

BUND Naturschutz, Amanstraße 21, 94469 Deggendorf

Regierung von Niederbayern

Sachgebiet 32 – Planfeststellungen

Postfach

84023 Landshut

vorab zur Fristwahrung per Fax: 0871 / 808 - 1002

Kreisgruppe Deggendorf
Amanstraße. 21
94469 Deggendorf

☎ 0991 / 32555
☎ 0991 / 342214

deggendorf@bund-natur-
schutz.de

www.deggendorf.bund-
naturschutz.de

Unser Zeichen: 04/2021

Ihr Zeichen:

Ihr Schreiben vom:

Bearbeitung:
Ke

Datum:
26.04.2021

Planfeststellung (§ 17ff FstrG) i. V. m. Art. 72 ff BayVwVfG und UVPG) für den Neubau der Ortsumgehung Auerbach, Landkreis Deggendorf

Unsere Stellungnahme im Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Antrag des staatlichen Bauamtes Passau wird ein Planfeststellungsverfahren für die Errichtung einer „Ortumgehung Auerbach“ (B533) durchgeführt.

Zu diesem Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben besitzt in Relation zu den Kosten einen lediglich marginalen verkehrlichen Nutzen

Die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern gehören bereits heute zu den mit Straßen für den motorisierten KFZ-Verkehr am dichtesten und am besten erschlossenen Ländern weltweit.

Dies hat zu Folge, dass auch mit enormen zusätzlichen Investitionen – wie hier mit geschätzt mehr als 36,6 Mio € für lediglich 1,4 km Planfeststellungsstrecke (d. h. mit mehr als 26.000 € pro Meter Straße) – nur noch äußerst geringe verkehrliche Verbesserungen erreicht werden können.

Aufgrund des geringen verkehrlichen Nutzens in Relation zu den enormen Kosten, sollte daher auf den Bau der Ortsumfahrung, wie in den Planunterlagen dargestellt, verzichtet werden und die vorgesehenen öffentlichen Mittel in anderer Weise gewinnbringender verwendet werden.

Es darf in diesem Zusammenhang z. B. daran erinnert werden, dass aktuell dem Amt für ländliche Entwicklung Niederbayern Fördermittel erheblich gekürzt wurden, weshalb die Finanzierung von zahlreichen wichtigen und sicherlich volkswirtschaftlich rentableren kommunalen Projekten gestoppt werden musste.

Bankverbindung:

IBAN: DE98 7415 0000
0380 0150 57

BIC: BYLADEM1DEG

Sparkasse Deggendorf

2. Der geplante Straßenbau widerspricht dem Klimaschutz

Zugleich besteht die eigentliche gesellschaftliche Zukunftsaufgabe der nächsten Jahre und Jahrzehnte nicht vorrangig darin, letztendlich marginale verkehrliche Verbesserungen zu realisieren. Vielmehr muss der Stopp und die Trendumkehr in der Erderhitzung erreicht werden. Hierzu muss mit der Verringerung bzw. der Eliminierung der CO₂-Emissionen innerhalb eines kurzen Zeitraums (schon nach offiziellen Klimazielen innerhalb der nächsten 3 Jahrzehnte bis 2050) eine äußerst anspruchsvolle, aufwändige und erheblich wichtigere Aufgabe bewältigt werden.

Die Folgen der Erderwärmung sind auch in der Region in Form u. a. von großflächigen Waldschäden, zunehmenden Dürreproblemen im Wald und in landwirtschaftlichen Nutzflächen, zunehmenden Niedrigwasserphasen in den Gewässern und im Grundwasser (mit Folgen für die Trinkwasserversorgung) bereits eindringlich zu erkennen.

