserrechtlichen Bewertungen, nachzureichen, sofern die Gesamtplanung wider Erwarten genehmigungsfähig sein sollte.

2. Die Feststellung der unvollständigen Planung im Knotenbereich Dreieck halten wir aufrecht.

Auf die fehlende Berücksichtigung des Einmündungsbereichs der St2134 und der Gemeindestraße nach Bettmannsäge auf Höhe Dreieck haben wir mit Schreiben vom 13.08.2020 hingewiesen. Diese Ausführungen zur Unvollständigkeit der Planung ergänzen wir hiermit:

Ein Weiterbau wird vom Vorhabenträger zwar nicht in den Planunterlagen erwähnt, was wir als erheblichen Mangel und Verschleierungspraxis werten, jedoch auf der Homepage des

Vorhabenträgers unter dem Stichpunkt „Bedeutung der Ortsumgehung Schweinhütt im B 11-Streckenabschnitt Regen-Zwiesel“ wie folgt dargestellt:

*„Ziel ist es, einerseits den Gesamtausbau der B11 von Zwiesel bis Deggendorf baldigst abzuschließen, andererseits auch den Teilausbau zwischen Zwiesel und Regen mit einem vorletzten Bauabschnitt zu vollenden. Derzeit befindet sich das Projekt Ortsumgehung Schweinhütt im Genehmigungsverfahren. Damit werden die bisherigen hohen volkswirtschaftlichen Investitionen im Bau der Ortsumgehung Zwiesel, der Ortsumgehung Regen sowie im 3-streifigen Ausbau am Stausee bei Regen zur gesamtwirtschaftlichen Vollendung weitergeführt. **Es verbleibt dann für die Zukunft nur noch der verkehrssichere Knotenpunkumbau bei Zwiesel-Dreieck.**“*

Weshalb dieser Knotenumbau separat betrachtet wird, entzieht sich jeglicher seriöser Planungspraxis. Die Vermutung liegt nahe, dass man befürchtet hatte, die Verlängerung der Plantrasse um diesen Bereich würde die Kosten-Nutzen-Rechnung derart negativ beeinflussen, sodass kein vordringlicher Bedarf mehr darstellbar gewesen wäre.

Aus unserer Sicht ist „der verkehrssichere“ Umbau (wie das Staatliche Bauamt Passau es nennt) untrennbar mit dem Ausbau bei Schweinhütt zu sehen:

- a. Die Plantrasse endet ca. 300 Meter vor dem Einmündungsbereich der St2134 und der Zufahrt zum Ortsteil Dreieck / Bettmannsäge.
- b. Wenn man den sonstigen Ausführungen des Vorhabenträgers Glauben schenken darf, ist bei derartigen Knotenpunkten erhebliches Gefahrenpotenzial gegeben, was einen Umbau erforderlich machen würde.
- c. Es ist anzunehmen, dass der Vorhabenträger bei der Anmeldung für den Bedarfsplan die Notwendigkeit einer „*weitgehenden Beseitigung plangleicher Einmündungen durch den Bau planfreier Anschlussstellen*“ zum Zwecke der Minderung von Gefahrenpotenzialen geltend macht? Weshalb nun der Knotenpunkt nicht berücksichtigt ist, ist nicht nachvollziehbar.
- d. Nach derzeitigem Planungsstand muss man davon ausgehen, dass die Fahrgeschwindigkeiten im Zulauf auf die vorgesehene Überholspur gerade im Kreuzungsbereich Dreieck zunehmen werden und dort somit ein weiteres Gefahrenpotenzial entsteht.
- e. Wir erinnern daran, dass die Anzahl und Schwere der Unfälle westlich Schweinhütt erst nach dem Ausbau am Stausee zugenommen haben! Grund dafür ist, dass der Vorhabenträger auch hier die Ausbautrasse an einer Gefahrenstelle enden ließ. Um unnötige Gefahren (wie beim vorgenannten Beispiel) künftig zu vermeiden, muss das Ausbauvorhaben im Gesamtzusammenhang gesehen werden. Falls es zu einem Ausbau kommen sollte, muss der Knotenbereich Dreieck zwingend in der verkehrstechnischen Planung, in der Kosten-Nutzen-Bewertung und in der Bewertung nach KSG berücksichtigt werden.
- f. Im Übrigen wurde vom Vorhabenträger am 24.10.2008 die Planfeststellung für die Ortsumgehung Rinchnach aufgestellt. Wenn dieses Verfahren gerechtfertigt ist, ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen im Einmündungsbereich der St2134, dem designierten Zubringer zur B85 zu rechnen.
- g. Dass der Knotenpunkt bautechnisch und naturschutzfachlich genehmigungsfähig ist, bezweifeln wir. Ohne vorherige Prüfung und Genehmigung in diesem Bereich ist auch der Gesamtumbau der B11 bei Schweinhütt volkswirtschaftlich gesehen eine inakzeptable Mittelverschwendung und aus ökologischer Sicht eine nicht wieder-gutzumachende, unnötige Landschaftszerstörung.

Die bisherigen Stückwerkplanungen des Vorhabenträgers lehnen wir als unseriös ab!

II. Berücksichtigung KSG und BayKlimaG sowie Unwirksamkeit des BVWP 2030

1. KSG und BayKlimaG müssen für den Planungs- und Genehmigungsprozess berücksichtigt werden!
 - a. Mit dem am 17. Dezember 2019 in Kraft getretenen Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) ist erstmals ein Gesetz für die klimaschutzpolitischen Bemühungen Deutschlands erlassen worden. Das Gesetz gibt dem Bund einen rechtlich verbindlichen Handlungsrahmen vor, innerhalb dem Minderungsziele und Jahresbudgets für einzelne Sektoren, wie die Energiewirtschaft oder den Verkehr, bis zum Jahr 2030 festgelegt worden sind. Dadurch sind verbindliche Vorgaben für den Klimaschutz erlassen worden, an die alle davon betroffenen Träger öffentlicher Gewalt gebunden sind.
 - b. Mit Abschnitt 5 über die „Vorbildwirkung der öffentlichen Hand“ (§§ 13-15 KSG) formuliert das Gesetz Vorgaben für die Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen innerhalb des allgemeinen Verwaltungshandelns. Nach §13 Abs. 1 S. 1 KSG haben die „Träger öffentlicher Aufgaben“ den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele „bei ihren Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen“.
 - c. Auch nach Art. 2 Abs. 3, S. 2 BayKlimaG werden „die Belange des Klimaschutzes“ explizit als einzustellender und abwägungserheblicher Belang in allen hoheitlichen Entscheidungsprozessen ausgewiesen: „Die staatlichen Behörden unterstützen die Verwirklichung der Minderungsziele im Rahmen ihrer hoheitlichen Tätigkeit“.
2. Der Vorhabenträger führt **keine Prüfung der Klimaschutzbelange** durch und begründet dies mit der „geringen Projektgröße“ des Bauvorhabens (vgl. Seite 63 Tektur). Diese Auffassung teilen wir nicht. Folgende Fehleinschätzungen sind in den Ausführungen des Vorhabenträgers festzustellen:
 - a. Der Vorhabenträger bezieht sich auf Kap 5.2, Seite 25 der Veröffentlichung des BMVI zum BVWP 2030, wonach den Vorhaben nach BVWP zwar Auswirkungen auf den Ausstoß von Schadstoffen zugestanden werden, der Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur jedoch höher gestellt wird. Der Vorhabenträger führt aus: *„... der Einfluss von Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur im Bemühen um deutliche Reduktionen von Treibhausgasen sei allerdings als sehr begrenzt zu bezeichnen.“*
Diese Auffassung widerspricht in eklatanter Weise den Zielsetzungen des KSG!
 - b. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass durch kontinuierliche Verbesserung der Kraftstoffeffizienz höhere klimaunschädliche Effekte erzielt werden können, als durch den Verzicht auf die Baumaßnahmen, bzw. deren Sanierung im Bestand.
Diese Fehleinschätzung ist keine Begründung für die Unterlassung einer Prüfung nach KSG.
 - c. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass das Projekt „Verlegung bei Schweinhütt“ aufgrund der Aufnahme in den BVWP 2030 Gesetzescharakter hat.
Es wird nicht darauf eingegangen, dass die Aufnahme in die Bedarfsplanung unter Vorgabe unterrichtiger Annahmen erfolgt ist!
 - d. Ferner weisen wir darauf hin, dass die Verfassungswidrigkeit des BVWP festgestellt wurde.
 - e. Der Vorhabenträger führt aus, dass durch einen leistungsfähigeren Ausbau ein stetiger Verkehrsfluss erreicht wird, wodurch eine Abnahme von Kraftstoffverbräuchen zu erwarten sei.

Eine Amortisationsrechnung von Treibhausgaswirkung durch Bau und Unterhalt der umfangreicheren Trassenführung gegenüber dem zu erwartenden Kraftstoffverbrauch des künftigen Verkehrsaufkommens wurde nicht erstellt!

Nach geltender Gesetzeslage hat das Staatliche Bauamt Passau als Vorhabensträger die Pflicht, Klimaschutzbelange zu prüfen. Dies ist in den Ausführung der Tekturunterlagen, trotz vorherigem Inkrafttreten des KSG, nicht erfolgt.

Aufgrund dieses Versäumnisses ist die Planung unvollständig und nicht genehmigungsfähig!

3. Der Vorhabenträger beruft sich auf den „gesetzlichen Auftrag“ gemäß der Bedarfsfeststellung nach Bundesverkehrswegeplan 2030.

Im Oktober 2021 wurde in einem Rechtsgutachten (erstellt von RAin Dr. Franziska Heß; Kanzlei Baumann Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB, Würzburg/Leipzig/ Hannover) die formelle (Unions-)Rechtswidrigkeit und materielle Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Bundesfernstraßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen festgestellt:

- a. Das Ergebnis des Gutachtens:
Der **gesetzliche Bedarfsplan** für die Bundesfernstraßen 2030 vom 23.12.2016 (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes, FStrAbG), ist wegen eines Verstoßes gegen die Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme der EU (SUP-Richtlinie) **formell unionsrechtswidrig**. Außerdem ist dieser Bedarfsplan und der ihm **zugrundeliegende Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 auch materiell verfassungswidrig**. Denn er ist mit den verfassungsrechtlichen Vorgaben zum Klimaschutz, die gemäß § 13 Abs. 1 Klimaschutzgesetz (KSG) bei allen staatlichen Maßnahmen zu berücksichtigen sind, unvereinbar.
- b. Der Bedarfsplan und der BVWP 2030 erfüllen nicht die Vorgaben von EU-Recht. Der **aktuelle Bedarfsplan ist unionsrechtswidrig**, weil er Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie über die strategische Umweltprüfung (SUP-RL) nicht beachtet.
- c. Weder der BVWP noch der Bedarfsplan 2030 analysieren Alternativen. Bei der Auswahl der einzelnen Projekte **werden umweltschonende Alternativen nicht untersucht**. Die Auswahl erfolgte fast ausschließlich aufgrund von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, die individuelle Nutzervorteile z.B. durch in Geld bewerteten Zeitgewinnen berechnen.
- d. Das Gutachten folgert, dass der Bedarfsplan bei Entscheidungen über die Zulassung von Vorhaben im Rahmen der Planfeststellung unberücksichtigt bleiben muss. **Planfeststellungsbeschlüsse, die sich maßgeblich** sowohl in der Planrechtfertigung als auch in der Abwägung **auf den Bedarfsplan** und dessen Bindungswirkung stützen, **sind rechtswidrig**.
- e. Der **Fernstraßen-Bedarfsplan** ist mit Art. 20a GG und Klimaschutzgesetz unvereinbar. Er ist **materiell verfassungsrechtswidrig**, weil er mit dem im Bundesverfassungsgerichtsurteil vom 24.3.2021 dargelegten Gebot der intertemporalen Freiheits-sicherung nach Art. 20a Grundgesetz (GG) unvereinbar ist. Dieses Gebot bindet alle Staatsgewalten.
Die Verwaltungen auf allen Ebenen müssen ihre Abwägungs- und Ermessensspiel-räume im Einklang mit Art. 20a GG ausüben.
- f. Unabhängig von der Frage der Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG **muss die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung bei der Entscheidung über ein Straßenbauvorhaben die Belange des Klimaschutzes gemäß §13 Abs. 1 und 2 KSG in**

die Abwägung einstellen. Andernfalls leidet der Planfeststellungsbeschluss an einem Abwägungsdefizit.

- g. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG legt fest (Abs. 1):
„Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“ Und in Absatz 2: „Der Bund prüft bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann.“

Nach unserer Auffassung kann der Bedarfsplan weder im Gesamten noch für einzelne Fernstraßenprojekte Bindungswirkung entfalten. Folglich ist kein gesetzlicher Auftrag des Vorhabenträgers zum Ausbau der B11 bei Schweinhütt gegeben!

III. Die fehlende Alternativenprüfung muss nachgeholt werden. Die Begründung der Notwendigkeit des Ausbaus muss sachlich korrekt und objektiv geführt werden.

1. Die mit der Tektur vorliegende Planüberarbeitung ist unvollständig, da die erforderliche Alternativenprüfung im Sinne des KSG fehlt.

Das Berücksichtigungsgebot nach KSG erstreckt sich explizit auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen. Es ist auch bei Planungsergänzung zu einem Zeitpunkt, in dem das KSG bereits in Kraft getreten ist, zu beachten. Im treibhausgasintensiven Sektor Verkehr müssen daher die Auswirkungen der Entscheidung für den Klimaschutz in jedem Fall betrachtet werden. Die Emissionsziele müssen als bedeutender Belang in die Entscheidungsfindung einfließen. Das ist hier nicht geschehen.

Das Bayerische Klimaschutzgesetz (BayKlimaG) hat zudem ergänzende und unterstützende Funktion. Zum Beispiel legt Art. 2 Abs. 1 Minderungsziele fest: „Das CO₂-Äquivalent der Treibhausgasemissionen je Einwohner soll bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 % gesenkt werden, bezogen auf den Durchschnitt des Jahres 1990. Es soll damit auf unter 5 Tonnen pro Einwohner und Jahr sinken.“ Diese Vorgabe ist nur zu erreichen, wenn alle Einsparungspotenziale – die sich auch beim Straßenausbau bei Schweinhütt ergeben – in all ihren Auswirkungen geprüft werden.

§ 13 Abs. 2 Satz 2 KSG normiert: Wenn mehrere Möglichkeiten bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen in Frage kommen, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Zweck der Investition solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über die gesamte Nutzungsdauer des Investitionsguts zu den geringsten Kosten erreicht werden kann.

Zu ermitteln sind Art und Umfang der Auswirkungen der Entscheidung auf die Reduzierung von Treibhausgasen. Insbesondere sind die CO₂-Minderungspotentiale zu bestimmen. Auch die Vorbildwirkung oder eine herausgehobene symbolische Bedeutung der Berücksichtigung von Klimaschutzbelangen kann von erheblicher Relevanz für die Entscheidung sein.

Die Auswirkungen bzgl. Treibhausgasemissionen sind, sowohl für den eigentlichen Bau als auch für die gesamte Nutzungsdauer, zu prüfen. Insbesondere sind die CO₂-Minderungspotentiale der Gesamtmaßnahme zu bestimmen. Für das vorliegende Vorhaben bedeutet dies, dass der Alternativenvergleich insbesondere den Vergleich der Nullvariante zur Plantrasse zu berücksichtigen hat.

2. Nach § 13 Abs. 2 Satz 2 KSG ist bei planfeststellungsbedürftigen Vorhaben, für die der Bund die Investitionen tätigt, die klimaverträglichste Alternative zu wählen.

Ungeachtet, ob BVWP und Bedarfsplan eine rechtliche Bindung haben, besteht für den Vorhabenträger die Pflicht, die Planung im Sinne des Minimierungsgebotes auf Einsparung von Emissionen zu prüfen!

- a. Bei der Anmeldung zum BVWP wurde eine Alternativenprüfung im Sinne von Klimaauswirkungen nicht veranlasst. Der Vorhabenträger gibt an, dass bei der Alternativenprüfung fünf verschiedene Trassenvarianten zuzüglich der Nullvariante betrachtet wurden. Die Betrachtung bezieht sich jedoch einzig auf die Verkehrsführung und lässt die Klimaschutzbelange und die generelle Notwendigkeit des Vorhabens außer Acht.
Zudem wurde die **klimaschonende Nullvariante von Anfang an vom Vorhabenträger ausgeschlossen** und im Bedarfsplan nicht belegbare Behauptungen für die Art und Weise der Ausbaunotwendigkeit angeführt (siehe nachfolgend Ziffern b-i).
- b. Bei der Geltendmachung der Ausbaunotwendigkeit werden **nichtvorhandene grenzüberschreitende Verbindungspotenziale der B11 / E53** angeführt, wenngleich bereits bei Erstellung des BVWP auf tschechischer Seite kein vergleichbarer Ausbau in Planung war, bzw. widerrufen wurde. Die mangelnde internationale Erschließungswirkung zeigt sich in der Bedeutungsabstufung des Grenzübergangs Bayerisch Eisenstein sowie einer nicht für den Schwerverkehr geeigneten höhenbeschränkten Bahnunterführung bei Železna Ruda und einem reduzierten Winterdienst am Rande des Landschaftsschutzgebietes Sumava ohne Salzstreuung. (Im Bericht zum Arbeitsprogramm der „Ständigen Kommission Bayern – Tschechien“ ist die E53 nicht berücksichtigt.)
Die ungeprüft postulierte „Bedeutung für den internationalen Verkehr“ muss als Versuch zur Erschleichung der Voraussetzungen zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf gewertet werden!
- c. Ferner wurden im Bedarfsplan **nichtvorhandene Trennwirkungen** der jetzigen B11 auf die „Ortsteile“ von Schweinhütt geltend gemacht.
Ein Blick auf die offizielle Karte zum Verfahren macht deutlich, dass die bestehende Trasse, also die Nullvariante, bereits eine Ortsumfahrung darstellt. Der Ort Schweinhütt erstreckt sich südlich der Bestandstrasse in Hanglage. Nördlich der B11 befindet sich lediglich ein Lagerplatz eines ortsansässigen Steinmetzbetriebes, sowie ein Hotel mit überwiegend Tanzveranstaltungsbetrieb am Wochenende (wenn kaum Verkehrsbelastung festgestellt werden kann) und landwirtschaftliche Grundstücke, die (nach Wunsch der Eigentümer) ggf. zu Bauland entwickelt werden könnten.
Eine Trennwirkung ist bei objektiver Betrachtung nicht feststellbar. Vielmehr könnte sich der Vorwand einer sogenannten „Trennwirkung“, bei investigativer Betrachtung als Gefälligkeitsplanung herausstellen.

Die Behauptung einer Trennwirkung darf bei der Einstufung in den vordringlichen Bedarf nicht bewertet werden.