In Bezug auf die Bekämpfung der Erderwärmung ist festzustellen, dass, anders als alle anderen Politikbereiche, der Politikbereich „Verkehr“ bisher nichts zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen beigetragen hat. Das Verkehrsministerium bleibt vielmehr massiv selbst hinter den selbst gesteckten Zielen zurück. Die geplanten und mit Planfeststellungsverfahren vorbereiteten Investitionen der Straßenbauverwaltung lassen, wie hier, auch nach wie vor nicht erkennen, dass ein Beitrag des Verkehrssektors zu einem effektiven Klimaschutz geplant wäre. Erhebliche öffentliche Mittel sollen vor allem so ausgegeben werden, dass die besonders klimaschädlichen motorisierten KFZ-Verkehre noch angeregt und verstärkt werden; zugleich werden hierdurch öffentliche Mittel gebunden, die statt für den Bau neuer Straßen für Klimaschutzmaßnahmen oder auch eine im Sinne des Klimaschutzes dringend notwendige echte „Verkehrswende“ eingesetzt werden müssten, d. h. für die Etablierung von Alternativen zur Bewegung von Menschen und Gütern mit KFZ.

3. Planung und Verkehrsprognosen berücksichtigen nicht die aktuellen und zukünftigen Veränderungen und Notwendigkeiten im Verkehrsgeschehen

Nicht zuletzt in der Corona-Pandemie wurde in diesem Sinne z. B. besonders eindrücklich sichtbar, dass u. a. heutige digitale Mittel erfolgreich eingesetzt werden können, um Reisen zu reduzieren oder verzichtbar zu machen (z. B. Videokonferenzen statt persönlichen Treffen) oder um Wege zwischen Arbeitsplatz und Wohnort zu vermeiden oder deutlich zu reduzieren (durch sog. Home-Office). Sichtbar wurde auch, dass z. B. Investitionen in den Ausbau der digitalen Infrastruktur deutlich notwendiger sind als weitere Investitionen in KFZ-Straßen. Jeder in der digitalen Infrastruktur investierte Euro erzielt einen deutliche höheren Grenznutzen als jeder in den Straßenbau investierte Euro (abgesehen davon, dass öffentliche Mittel im Verkehrssektor ohnehin vorrangig für den Unterhalt und die Erneuerung bestehender Straßen und Straßenbauwerke ausgegeben werden sollte, bevor weitere Straßen hinzugeplant und -gebaut werden).

Zugleich ist in der Folge der Pandemie zu erwarten, dass der bisher als ungebrochen ansteigend angenommene Trend zur weltweiten Globalisierung und zu angeblich unausweichlich zunehmenden Transporten (u. a. zwischen Deutschland und Tschechien entlang der B533) durchaus in Frage gestellt werden kann und in Frage gestellt werden muss. Wiederum in Anbetracht der Erderwärmung ist es zudem z. B. richtig und unvermeidlich, die unter anderem in den vorgelegten Verkehrsprognosen angesetzten weiteren Steigerungen der Verkehrsmengen *nicht erreichen zu wollen*, sondern im Gegenteil zu begrenzen und zu reduzieren.

In jedem Fall ist, nach dem durch der Corona-Pandemie ausgelösten Trendbruch und der breitflächigen Neuausrichtung und Reduzierung von Verkehrsbewegungen von Arbeitspendlern und der Umorientierung und Reduzierung von Güterverkehrsströmen, die der Planung zugrunde liegende Verkehrsprognose nicht mehr haltbar und nicht mehr aktuell.

Neben der Wirkung von z. B. digitalen Werkzeugen zur Einsparung von Verkehr halten wir es zudem für sinnvoll und geboten, den durchaus erheblichen Teil der Verkehrsvorgänge, der auf tägliches Pendeln zum Arbeitsplatz zurückgeht auf alternative, umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern. Zu nennen sind hier der öffentliche Nahverkehr (der natürlich, u. a. mit Hilfe der 36,6 Mio € des vorliegenden Projektes ausgebaut werden könnte und müsste) sowie, für Strecken bis ca. 10-25 km, auch das Fahrrad / E-Bike. Über größere Strecken können ggf. auch Kombinationen z. B. zwischen Fahrrad und ÖPNV zum Tragen kommen. Festzustellen ist hierbei jedoch, dass unrichtigerweise bisher nach wie vor der weit überwiegende Planungs- und Investitionsaufwand ausschließlich für den KFZ-Verkehr bereit gestellt wird, für den ÖPNV und das Radwegenetz im Landkreis und darüber hinaus dagegen noch nicht einmal ein elementares Grundgerüst bereit steht.

4. Die völlig überzogene Ausgestaltung des Anschlusses im Nordosten führt zu neuen erheblichen Belastungen des Ortsteiles Kaltenbrunn und der Anlieger am südöstlichen Rand von Auerbach

Anders als die angesetzten verkehrlichen Ziele (wie der weiteren Beschleunigung und der „leichteren“ Fahrt) kann der Wunsch nach einer Ortsumgehung von Seiten von Anlieger entlang der Bundesstraße innerhalb der Ortschaft Auerbach gut nachvollzogen werden.

Hierbei ist jedoch darauf hinzuweisen, dass mit der gewählten, zur Planfeststellung eingereichten Variante zusätzlich zum Ziel- und Quellverkehr nach wie vor auch ein deutlicher Anteil von Durchgangsverkehr (von Nordosten oder Osten kommend nach Norden fahrend) weiter durch den Ort fahren wird (laut Prognose im Schnitt noch insgesamt bis zu 3600 KFZ/Werktag).

Hinzu kommt jedoch vor allem, dass mit dem vorliegenden Entwurf die geplante Entlastung des Kernortes Auerbach durch die Ausführung des Anschlusses am Nordost-Ende der Ausbaustrecke vollständig konterkariert wird. Die dort vorgesehene Maximalverbauung

- mit 3, zum Teil 4 (!) parallel verlaufenden Fahrbahnen (sowie auch noch weiteren Wegen!),
- mit einer Anhebung des Fahrbahnniveaus um bis zu 7 Meter auf neuen Dämmen,
- mit einer erforderlich werdenden Verlegung des Mapferdinger Baches,
- mit einem neuen Kreisels unmittelbar am Ortseingang
- sowie einer Unterführung unter der neuen Trasse der B533

wird zu neuen erheblichen Belastungen des Ortsteiles Kaltenbrunn und einer erheblichen Verstärkung der Belastung der Anwohner am südöstlichen Ortsrand von Auerbach führen.

Hinzu kommen erhebliche und vor allem (bei vernünftiger Planung des Anschlusses) vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu auch 6.).

5. In die Variantenuntersuchung muss die Anpassung der bestehenden Ortsdurchfahrt mit einbezogen werden

Die Prüfung von Varianten in Bezug auf die Frage, wie sich die unzweifelhaft vorhandenen Belastungen innerhalb der Ortschaft Auerbach mildern oder entlasten lassen, ist angesichts der verursachten Neubelastungen unzutreffend und außerdem auch *unvollständig*.

Vorstellbar ist als Planungsvariante auch, dass mit lediglich einem Bruchteil der eingeplanten Baukosten entlang der bestehenden Trasse der B533 durch den Ort die an der Straße liegenden Wohngebäude abgelöst und hier neue, mit der Straße vereinbare oder von dieser sogar profitierende Nutzungen angesiedelt werden (z. B. gewerbliche Nutzungen als „Puffer“ zu hinterliegenden Wohnnutzungen). Zu beachten ist hierzu, dass z. B. auch für die Planfeststellungsvariante bereits ein Anwesen in der Trasse zur Absiedlung erworben wurde.

Ein weiterer Teil (bzw. Bruchteil) der für die Baurasse geschätzten Kosten könnte, falls erforderlich, für entsprechende städtebauliche Anpassungen entlang der Trasse, z. B. zur Begrenzung der Durchfahrtsgeschwindigkeit und der Lärmbelastungen, verwendet werden. Eine auf die innerorts zulässige Geschwindigkeit (max. 50 km/h) reduzierte Durchfahrt in dieser Form, mit adäquaten angrenzenden Nutzungen, halten wir grundsätzlich für machbar und die Reduzierung der Fahr- geschwindigkeit im Ortsbereich für Nutzer der B533 auch für zumutbar.