- d. Ein weiterer Mangel liegt vor, da **Verlagerungspotenziale bei der Bedarfsfeststellung nicht berücksichtigt wurden.**
 Im touristischen Anreise- und Ausflugsverkehrs ist die Möglichkeit zur Reduzierung von Fahrten im Individualverkehr unter Einbezug einer verbesserten ÖPNV-Entwicklung nicht erfolgt.
 Die Möglichkeit einer Verlagerung von Transporten auf die Schiene blieb ungeprüft.
- e. Es besteht die berechtigte Vermutung, dass sogar **zusätzlicher Verkehr** im Bereich „militärischer Schwerstverkehr“ für die Plantrasse und das Staatsstraßennetz generiert werden soll (vgl. Seite 46 der Erläuterungsberichts).
 Aufgrund **unzureichender Strecken- und Brückeninstandhaltung** könnte der militärische Schwerstverkehr, unter Inkaufnahme von rund **20 Kilometer Umweg**, auf Staatstraßen verlagert werden müssen.
- f. Der Vorhabenträger postuliert die Einstufung der gesamten B11 nach Verbindungsfunktionsstufe 1, was jedoch bei Schweinhütt – sowie im gesamten Bayerischen Wald – zum Zeitpunkt der Bedarfsdefinition für den BVWP nicht mehr zutrif.
 Die **B11** hat im Abschnitt Regen – Zwiesel überwiegend **regionalen Charakter**, die grenzüberschreitende Funktion einer Magistrale ist entfallen (siehe oben).
 Folglich kann das *Projektziel „Minderung des Erreichbarkeitsdefizits für den deutsch-tschechischen Grenzraum zum Oberzentrum Deggendorf und zur A 3 bzw. zur A 92 sowie Minderung des Erreichbarkeitsdefizits zum Oberzentrum Pilsen und zum tschechischen Autobahnnetz“* (Quelle: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030) nicht bewertungsgegenständlich gewesen sein.
Die Behauptung, wonach Erreichbarkeitsdefiziten vorlägen, darf als Begründung für die Ausbaunotwendigkeit nicht herangezogen werden.
- g. Die **Ausbauforderung** des Vorhabenträgers mit dreistreifigen Ausbauabschnitten und Bestreben nach durchgehend planfreien Anschlussstellen, um eine Widmungsbeschränkung als Kraftfahrstraße zu erreichen, **entsprechen nicht den tatsächlichen Erfordernissen.**
 Sie haben eine Betrachtung der kostengünstigeren sowie Klima, Ressourcen und Natur schonenderen Nullvariante verhindert und ausgeschlossen. **Die Bewertung ist unter realen Gesichtspunkten vorzunehmen.**
- h. Darüber hinaus wurden die **Ausbaustandards nach RAL 2019** weder in der Erstplanung noch in der überarbeiteten Planung der Tektur beachtet.
 Die aktuellen Standards nach RAL 2019 sehen für Straßen der Entwurfsklasse EKL2 (wie der Vorhabenträger auf Seite 12 den Abschnitt bei Schweinhütt selbst einstuft) vor: „Knotenpunkte werden vorzugsweise als plangleiche Einmündungen ausgebildet,

um das Kreuzen der durchgehenden Straße zu vermeiden. Zumindest bei hohen Verkehrsbelastungen werden die Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen betrieben, das gilt insbesondere für Kreuzungen.“

https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-strassentypen.html?nn=1817946#doc1178074bodyText5

- i. Die Missachtung der Standards nach RAL 2019 hat zur Folge, dass unter Berücksichtigung eines (nicht notwendigen) dreistreifigen Ausbaus im Ortsbereich (Ausbau der Bestandstrasse), erhöhte Geschwindigkeiten und folglich ein größeres Sicherheitsdefizit für das „Schutzgut Mensch“ und erhöhte Emissionsbelastung gegenüber der (ebenfalls nicht notwendigen) Plantrasse qualitativ und quantitativ unbelegt, beschrieben werden.

Aus o.g. Gründen ist die Bedarfsanmeldung unvollständig und fehlerhaft. Deshalb muss auch die Nullvariante in die Alternativenprüfung einbezogen werden.

3. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, Vergleichsbetrachtungen für die Plantrasse (inkl. dreistreifiger Überholspur, Auffahrampen und Ingenieurbauwerken, höherer Fahrgeschwindigkeit, veränderter Entwässerungssituation, usw.) mit dem reduzierten Ausbaustandard der Nullvariante zu vergleichen!

Unter anderem ist dabei vom Vorhabensträger zu prüfen, bzw. nachzuweisen:

- a. Angabe zur Menge der Treibhausgasemissionen die aufgrund der angestrebten höheren Fahrgeschwindigkeit auf der Überholspur, gerechnet auf die gesamte Nutzungsdauer, entstehen.
- b. Angabe zur Menge der Treibhausgasemissionen die bei reduzierter Fahrgeschwindigkeit auf 50 km/h im „Ortsdurchfahrtsbereich“ der bestehenden Trassenführung, gerechnet auf die gesamte Nutzungsdauer, entstehen.
- c. Angabe zur Menge der Treibhausgasemissionen die zur Produktion der Baustoffe und Maschinen, die für die Umsetzung der Plantrasse (Fahrbahn, Ingenieurbauwerke) zum Einsatz kommen, entstehen.
- d. Angabe zur Menge der Treibhausgasemissionen die für die Realisierung der Plantrasse bei der Baustelleneinrichtung sowie durch Baustellenfahrzeuge, inkl. Zu- und Abtransport von Material, entstehen.
- e. Angabe zur Menge der Treibhausgasemissionen, die für den Betriebsunterhalt sowie den Winterdienst, gerechnet auf die gesamte Nutzungsdauer, entstehen.
- f. Angabe zur Menge des vermehrten Abriebs aufgrund höherer Geschwindigkeiten sowie durch längere Wege und deren Auswirkung auf Feinstaubbelastung sowie Schadstoffbelastung von Straßenabwässern.
- g. Angaben zu allgemeinen Temperaturveränderungen und Überhitzung aufgrund der zusätzlich asphaltierten Fläche der Plantrasse.
- h. Angaben zur mengenmäßigen Bewertung der Auswirkungen auf die Luft-Filterfunktion aufgrund der Reduzierung von nicht-versiegelter Flächen bei Grün- und Waldflächen im Untersuchungsgebiet sowie durch Rohstoffabbau zur Gewinnung von Baustoffen.
- i. Welche Lebenszyklus-Management-Konzepte liegen für einen umweltgerechten, klimaschonenden Betrieb vor?
- j. Welche Konzepte zur Bewertung und Messbarkeit der klimarelevanten Auswirkungen der Planungs- und Bauleistungen hat der Vorhabensträger erarbeitet?

- k. Welche Konzepte zur Verringerung des Wasser-, Energie- und allgemeinen Ressourcenverbrauchs liegen für das beabsichtigte Bauvorhaben vor?
 - l. Welche digitalen Innovationen wurden zur Sicherstellung eines stockungsfreien Verkehrsfluss geprüft? Z.B. flexible Geschwindigkeitsregelungen, Meldungen zu belastungsstarken Zeiten, usw.
 - m. Es ist zu prüfen, welchen Einfluss neue Antriebsformen (e-Mobilität) und leiser Asphalt auf die Lärmemission im Fall der Nullvariante für den ortsnahen Verkehr haben.
 - n. Die Klimaeffekte von einfachen Verkehrslenkungsmaßnahmen, wie einer bedarfsge- steuerten Lichtsignalanlage für Fußgänger- und Radfahrer sowie eine Haltestellen- verlegung in den Ort hinein, sind dem Ausbauprojekt nach dem Entwurf der Plantrasse gegenüberzustellen.
4. Der Vorhabenträger wird aufgefordert, die Treibhausgasemissionen für den Fall eines Knotenumbaus bei Dreieck darzulegen. Und zwar
- a. gemessen an den bisherigen Planungsentwürfen für die B11 und im Vergleich zu moderaten Ausbauformen (entsprechend RAL 2019),
 - b. zudem sind die Ziffern 5 c – I analog zu betrachten.

Die Nichtbeachtung des KSG sowie des BayKlimaG sind u.E. ausreichende Gründe, um die Gesamtplanung zu verwerfen.

IV. Eine Neubewertung der Planungen ist zwingend erforderlich!

Unabhängig von der nicht vorhandenen rechtlichen Bindungswirkung des BVWP und der fehlenden Berücksichtigung der Klimaschutzgesetzgebung sowie einer nicht zutreffenden Ausführung bzgl. der Bedarfsfeststellung haben wir weitere Planungsmängel festgestellt.

Ein gravierender Planungsfehler ist der in I.2. dargestellte fehlende Einbezug des Knotenpunktes Dreieck.

Zudem haben sich seit dem Verfahrensbeginn die verkehrlichen und gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die gesetzlichen Vorgaben geändert. Deshalb beantragen wir eine generelle Neubewertung mit Aufhebung der aktuellen Planungen. Die in der Tektur dargestellten Änderungen lassen keine wesentliche Verbesserung gegenüber der vorhergehenden Planung erkennen. Die gesamte Maßnahme ist abzulehnen.

Der Behauptung „Alle Planungen unterstützen die raumordnerischen Entwicklungsziele“ wird entschieden widersprochen.

Das Vorhaben wirkt sogar den landesplanerischen Entwicklungszielen des LEP vom 22.08.2013 und seinen Änderungen, wie in der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) am 03.12.2019 vom Bayerischen Landtag beschlossen, und ab 01.01.2020 in Kraft getretenen, entgegen.

Die Gründe dafür sind:

1. Der Vorhabenträger lässt Ziele und Grundsätze aus dem LEP unberücksichtigt und bezieht sich lediglich auf Abschnitt 4, dem Verkehrsbereich. Dies führt zu einer einseitigen und „eigenwilligen“ Raumentwicklungsinterpretationen!

Die Planungen müssen an die Ziele und Grundlagen des LEP nach ihrer Gültigkeit zum 01.01.2020 überarbeitet werden.

2. Die Mobilitätsbedürfnisse haben sich geändert und die Verkehrsströme haben sich verlagert.

Die landesplanerische Beurteilung hat sich sowohl bzgl. des Verkehrsaufkommens als auch zum prognostizierten Bedarf sowie der Verkehrsbeziehungen auf Grund der geänderten wirtschaftlichen und demografischen Situation grundlegend geändert. Hinzu kommt, dass sich die hauptsächlich verargumentierte Geschäftsgrundlage („Notwendigkeit einer höheren Leistungsfähigkeit“) für die Planung durch die Corona-Pandemie in relevanter Weise geändert hat. Es 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.