Wir halten es in diesem Sinne für notwendig, dass die von uns vorgeschlagene und bevorzugte Planungsvariante (Umgestaltung des Straßenverlaufs und der anliegenden Gebäude und Nutzungen) ebenfalls qualifiziert ausgearbeitet und in die Variantenuntersuchung mit einbezogen und ernsthaft geprüft wird.

In der Bewertung der Planfeststellungsvariante muss dagegen die Neu- und Zusatzbelastung des Ortsteiles Kaltenbrunn und des südöstlichen Ortsrandes von Auerbach angemessen (negativ) mit- bilanziert werden.

6. Sonstige Mängel der Planfeststellungsvariante in den umweltfachlichen Untersuchungen und Bewertungen

Unabhängig von der unvollständigen Entwicklung und Bewertung der möglichen Varianten und un- abhängig von den eingangs dargestellten grundsätzlichen verkehrspolitischen Bedenken beste- hen weitere Mängel vor allem in der Untersuchung und Bewertung der Auswirkungen des Projektes auf die Umweltschutzgüter:

- Die gewählte Anbindung am Nordostende ist in Bezug auf Flächenverbrauch, Eingriff in Natur und Landschaft, Erzeugung neuer Belastungen für Anwohner, Auswirkungen auf das Land- schaftsbild und Versiegelungswirkungen in einem nicht hinnehmbaren und unzulässigen Maß überzogen.

Sinnvoll und angemessen erscheinen hier allein „normale“, höhengleiche Einmündungen der Straße aus dem Ort und der Straße von Engolling in die B533. Im weiteren Verlauf der B533 und auch an anderen Bundesstraßen mit einem deutlich größeren Verkehrsaufkommen bestehen jede Menge derartiger Einmündungssituationen.

Gegebenenfalls wäre – wie bisher – die zulässige Höchstgeschwindigkeit entsprechend zu be- grenzen. Die Reduktion des Anschlusses auf eine vernünftige, normale Ausgestaltung ist auch erforderlich, um dem Gebot der Vermeidung und Verringerung von Eingriffen in Natur und Land- schaft (siehe § 13 BNatSchG) gerecht zu werden.

- Auch die Wirkung des Anschlusses am Südwestende, mit einem gewaltigem Dammbauwerk von bis zu 8,5 m Höhe, auf den Naturhaushalt (z. B. durch erhebliche Barriere- und Kulissenwirkun- gen des Dammbauwerkes für Tierarten) und vor allem auch auf das Landschaftsbild kann und muss noch deutlich reduziert werden.

Es ist z. B. nicht zu verstehen, warum für die in der Variantenprüfung untersuchten Nordtrassen Brückenbauwerke von ca. 350 m Länge geplant wurden, während dies für die Planfeststellungs- variante nicht vorgesehen ist.

Die Länge der Brücke muss so ausgestaltet werden, dass die Aue der Hengersberger Ohe, die aus der Talmorphologie bzw. (mindestens) an der Breite der Überschwemmung bei HQ100 ab- gegrenzt werden muss, mit dieser Brücke vollständig überspannt wird.

- Die Untersuchungen, Bewertungen und Planungen zur Vermeidung und zum Ausgleich von Ein- griffen in Natur und Landschaft sind in Bezug auf die Populationen mehrerer geschützter Arten unvollständig und so wie vorliegend nicht genehmigungsfähig:

– das Kollisionsrisiko der ermittelten Fledermausarten mit dem Verkehr auf der geplanten Straße ist nicht, wie angenommen wird, mit dem Risiko der bestehenden Straße vergleichbar.