3. Der Bezug zur EDM Europa-Donau-Moldau-Region (Ziffer 2.3.1; Seite 22) ist ein substanzloser Seitenfüller ohne Aussagekraft.

Auf die Tatsache, dass in Tschechien der weitere Ausbau in Richtung Grenzübergang Bayerisch Eisenstein nicht verfolgt wird, wird nicht eingegangen. Vgl. dazu auch den Bericht zum Arbeitsprogramm der Ständigen Kommission, wonach der Ausbau der E53 als internationale Magistrale nicht weiter benannt wird (im Gegensatz zum BÜ Furth i.W. und/oder Cheb.

Die Ableitung einer Ausbaunotwendigkeit aufgrund grenzüberschreitender Verkehrsbeziehungen ist inhaltlich falsch und darf deshalb zur Bewertung der Planfeststellung nicht herangezogen werden. Ebenso ist diese Begründung zur Herleitung eines vordringlichen Bedarfs nach BVWP2030 nicht haltbar.

4. Die Bedeutung der B11 hat im Bereich zwischen Regen – Zwiesel und Bayerisch Eisenstein überwiegend regionalen Charakter.

Die vom Vorhabenträger bezeichnete „wichtige“ Fernverkehrsmagistrale trifft nicht in dem Umfang zu, wie es das Staatliche Bauamt Passau darstellt.

Die vorgesehenen Ausbaustandards sind folglich nicht mehr berechtigt und weder ökologisch noch wirtschaftlich zu rechtfertigen. Nach dem aktuell anzuwendenden RAL sind für Straßen der EKL 2, wie die B11 vom Aufgabenträger eingestuft wird, keine teilplanfreien Kreuzungssituationen gefordert. *„Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre sind nach aktueller RAL für einen reibungslosen Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ausreichend“.*

Die vom Vorhabensträger erstellten Planungen mit teilplanfreien Einschleifungen basieren auf einer fehlerhaften Einstufung nach veralteten Ausbaustandards. Die Planungen sind entsprechend der tatsächlich erforderlichen Standards neu zu fertigen.

5. Der Vorhabensträger beruft sich auf fehlende Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer bei der „Ortsdurchfahrt“ Schweinhütt.

Weder eine Temporeduzierung von 70 km/h auf 50 km/h, noch eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage als Querungshilfe wurden geprüft. Zusätzliche Verkehrssicherheit kann bei einer Verlegung der Bushaltestelle erreicht werden, weil dadurch der Querungsvorgang an der B11 entfällt, was jedoch ebenfalls nicht in Betracht gezogen wurde.

Die vorgeschriebene Alternativenprüfung unter Berücksichtigung des Minimierungsprinzips ist nicht erfolgt. Somit ist das gesamte Verfahren unvollständig und deshalb nicht genehmigungsfähig.

6. Zur Durchsetzung der Baunotwendigkeit und der damit verbundenen Einstufung in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030, wurde die „Minderung des Erreichbarkeitsdefizits für den deutsch-tschechischen Grenzraum zum Oberzentrum Deggendorf und zur A 3 bzw. zur A 92 sowie Minderung des Erreichbarkeitsdefizits zum Oberzentrum Pilsen und zum tschechischen Autobahnnetz“ geltend gemacht.

Im Erläuterungsbericht 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:

- a. Die Fahrzeit Schweinhütt zum Autobahnkreuz Deggendorf, bzw. Stadtmitte Deggendorf beträgt bei der von den meisten Verkehrsteilnehmern priorisierten Streckenführung über Rusel (32 Kilometer) 30 Minuten. Ein „Zeitverlust“ entsteht dabei nicht bei der Ortsdurchfahrt Schweinhütt, sondern (falls die Strecke über die B11 gewählt wird) erst zwischen Grafling und Deggendorf, wo die erlaubte Fahrgeschwindigkeit max. 70 km/h beträgt, bzw. ab Mietraching (bei Ruselstrecke), wo die erlaubte Fahrgeschwindigkeit 50 km/h beträgt
- b. Die Fahrzeit von Regen nach Zwiesel (gemeinsames Mittelzentrum) beträgt bei 14,2 Kilometer Entfernung 13 Minuten. Die Ausbautrasse würde einen geschätzten Fahrzeitgewinn von maximal 50 Sekunden in Richtung Zwiesel und etwa 65 Sekunden in Richtung Regen bedeuten, der jedoch bei der Einfahrt ins jeweilige Stadtgebiet aufgehoben wird.
- c. 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.

Erreichbarkeitsdefizite sind nicht ersichtlich!

Wir fordern den Vorhabenträger deshalb auf:

- **Der Vorhabenträger soll nachvollziehbar belegen, zwischen welchen zentralen Orten von einem Erreichbarkeitsdefizit ausgegangen wird.**

- **Der Vorhabenträger soll nachvollziehbar belegen, wie ein Ausbau der B11, insbesondere im vorgesehenen Teilstück bei Schweinhütt, die nicht vorhandenen Erreichbarkeitsdefizite beseitigt und von welcher Fahrzeitverkürzung für die Gesamtstrecke ausgegangen wird.**

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

7. Der gravierendste Planungs- und Verfahrensmangel ist die Außerachtlassung der Pflicht zur Berücksichtigung der klimaschutzrelevanten Minderungsziele aus den Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) sowie des Bayerischen Klimaschutzgesetzes.

Die angestrebten Beschleunigungsmaßnahmen zur „Minderung von nichtvorhandenen Erreichbarkeitsdefiziten“ rechtfertigen in keinsten Weise die klimaschädlichen Auswirkungen durch Bau und Betrieb der Ausbau-Plantrasse. Das Einsparpotenzial von Treibhausgasemissionen muss auch unter diesem Gesichtspunkt ermittelt werden.

Wie unter Ziffer II beschrieben ist das Planungsverfahren unvollständig und deshalb nicht genehmigungsfähig!

Aufgrund der erheblichen Planungs- und Verfahrensmängel ist das Vorhaben nicht genehmigungsfähig.

Der guten Ordnung halber fassen wir dennoch in Ziffer V weitere Planungsdefizite sowie eine Auswahl von Unzulänglichkeiten, die aus der vorliegenden Tekturplanung augenscheinlich werden, zusammen. Dies alles macht eine Neubewertung zwingend erforderlich:

V. Auswahl von Unzulänglichkeiten, die bei der ursprünglichen sowie der Tektur des Erläuterungsberichts augenfällig sind (in deren numerischer Reihenfolge und Gliederung)

Seite 5, Ziffer 0 – Planfeststellungsverfahren / Vorbemerkung

„Mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde vor Einführung der neuen RE 2012 begonnen. Nach Rücksprache mit der Obersten Baubehörde und der Regierung von Niederbayern wird diese hier noch nicht verwendet.“

Es ist zu prüfen, ob die Oberste Baubehörde und die Regierung von Niederbayern unter Berücksichtigung der aktuellen Klimaschutzgesetzgebung auf ihre Vorbildfunktion verzichten wollen. Denn bei Anwendung des RAL 2019 wäre ein weniger umfangreicher Ausbau möglich, der Klima, Natur, Flächenverbrauch, Landschaft und Umwelt schont.

Seite 7, Ziffer 1.1 – Standort

Der Vorhabenträger beschreibt die Ausbaunotwendigkeit mit der besonderen Bedeutung der B11 als verkehrswichtige Verbindungsachse zwischen Niederbayern und dem Gebiet bis Pilsen und Prag. Eine

Einstufung nach Verbindungsfunktionsstufe 1 für Europastraßen (E53) wird vom Vorhabenträger für den gesamten Streckenverlauf angenommen. Die zentrale Bedeutung nimmt er auch für den vorliegenden Planungsabschnitt an, woraus er die Begründung für einen u. E. unverhältnismäßigen Ausbau ableitet. Die tatsächlichen Gegebenheiten der grenzüberschreitenden Funktion werden nicht ausreichend berücksichtigt. Der Streckenabschnitt der B11 im Bayerischen Wald hat überwiegend regionalen Erschließungscharakter. Die Hauptverkehrsverbindung in Richtung Pilsen verläuft seit Jahren nicht mehr über den Grenzübergang Bayerisch Eisenstein.

Seite 8, Ziffer 1.2 – Vorgeschichte der Planung

Bei der Aufzählung der in der Vergangenheit realisierten und für die Zukunft geplanten Bauabschnitte wird der Knotenbereich bei Dreieck, Einmündung der St2134 nicht berücksichtigt. Der Ausbau dieses Knotens hat erhebliche Auswirkungen auf die Gesamtplanung bei Schweinhütt sowie deren Nutzen-Kosten-Bewertung.

Auf der Homepage des Vorhabenträgers wird dieser Bereich, der nur 200 Meter nach dem Ende des Planfeststellungsabschnittes entfernt liegt, für den weiteren Ausbau vorgesehen.

Seite 9, Ziffer 1.3.1 – Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Der Vorhabenträger geht von einem „gesetzlichen Auftrag“ zur Durchführung der Verlegung bei Schweinhütt aus.

Vgl. dazu Ziffer II, 3.: u.E. ist der BVWP verfassungswidrig und kann deshalb nicht als gesetzlicher Auftrag herangezogen werden. Zudem war die Begründung der Notwendigkeit für den Bedarfsplan unrichtig (vgl. Ziffer III,2.).

Seite 9, Ziffer 1.3.2 – Art und Umfang der Baumaßnahme

Der Vorhabenträger gibt an: „Mit der Planung soll die *Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit/-qualität erhöht, der zentrale besiedelte Bereich vom Verkehr entlastet und weiträumig umgangen werden.*“

Alternativmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden nicht geprüft. Die für Fußgänger und Radfahrer geforderte Verkehrssicherheit wäre kostengünstig und klimaneutral mit einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage sowie einer Verlegung der Bushaltestelle in den Ort hinein möglich. Die Behauptung, dass der zentral besiedelte Bereich vom Verkehr entlastet wird, ist falsch! Das Dorf Schweinhütt erstreckt sich in Hanglage südlich der jetzigen B11. Eine Trennwirkung zum bestehenden Dorf ist nicht gegeben.

Seite 10, Ziffer 1.5 – Straßenbauliche Beschreibung

Der Vorhabenträger gibt an: „*Ausbauabschnittes. Aufgrund der vielen Unfälle wurden bereits einige verkehrsrechtliche Maßnahmen (Gefahrzeichen mit Zusatzschild, zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, Überholverbot, Kurve, aufgelöste Richtungstafeln und zuletzt Ende 2015 ein LED-Blinklicht) angeordnet.*“

Wir weisen darauf hin, dass die Häufigkeit und Schwere der Unfälle mit Abschluss der Ausbaumaßnahme am Stausee zugenommen haben. Der Vorhabenträger hat die Ausbautrasse – ohne weitere verkehrsrechtlichen Maßnahmen zu veranlassen – in einer gefährlichen Kurvensituation enden lassen.

Seiten 13-20, Ziffer 2.1 – Darstellung unzureichende Verkehrsverhältnisse mit Unfallkarten

Die Aussagen des Vorhabenträgers sind beliebig und können als solide Begründung nicht herangezogen werden. Vergleichbare Verkehrssituationen gibt es zu Tausenden.

Der Vorhabenträger gibt an, dass sich seit Verkehrsfreigabe im November 2010 bis zur Erstellung des Erläuterungsberichts im Februar 2017, also in etwas mehr als sechs Jahren, im zum Ausbauvorgesehenen Abschnitt 51 Unfälle ereignet haben.

Wie oben dargestellt, war der Unfallschwerpunkt durch den Vorhabenträger u.E. fahrlässig herbeigeführt. Nach entsprechender verkehrsrechtlichen Maßnahmen ging die Unfallhäufigkeit zurück. Der Vorhabenträger gibt an, dass im Zeitraum 17.11.2017 – 28.02.2021 (drei Jahre) 20 „neue“ Verkehrsunfälle registriert wurden.

Aus den verschiedenen Kartendarstellungen zur Unfallstatistik sehen wir keinen Beleg, wonach außerordentliche Unfallschwerpunkte abzuleiten wären. Es wird nicht dargestellt, um welche Art von Unfällen es sich handelt. Auffallend ist allerdings, dass bei der Abbildung auf Seite 18 eine Unfallhäufung mit Schwerverletzten und Getöteten im Knotenbereich Dreieck zu vermuten ist. Hierzu werden keine Angaben gemacht, die Grafik ist unvollständig.

Die Vermutung liegt nahe, dass dieser Kreuzungsbereich weit gefährlicher ist als die für den Ausbau vorgesehene Strecke. Eine weitere Betrachtung jedoch nicht vorgenommen wird, um die postulierte „Notwendigkeit“ des vorliegenden Ausbaus nicht zu schwächen.

Bezüglich der Sicherheitspotenzialkarte bleiben wir bei unseren Ausführungen, wonach mit reduzierter Geschwindigkeit auf der Bestandstrasse von derzeit 70 km/h auf 50 km/h sowie mit einer Bedarfsampel ein weit größeres Sicherheitspotenzial zu erzielen ist als mit einem Ausbau bei gleichzeitiger Erhöhung der angestrebten Fahrgeschwindigkeit.

Seite 21, Ziffer 2.3.1 – Raumordnerische Entwicklungsziele / EDM

In Ziffer 2.3.1 wird sehr ausschweifend die Europaregion Donau-Moldau (EDM) beschrieben. Hier ist richtig zu stellen, dass die EDM lediglich eine freiwillig tätige Arbeitsgemeinschaft ohne jegliche raumordnerische oder institutionelle Befugnisse ist. Kernthemen sind insbesondere gesellschaftliche (Sprache, Kultur) und touristische Entwicklungsziele. Wenn der Vorhabenträger Wünsche der politischen Vertreter aus Arbeitssitzungen in den vergangenen Jahren zitiert, haben diese keinerlei Rechtsverbindlichkeit. Die abstrakten Ziele aus der Gründungszeit der EDM sind für den vorliegenden Planungsprozess nicht relevant und deshalb nicht zu werten.

Die Vermutung liegt nahe, dass der Vorhabenträger sein Vorhaben mit leeren Worthülsen aufwerten möchte, bzw. EDM-Phrasen nicht von offiziellen Planungszielen, wie etwa das LEP vorgibt, unterscheiden kann.

Seite 23, Ziffer 2.3.2 – Raumordnerische Entwicklungsziele / LEP

Während zur EDM viel geschrieben wird, werden relevante Ziele und Grundsätze des LEP nicht berücksichtigt.

Ferner erweckt der Vorhabenträger durch einen (beabsichtigten?) Schreib-/Zitierfehler den Eindruck, dass das LEP die unter 4.1 (LEP) dargestellten Ziele als für das Planungsvorhaben verbindlich seien. Es ist ein großer, sinnentstellender Unterschied, ob man von „verkehrsübergreifenden Festlegungen“ oder von „verkehrsträgerübergreifenden Festlegungen“ spricht. Im LEP sind unter 4.1 eindeutig verkehrsträgerübergreifende, also Ziele, die für alle Verkehrsträger (nicht nur Straßenbau) gelten sollen, dargestellt.

Die im Erläuterungsbericht aus dem LEP zitierten Stellen sind unvollständig. So fehlen insbesondere die im LEP vorgegebenen Grundsätze zu Nachhaltigkeit sowie zu Umwelt- und Klimaschutz.

Auffallend ist auch, dass Grundsätze aus dem Verkehrsbereich (Ziffer 4 LEP) im Erläuterungsbericht zwar zitiert werden, vom Vorhabenträger aber nicht umgesetzt werden.

Vgl. dazu nachfolgend einige Beispiele:

LEP, 1.1.2 Nachhaltige Raumentwicklung

(Z) Die räumliche Entwicklung Bayerns in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen ist nachhaltig zu gestalten.

- Das Vorhaben widerspricht dem Nachhaltigkeitsprinzip, weil Bau- und Unterhaltskosten auf folgende Generationen verlagert werden und massive Auswirkungen auf Klima und Landschaft die Lebensgrundlagen verschlechtern.

(Z) Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn ansonsten eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.

- Das Vorhaben wurde nicht auf seine ökologischen und klimarelevanten Auswirkungen geprüft.

LEP, 1.1.3 Ressourcen schonen

(G) Der Ressourcenverbrauch soll in allen Landesteilen vermindert werden. Unvermeidbare Eingriffe sollen ressourcenschonend erfolgen.

- Das Vorhaben hat lediglich die ingenieurbauliche Machbarkeit im Fokus. Der Ressourcenverbrauch wurde nicht geprüft.
- Der Eingriff stellt eine massive Verschlechterung der „Ressource Landschaft“ dar und bedingt dadurch negative Auswirkungen im Wirtschaftssektor Tourismus, mit direkter Auswirkung auf Ziffer LEP, 1.1.2.

LEP 1.2.2 Abwanderung vermindern

(G) Die Abwanderung der Bevölkerung soll insbesondere in denjenigen Teilräumen, die besonders vom demographischen Wandel betroffen sind, vermindert werden.

(G) Hierzu sollen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Möglichkeiten

- zur Schaffung und zum Erhalt von dauerhaften und qualifizierten Arbeitsplätzen,
- zur Sicherung der Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge,
- zur Bewahrung und zum Ausbau eines attraktiven Arbeits- und Lebensumfelds insbesondere für Kinder, Jugendliche, Auszubildende, Studenten sowie für Familien und ältere Menschen genutzt werden.

- Das Vorhaben fördert eindeutig den motorisierten Individualverkehr und bewirkt in der Folge eine Steigerung des MIV mit zusätzlicher Belastung der touristischen Zielregionen.
- Sowohl im Nationalpark als auch in den führenden Tourismusorten arbeitet man an Möglichkeiten zur Reduzierung des MIV (Förderung der Bahnreise, integrierte ÖPNV-Konzepte) das Vorhaben verschlechtert somit langfristig die Attraktivität der Tourismusdestination.
- Rückläufige Übernachtungszahlen und weniger Tagesbesucher führen zu Schließungen, Reduzierung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und der sozialen Teilhabe.
- Sie wirken sich negativ auf das Arbeitsplatzangebot aus und beschleunigen eine Abwanderung.
- Der Vorhabenträger hat sich bereits mehrfach öffentlich selbst dafür „gelobt“, dass durch die Baumaßnahmen des Staatlichen Bauamtes Passau die regionale Bauwirtschaft gestärkt wird (zuletzt Bayerwald-Bote vom 30.12.2021, Seite 23, Interview mit Robert Wufka zu seinem Dienstende). Es ist befremdlich, wenn die Bauwirtschaft von leitenden Beamten als zukunftsweisender Wirtschaftszweig gesehen wird, der die Region nachhaltig stärken soll.

1.3.1 Klimaschutz

(G) Den Anforderungen des Klimaschutzes soll Rechnung getragen werden, insbesondere durch die Reduzierung des Energieverbrauchs mittels einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, ...

- Klimaschutzziele werden vom Vorhabenträger nicht untersucht.

- Das Vorhaben trägt nicht zur Reduzierung des Energieverbrauchs bei. Durch längere Fahrstrecken wird der Energieverbrauch sowohl beim Bau als auch beim Betrieb unverhältnismäßig erhöht.
- Durch die Verlegung auf der Plantrasse soll ein künstlicher „Steigungsbereich von Zwiesel her kommend“ (vgl. Seite 12 Erläuterungsbericht, vorletzter Absatz) angelegt werden. Auf der bisherigen Trasse besteht kein merklicher Steigungsbereich.
- Warum beim Ausbau ein Steigungsbereich entsteht, der vorher nicht erkenntlich war, erschließt sich uns nicht.
- Durch die Plantrasse wird aufgrund der höheren Geschwindigkeiten, die erzielt werden sollen, sowie durch den konstruierten Steigungsbereich der Treibstoffverbrauch im fließenden Verkehr unnötig erhöht.