Zum einen betrifft die neue Trasse einen bisher völlig unbelasteten, und aufgrund des Biotopangebotes und der *günstigen Kombination verschiedener hochwertiger Biotope* (Feuchtwiesen, Bach mit Aue / Gehölzstreifen, Wald) erheblich attraktiveren Lebensraum; zum anderen wird die geplante Straße in einer Höhe geführt, die von sehr vielen Fledermaus- und auch Vogelarten z. B. für Wanderungs- oder Jagdflüge bevorzugt wird.

Die z. B. in der saP ermittelten Risiken für Störung, Verletzung oder Tötung von Tieren werden mithin ganz erheblich unterschätzt.

- bei einer Begehung (am Ostermontag 2021, mithin in der zentralen Erfassungs- und Wertungszeit für diese Art) konnte in der Feuchtwiese an der Hengersberger Ohe, unmittelbar nördlich des Trassenverlaufes, ein Kiebitz-Paar beobachtet werden. U. a. aufgrund der gut geeigneten Habitatausstattung ist davon auszugehen, dass es sich um ein *Brutvorkommen* handelt. Dieses (und damit ein Vorkommen einer europarechtlich relevant geschützten Arte) wäre durch die Kulissenwirkung von Brücke und Damm in einem essenziellen Habitatbestandteil sowie auch durch ein erhöhtes Kollisions-, Verletzungs und Tötungsrisiko betroffen.
- bei weitem nicht ausreichend ist auch die Behandlung des Fischotters in der saP und im LPB. Eine erhebliche Betroffenheit ergibt sich für diese Art keineswegs nur dann (wie angeführt wird), wenn ein „Bau“ der Art in der Nähe wäre.

Vielmehr würde die Behelfsbrücke und der über einen langen Zeitraum laufende Baubetrieb mit den hierdurch verursachten Störungen inklusive Sprengungen (mit Wirkung / Schallemission nach Westen, also in Richtung Ohe) und Befahrungen (alles auch nachts und durchgängig, d. h. ohne Ruhetage!) zum einen eine Unterbrechung des (ohnehin sehr dünnen) Habitatverbundes für die Art bedeuten.

Zum anderen ist vor allem auch zu beachten, dass der Fischotter regelmäßig ganz erhebliche Strecken pro Nacht zurücklegt (bis zu 20 km), d. h. auch ohne „Bau“ regelmäßig entlang der Ohe unterwegs ist, und dass, vor allem bei falscher Ausführung von Brücken, die Unterquerung der Fahrbahn durch den Durchlass gemieden und stattdessen die Fahrbahn überquert wird. *Der Schwerpunkt der Verluste von Tieren durch Tötungen geht daher auf Überfahrungen an Durchlässen, Brücken u. ä. zurück.* Straßenverkehr ist mit über 90 % der Tötungen der Haupt-Mortalitätsfaktor für diese nach wie vor vom Aussterben bedrohte Tierart in Bayern!

Eine weitere Erhöhung der genannten Risiken (wenn auch vermutlich in einem etwas geringeren Maß) ist auch durch das Heranrücken der äußersten nördlichen Fahrbahn am Nordost-Ende der Planungsstrecke an den (noch dazu verlegten) Mapferdinger Bach gegeben.

Der geplante Bau, mit Anlage einer Behelfsbrücke, und vor allem der geplante durchgängige Nachtbetrieb erhöhen entsprechend das Risiko für diese Art in europarechtlich relevanter Weise (Vergrößerung der Beeinträchtigungen durch Störungen sowie erhöhtes Verletzungs- und Tötungsrisiko). Aufgrund des nach wie vor sehr geringen Bestandes und der hohen Bedeutung der immer noch kleinen Population dieser Art im Bayerischen Wald würden sich z. B. Tötungen durch Überfahrungen ganz erheblich auf den ohnehin nur ungünstigen Erhaltungszustand der Population auswirken und ist damit nicht zulässig.

Mit freundlichen Grüßen,

Georg Kestel, 1. Vorsitzender
Kreisgruppe Deggendorf
BUND Naturschutz in Bayern e.V.