1.3.2 Anpassung an den Klimawandel

(G) Die räumlichen Auswirkungen von klimabedingten Naturgefahren sollen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden.

(G) In allen Teilräumen, insbesondere in verdichteten Räumen, sollen klimarelevante Freiflächen von Bebauung freigehalten werden.

- Die zusätzliche Versiegelung hat Auswirkungen auf Klimaveränderungen und stellt u. A. einen Eingriff in den Wasserhaushalt dar.
- Auch dieser Grundsatz wird durch das Vorhaben gebrochen!

4.1.1 Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (Ziffer 4.1 = verkehrsträgerübergreifend!)

(Z) Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

- Der Vorhabenträger widersetzt sich diesem Ziel, indem sanierungsbedürftige Bestandsinfrastruktur im Landkreis (Riedbachbrücke, Brücke über den Schwarzen Regen an der St2135 in Regen, Panzerstraße),
- bzw. einfach zu beseitigende Gefahrstellen (Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer mit Lichtsignalanlage in Schweinhütt) vernachlässigt werden.

4.1.2 Internationales, nationales und regionales VerkehrswegeNetz (gilt verkehrsträgerübergreifend!)

(G) Die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale VerkehrswegeNetz soll verbessert werden.

(G) Das regionale VerkehrswegeNetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden.

- Die Erfüllung dieses Grundsatzes ist nicht an das Planungsprojekt gebunden, da der Ausbau der B11 in der Betrachtungsregion ausreichend ist. Zudem hat der Vorhabenträger keinen Einfluss auf eine Ausbaufortsetzung auf tschechischer Seite, wo ein wesentlich niedriger Ausbaustandard vorliegt.
- Verkehrsträgerübergreifend besteht bereits jetzt eine gute Schienenbedienung mit perfekt abgestimmten Anschluss in Bayerisch Eisenstein/Železna Ruda. Eine durchgehende Schienenbedingung Klattau – Plattling wird angestrebt. Die Schienenverbindung nach Pilsen und Prag ist bereits jetzt in den deutschen Auskunftsmedien berücksichtigt. Die Schienenverbindung Zwiesel – Dresden ist z.B. über das tschechische Schienennetz unwesentlich länger.
- Wie bereits oben dargestellt, vernachlässigt der Vorhabenträger den Grundsatz, das regionale VerkehrswegeNetz leistungsfähig zu halten.

4.1.3 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrserschließung (gilt verkehrsträgerübergreifend!)

(G) Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten sollen insbesondere durch die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs verbessert werden.

(G) Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

- Der Vorhabenträger lässt die Regionalbahnverbindung Bayerisch Eisenstein – Plattling (dort mit direktem Anschluss zum Fern- und Regionalverkehr), die insbesondere zur Verkehrs-entlastung im Tourismus- und Ausflugsverkehr sowie im Pendlerverkehr beiträgt, bei den Planungen unberücksichtigt.
- Bemühungen zur Berücksichtigung einer integrierten, auf die ÖPNV-Entwicklung abgestimmte Verkehrsplanung, sind nicht erkennbar.

4.2 Straßeninfrastruktur

(G) Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

(G) Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.

- Die Einhaltung dieses Grundsatzes damit begründen zu wollen, dass beim Planungsvorhaben als Variantenvergleich der Ausbau der Bestandstrasse verworfen wurde, entbehrt jeglicher Grundlage! (vgl. Erläuterungsbericht, Seite 23, zweiter Bullet)
- Der Vorhabenträger handelt offensichtlich gegen diesen Grundsatz. Kosten- und planungsintensive Großmaßnahmen binden Personalressourcen, so dass weniger Kapazität für Bestandserhaltung vorhanden ist, was folglich zu erheblichem Sanierungsrückstau führt.

Seite 24, Ziffer 2.4.1 – Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung

Die prognostische Einschätzung der Verkehrsentwicklung ist unzureichend und nicht aktuell: Sie beziehen sich auf die Auswertung der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015. Die in den letzten Jahren deutlich erkennbaren geänderten gesellschaftlichen Verkehrsgewohnheiten sind nicht berücksichtigt. Gerade durch die Pandemie wurde eine auch für die Zukunft wirksame Umstellung auf Home-Office und der Ersatz von Dienstreisen durch Videokonferenzen beschleunigt. Außerdem ist nicht ersichtlich, welche Verkehrsmengen durch den geplanten weiteren Ausbau der B11 im Abschnitt Ruhmannsfelden-Patersdorf, wodurch insbesondere der touristische Verkehr in Richtung Arberregion und nach Bodenmais über Teisnach gelenkt werden soll, für den Abschnitt bei Schweinhütt entfallen.

Aufgrund der Klimaschutzgesetzgebung ist die Gesellschaft und die Politik zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens im MIV verpflichtet.

- Wir fordern den Vorhabenträger auf, dieser Forderung nachzukommen und eine nachvollziehbare Verkehrsprognose vorzulegen, aus der ersichtlich wird, dass man unter Einbezug aller Verkehrsträger bemüht ist, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren!

Seite 25, Ziffer 2.4.2. und 2.4.3 – Schließung Ausbaulücken / Verbesserung grenzüberschreitende

Das Märchen von der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der hohen grenzüberschreitenden Bedeutung wird auch durch mehrfache Wiederholung nicht zu Realität. Diese Einschätzung beruht allein auf den Ansichten des Vorhabenträgers und beruhen auf einer Falschinterpretation überholter Ausbaustandards nach RAL 2012. Die angeführten "Netzlücken" sind dem unzureichenden und nach der aktuellen RAL bereits veralteten überdimensionierten Ausbau-"Konzept" geschuldet.

Die Aussage einer überregionalen und für den Verkehr nach Tschechien hohen Bedeutung der B11 ist unzutreffend und falsch. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Deutschland ändert nichts an der Tatsache, dass der Grenzübergang Bayerisch Eisenstein von nachrangiger Bedeutung ist und ein Ausbau der E53 auf tschechischer Seite nicht fortgesetzt wird.

- Der Vorhabenträger möge die vorliegenden Fakten bei seiner Planung berücksichtigen und sich tatsächlich notwendigen Sanierungsmaßnahmen annehmen.

Seite 25, Ziffer 2.4.4 – Verbesserung der Streckencharakteristik

Wie bereits beschrieben geht man bei der Konstruktion der gewünschten Streckencharakteristik von überholten Ausbaustandards aus, die nicht den Standards des aktuellen RAL (siehe oben) entsprechen.

Die Behauptung, die Wirtschaftlichkeit würde für die Straßennutzer erhöht, entbehrt jeglicher Grundlage. Zumal durch den Bau einer Steigungssituation aus Fahrtrichtung Zwiesel und durch höhere Geschwindigkeiten ein höherer Treibstoffverbrauch indiziert wird.

- Klimaschutzziele werden somit nicht eingehalten.
- Die B11 hat im Bereich Regen – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein überwiegend lokal bis regionale Erschließungsfunktion. Die Forderung des Ausbaus nach Verbindungsfunktionsstufe 1 geht völlig an der Realität vorbei.
- Ferner kann auch die Sinnhaftigkeit einer Widmungsbeschränkung zur Kraftfahrstraße nicht belegt werden. Der Teilabschnitt Regen – Zwiesel verbindet nicht zwei Mittelzentren, wie vom Vorhabenträger auf Seite 43 (Erläuterungsbericht) angeführt. Regen und Zwiesel bilden aufgrund der räumlichen Nähe ein gemeinsames Mittelzentrum!

Seite 26, Ziffer 2.4.5 – Verbesserung der Verkehrssicherheit

Sie Behauptung, dass „Überholdruck“ abgebaut werden muss, ist aufgrund der tatsächlich zurückgelegten Distanzen zwischen Zwiesel und Regen nicht nachvollziehbar und rechtfertigt den Ausbau in keinsten Weise. Darüber hinaus ist es nicht plausibel, dass die vom Vorhabenträger gewünschten höheren Geschwindigkeiten mehr Sicherheit bieten können. In der Regel steigt die Schwere der Unfällen mit der Geschwindigkeit.

Der „innerörtliche“ Sicherheitsgewinn, wenn man bei der Bestandstrasse überhaupt von innerorts sprechen kann, kann sehr einfach hergestellt werden: (vgl. oben) Bedarfsampel, Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h, Verlegung der Bushaltestelle in den Ort.

- Der Vorhabenträger wird aufgefordert, den Zusammenhang von höherer Geschwindigkeit und Mehrwert für die Verkehrssicherheit zu belegen!
- Ausbaustandards, die weiterhin auf zunehmenden Verkehr und hohe Geschwindigkeiten setzen, während EU-weit Geschwindigkeiten von 80 km/h bzw. 90 km/h außerorts für steten und sicheren Verkehrsfluss sorgen, sind nicht genehmigungsfähig.

Seite 27, Ziffer 2.4.6 – Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer

Die Begründung der Wirtschaftlichkeit zählt abermals die altbekannten Wiederholungen und nicht haltbaren Interpretationen den Vorhabenträgers auf. Für den geneigten Leser des Erläuterungsberichts wird überdeutlich, dass der Vorhabenträger nach plausiblen Argumentationen für den Ausbau sucht. Diese werden aber auch durch Wiederholungen nicht schlüssiger.

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass man entweder von einer Gefälligkeitsplanung ablenken will oder dass man nicht wirklich hinter der Planung steht.

Die Beispiele der „erhöhten Wirtschaftlichkeit“ sind freie Interpretationen des Vorhabenträgers, können nicht belegt werden oder sind längst von der Realität überholt:

- *„Vereinheitlichte Fahrgeschwindigkeit und Verringerung der Reisedauer“:*
Diese Behauptung bringt keinen realistischen Mehrwert für die Hauptnutzer dieser lokalen Verbindungsstraße. Die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf etwa einem Kilometer stellt „keine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit für den Nutzer“ dar, wenn die Einfahrt in die Ortszentren Regen und Zwiesel diesen angeblichen „Zeitvorteil“ an der ersten Ampel oder Abbiegesituation hinfällig werden lassen.

- „Wirtschaftlichkeit durch Beschleunigung“:
Mit einer in den nächsten Jahren zu erwartenden allgemeinen Geschwindigkeitsreduzierung für Landstraßen auf 80 km/h, wie in vielen anderen Ländern bereits üblich, entfällt ein weiteres Argument für eine Beschleunigung.
- „Die Attraktivität des Bayerischen Waldes als Tourismusstandort steigt durch die höhere Leistungsfähigkeit der Straße“:
Im Gegenteil, durch steigendes Verkehrsaufkommen im MIV nimmt die Attraktivität ab. Führende Tourismusgemeinden und der Nationalpark arbeiten an Verkehrsberuhigungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen. Zudem kommen die Urlauber nicht wegen ausgebauter Straßen in den Bayerischen Wald, sondern wegen des Erholungswertes der Natur. Im Übrigen sind die meisten Gäste eher verwundert über den überdurchschnittlich hohen Ausbaustandard der vorhandenen Straßen (das sind sie von anderen Regionen nicht gewöhnt).
- „Volkswirtschaftlicher Nutzen durch niedrigere Unfallfolgen“:
Eine dreiste Behauptung, wenn man bedenkt, dass der Vorhabenträger die Ausbautrasse am Stausee bewusst in einer gefährlichen Kurve enden ließ. Es dürfte hinlänglich bekannt sein, dass die Unfallschwere bei hohen Geschwindigkeiten nachweislich zunimmt.
- „Positives Nutzen-/Kostenverhältnis“:
Diese Behauptung bedarf zwingend einer Neubewertung!
Bei der Anmeldung zum BVWP konnte für das Projekt einen NKV von 2,1 geltend gemacht werden! Da sich die Projektkosten zwischenzeitlich mehr als verdoppelt haben, dürfte der NKV unter 1 gesunken sein.

Eine Umsetzung des Projektes ist nicht mehr gerechtfertigt!

Zudem bindet die Aufrechterhaltung von Planungskapazitäten für derart unwirtschaftliche Projekte erhebliche Ressourcen, die volkswirtschaftlich nicht zu vertreten sind.

Darüber hinaus ist bekannt, dass die Mitteldeckung selbst für Projekte im Vordringlichen Bedarf, kaum für die Hälfte der Projekte ausreichend ist. Selbst der Bundesrechnungshof kritisiert eine unzureichende und nicht nachvollziehbare Überprüfung der angemeldeten Straßenbauprojekte. Am Ausbauprojekt kann aus volkswirtschaftlichen Gründen, aus Umweltschutzgründen und aus Klimaschutzgründen nicht weiter festgehalten werden.

Seite 27-28, Ziffer 2.5 – Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Behauptung, wonach durch das Vorhaben eine „Verbesserung der Lärm- und Abgassituation“ für Schweinhütt erreicht wird, vernachlässigt, dass durch die Plantrasse eine willkürliche und unnötige Verlagerung zum Ort Bettmannsäge hin stattfindet. Dazu werden massive klimaschädliche Begleiterscheinungen durch Bau und Betrieb der Trasse in Kauf genommen. Hinzu kommt, dass der Ort Schweinhütt selbst bereits abseits der Bestandstrasse liegt und eine Lärmbelästigung für die Wohnbebauung vernachlässigbar ist.

Ferner muss die Bewertung von Lärm- und Schadstoffbelastung mit zunehmender Transformation des Verkehrssektors vom Verbrenner zu elektrobetriebenen Fahrzeugen neu untersucht werden. Die angenommenen Werte aus den Planungen des letzten Jahrtausends sind überholt.

Aus der vorliegenden Tektur sind keine Neuberechnungen ersichtlich!

Die städtebauliche Bedeutung der Plantrasse wird nach PRINS als unbedeutend eingestuft.

Ein geringer wirtschaftlicher Vorteil aus der Plantrasse kann lediglich für den Steinmetzbetrieb und den Hotelbetrieb vermutet werden. Ebenso wie für landwirtschaftliche Flächen, die (wie aus gut unterrichteten Kreisen zu erfahren ist) nach dem Ausbau zu Bauland aufgewertet werden sollen. Liegt hier eine Gefälligkeitsplanung vor?

Seite 27, Ziffer 2.6 – Ergebnis (Planrechtfertigung)

Die Argumentation zur Planrechtfertigung ist – wie unsererseits mehrfach ausgeführt – nicht schlüssig.

Eine angemessene Alternativenprüfung im Sinne des KSG ist nicht erfolgt. Aus diesem Grund ist die Planung rechtswidrig!

Eine Begründung für den Ausbau im Bundesverkehrswegeplan zu suchen ist nicht haltbar.

- Zum einen ist der BVWP als verfassungswidrig zu bewerten, denn Klimaschutzziele werden nicht erreicht und das KSG nicht beachtet.
- Außerdem sind die – auch für den vordringlichen Bedarf – angemeldeten Projekte finanziell nicht annähernd gedeckt, wie auch der Bundesrechnungshof festgestellt hat.
- Der mit 2,1 ohnehin als sehr gering zu bezeichnende NKF, dürfte bei Betrachtung der tatsächlichen Kosten (bisher Verdoppelung von 10 Mio. Euro auf 20 Mio. Euro in neun Jahren) unter 1 fallen.
- Der Einbezug des kompletten Ausbauvorhabens, also inklusive Knotenpunkt Dreieck, würde geschätzt weitere rund 5 Mio. Euro (mit steigender jährlicher Tendenz) verschlingen, so dass ein NKF über 1 nicht erreichbar ist.
- Ein Festhalten an den Planungen bindet Ressourcen und ist volkswirtschaftlich nicht zu vertreten.

Seite 30, Ziffer 3 – Begründung des Vorhabens / Variantenvergleich

Eine Kommentierung der Vorhabensbegründung erübrigt sich im Wesentlichen.

Aus den o.g. Ausführungen ist hinreichend belegt, dass sowohl die Plantrasse als auch die dargestellten Ausbauvarianten als Alternativlösungen nicht gerechtfertigt sind. Sie widersprechen landesplanerischen Entwicklungszielen und übergeordneten Klimaschutzzielen.

Sowohl hinsichtlich Verbindungsfunktion und Verbindungsbedeutung ist die B11 im vorliegenden Abschnitt in EKL 2-3 einzuordnen, weshalb die Ausbaudimension nach den vorgelegten Wünschen nicht begründbar ist und auch nicht den Vorgaben nach RAL entspricht. Der nach Ansicht des Vorhabenträgers notwendige Ausbau bedeutet einen unangemessenen Eingriff in die Landschaft und in das Landschaftsschutzgebiet. Die Identität des Mittelgebirgsraumes und die Veränderung des typischen Landschaftsbildes würden zum Schaden der Tourismusregion zerstört!

Wie ausgeführt, kann eine Entlastung der an die Bestandstrasse angrenzende Ortsrandbebauung durch sehr einfache und kostengünstiger Maßnahmen in kürzester Zeit erreicht werden:

Mehr Verkehrssicherheit und verstetigter Verkehrsfluss durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h.

Mehr Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer durch bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage.

Mehr Sicherheit für den Schülertransport durch Verlagerung der Bushaltestelle in den Ort.

Mehr Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsreduzierung, leisen Straßenbelag und Lärmschutzmaßnahmen. Durch einen steigenden Anteil an alternativ betriebenen Fahrzeugen ist zudem eine weitere Reduzierung von Emissionen gegeben.

Der BN appelliert eindringlich, das vorliegende Projekt in allen Ausbauvarianten zu stoppen!

- Planungskapazitäten werden für dringendere Projekte in der Region, wie z.B. für die Sanierung der Riedbachbrücke, benötigt.
- Ressourcen bei Bauämtern, Ingenieurbüros, Plangenehmigungsbehörden und Gerichten sollten in Zeiten dringend notwendiger Maßnahmen, wie sie sich aus der Hochwasserkatastrophe im Sommer 2021 ergeben haben, nicht nutzlos vergeudet werden.
- Es ist ein Affront gegenüber allen, die durch das Sommer-Hochwasser 2021 zu Schaden gekommen sind, wenn knapper werdende Finanzmittel für unnötige Bauvorhaben, wie die vorliegende, verschwendet werden.

Seite 46, Ziffer 4.2.1 – Technische Gestaltung der Baumaßnahme / Querschnittswahl

In Absatz drei der Tektur wird der **Ausbaustandard bzgl. militärischer Schwerstfahrzeuge** thematisiert.

Im Abschnitt der B11 zwischen Regen und Zwiesel ist kein militärischer Verkehr bekannt. Militärischer Schwerverkehr in der Region verläuft ausschließlich von und zur Bayerwald-Kaserne. Sollte der militärische Schwerverkehr mangels Brückeninstandhaltung (Brücke über den Schwarzen Regen, St2135/Panzerstraße) oder aufgrund zu enger Radien im neuen Kreisverkehr St2135 /Zwieseler Straße am Ortseingang Regen nun über die St2132 in Richtung Langdorf – Zwiesel – B11 – Riedbergtunnel geführt werden, widerspricht dies in eklatanter Weise den Klimaschutzzielen:

- Durch die Verlagerung des militärischen Schwerverkehrs wird erheblicher Mehrverkehr und dadurch ein höherer Ausstoß an CO₂ und gesundheitsschädlicher Stickoxyden verursacht.
- Die bisher nur als Umleitungsstrecke (aufgrund Tonnagebeschränkung der Brücke) vorgesehene Streckenführung über die St2132 bedeutet einen Umweg von etwa 18,5 Kilometer (2,3 Kilometer von der Kaserne bis zum Riedbergtunnel gegenüber 20,8 Kilometer bei Streckenführung über Langdorf – Zwiesel – Schweinhütt – Riedbergtunnel).
- Der Mehrverkehr stellt eine unnötige Belastung der Ortsdurchfahrten Langdorf, Schwarzach, Außenried, Zwiesel und Schweinhütt dar.
- Die St2132 mit ihren engen Ortsdurchfahrten und der Topografie ist in keinster Weise für eine langfristige Verkehrsverlagerung geeignet.

Außerdem ist bekannt, dass das Bundesfernstraßennetz im Bayerischen Wald im Zulauf zu den Bundesautobahnen nicht für Schwerlastverkehr ausgelegt ist:

- Die B11 ist aufgrund Tonnage beschränkter Brücken im Zulauf zur BAB3 und BAB92 nicht für Schwerlastverkehr geeignet ist.
- Die Anbindung an die Autobahn über die B85 ist wegen Instandhaltungsvernachlässigung der Riedbachbrücke nicht möglich.

Es ist nicht akzeptabel, dass der militärische Schwerverkehr über Staats- und ggf. Kreisstraßen abgewickelt werden muss.

- Aus Kosten- und Klimaschutzgründen ist der militärische Schwerverkehr (wie früher auch) über die Verlagerung auf die Schiene abzuwickeln.
- Die mehrmals jährlich stattfindende bundesweite Verlegung der in der Bayerwald-Kaserne geparkten Panzer kann nicht auf Kosten der Allgemeinheit und zu Lasten von Landschaftsverbrauch und Missachtung der Klimaschutzziele weitergeführt werden.
- Vielmehr liegt es in Zuständigkeit des Verteidigungsministeriums für angemessene Transportwege zu sorgen. Dabei muss der Schiene Vorrang eingeräumt werden. Hierzu ist die Zusammenarbeit und eine geeignete Finanzierungslösung mit der Bundeseigenen Schienennetzzuständigkeit (DB Netz AG) gefunden werden, um die sanierungsbedürftigen Eisenbahnbrücken schnellstmöglich nachfrage- und bedarfsgerecht instanzzusetzen.
- Bei der Anschaffung von Puma-Kampfpanzern für die Bayerwald-Kaserne zum Stückpreis von rund 10 Mio. Euro sollte ein angemessener Transportweg bedacht werden, wenn die Panzer mehrmals jährlich zum bundesweiten Einsatz ausgefahren werden.

Sollte unsere hier geäußerte Annahme zutreffen, muss dem Vorhabenträger mangelnde Planungskompetenz oder die Absicht, zusätzlichen Verkehr produzieren zu wollen, unterstellt werden. Beides unterläuft das Minimierungsgebot sowie die gesetzliche Vorgabe zu einer Alternativenprüfung im Sinne des KSG.

Es kann nicht Aufgabe des Staatlichen Bauamtes sein, den militärischen Schwerverkehr zu Lasten der Staatsstraßennetzes und ohne Berücksichtigung alternativer Transportmöglichkeiten zu organisieren. Es ist in Abstimmung mit dem Verteidigungsministerium und der für die Schieneninfrastruktur zuständigen DB Netz AG zu sorgen, dass sanierungsbedürftige Eisenbahnbrücken schnellstmöglich wieder in einen brauchbaren Zustand versetzt werden.

Seite 63, Ziffer 5.5.2 – Umweltauswirkungen / Auswirkungen auf das globale Klima

Der Vorhabenträger führt aus, dass das Vorhaben (sinngemäß) aufgrund der Aufnahme im Bundesverkehrswegeplan keiner weiteren Betrachtung und Alternativenprüfung im Sinne der Klimaschutzgesetzgebung bedarf. Zudem führt er aus, dass die Maßnahme aufgrund ihrer geringen Projektgröße keine nennenswerten globalen Klimaschäden hervorrufen wird. Zudem geht er davon aus, dass aufgrund des leistungsfähigeren Verkehrs eine Treibstoffeinsparung indiziert wird.

DEM WIDERSPRECHEN WIR ENTSCHIEDEN!

Der Notwendigkeit des Ausbaus der B11-Teilabschnitte wird vom Vorhabenträger stets in ihrer Gesamtheit der kompletten Trasse Deggendorf – Regen – Zwiesel – Bayerisch Eisenstein begründet. Insbesondere zielt der gesamte Ausbau aus Sicht des Vorhabenträgers auf eine sogenannte höhere Leistungsfähigkeit mit einer einhergehenden Verkehrsmehrung ab. Der Vorhabenträger arbeitet stets in verhältnismäßig kleinen Teiltranchen, vermutlich, um Auswirkungen und Kosten „gering“ erscheinen lassen zu können. Die „Stückwerksplanungen“ haben sogar dazu geführt, dass zum Teil Unfallschwerpunkte provoziert wurden oder – wie bei der vorliegenden Plantrasse – der Ausbau vor dem Knotenpunkt bei Dreieck endet. Die bruchstückhafte Ausführung „erzwingt“ in der Argumentation des Vorhabenträgers in der Folge den Weiterbau. Somit können auch kleine Bauabschnitte in der Umweltbetrachtung nicht isoliert gesehen werden.

Die Verpflichtung zur Alternativenprüfung auf Grundlage des KSG haben wir in Ziffer II ausführlich dargestellt.

VI. Abschließende Feststellung

Die Planung beachtet nicht geltendes Recht zur Klimaschutzgesetzgebung:

1. Die Auswirkungen von Schadstoffemissionen werden unzureichend dargestellt. So wird lediglich benannt, dass Lärm- und Schadstoffemissionen im laufenden Verkehr die derzeitigen Grenzwerte (vermutlich) nicht übersteigen werden.
2. Emissionen durch den Baustellenbetrieb werden nicht untersucht. Lediglich unter „Verkehrsregelung während der Bauzeit“ (Seite 77) ist eine quantitative Abschätzung des erhöhten LKW-Verkehrs während der Bauphase angegeben, nicht aber die Wirkung auf Klimaschädigung durch den Bau.
3. Es fehlen Angaben zu den baubedingten Treibhausgasemissionen:
 - a. Wie bemessen sich die Treibhausgasemissionen und der besonders gesundheits-schädliche Stickoxyd-Ausstoß, durch die Baufahrzeuge und durch den Ab- und Antransport von Baumaterial?
 - b. Welche Emissionen entstehen aufgrund von Quantität und Qualität der Baumaterialien?
 - c. Welche Emissionseinsparungen können durch Recycling-Asphalt oder sonstige neuartigen „grüne“ Baumaterialien erreicht werden?
 - d. Welche Emissionen entstehen aufgrund von Quantität und Qualität der Hilfs- und Betriebsstoffe?
 - e. Welche Umweltzertifikate müssen die ausführenden Unternehmen vorlegen?
 - f. Wie wirkt sich die zusätzliche Versiegelung und Verdichtung landwirtschaftliche Fläche durch Bauablagerung aus?
4. Es fehlt die in einer soliden Alternativenprüfung vorgeschriebene Überlegung zu Verkehrs-reduzierungsmöglichkeiten, bzw. Bedarfseinschätzung:
 - a. Welche Verkehrs- und Besucherlenkungsprobleme entstehen bei Nationalpark und Tourismusorten aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr?

- b. Werden die Bemühungen zur Reduzierung des Individualverkehrs (z.B. bei Nationalpark und der Tourismusregion) durch das Bauvorhaben unterlaufen?
- c. Wurde bei der Argumentation, das Vorhaben sei wichtig für die Tourismusregion die Möglichkeit der Bahnreise (inkl. seiner klimaschonenden Wirkung) geprüft?
- d. Welche Alternativen zum Straßenausbau wurden geprüft?
- e. Wurde geprüft, wie hoch der durch das Straßenbauprojekt indizierte Mehrverkehr sein wird?
- f. Wurde eine Verlagerung des (militärischen) Schwerverkehrs auf die Schiene geprüft?
- g. Welche Ressourcen- und damit Emissionseinsparung kann durch Verzicht (bzw. Alternativen) zur Plantrasse erreicht werden?
- h. Welche Bauwerke sind bei geringerem Ausbaustandard tatsächlich notwendig?
- i. Usw.

Es fehlt eine abschließende Analyse, nach wie vielen Betriebsjahren die vom Vorhabenträger angeführten Treibstoffeinsparungen der Verkehrsteilnehmer, die baubedingen Emissionen (Baustellenbetrieb und Baumaterialienherstellung) amortisiert haben?

- 1. Der BN lehnt das Vorhaben in der geplanten Version ab.**
- 2. Es ist überdimensioniert und stellt eine erhebliche Belastung für Landschaft und Schutzgüter dar.**
- 3. Das Vorhaben berücksichtigt weder die gegebenen verkehrlichen Bedürfnisse noch erfüllt die Planung fachliche Standards und rechtliche Vorgaben.**
- 4. Das Vorhaben wurde trotz Überarbeitung in der vorliegenden Tektur nur unwesentlich geändert. Rechtsverbindliche Vorgaben wurden nicht berücksichtigt.**
- 5. Die Begründung zur Planrechtfertigung muss als unzureichend bezeichnet werden.**
- 6. Es ist ethisch nicht vertretbar, dass bei menschlichem Leid und zerstörter Infrastruktur im Ahrtal (und anderen Regionen) aufgrund der Flutkatastrophe im Sommer 2021 unwichtige Maßnahmen, wie die Vorliegende, unnötig Ressourcen bei Planungskapazität, Kapazität zur Bauausführung und erhebliche Finanzmittel bindet.**
- 7. Wir stellen fest, dass die Planungsunterlagen hinsichtlich der Klimaauswirkungen im Sinne der geltenden Klimaschutzgesetzgebung unvollständig sind.**
- 8. Das Vorhaben ist aufgrund erheblicher Planungs- und Verfahrensmängel nicht genehmigungsfähig.**

Wir appellieren eindringlich, die Planung zu stoppen!

Mit freundlichen Grüßen

Roland Schwab
Vorsitzender Kreisgruppe Regen