

Planfeststellungsverfahren zur St 2109, Ortsumfahrung Egglham

Stellungnahme und Einwendungen (10 Seiten)

1. Allgemeines

Die Regierung von Niederbayern plant schon seit weit über einem Jahrzehnt den Neubau der St 2109 im Außenbereich der Gemeinden Egglham, Aldersbach sowie Aidenbach. Während seitens der Gemeinden dieser Neubau erwünscht ist – überwiegend aus gemeindepolitischen Entwicklungsgründen – und auch Bewohnende im Einflussbereich der heutigen St 2109 dies befürworten, lehnen viele Eigentümer*innen im Einflussbereich der neu geplanten Trasse dieselbe ab.

Die von zukünftigem Landverlust, umwegigen Ortsanbindungen und Immissionen einer neuen St 2109 bedrohten Bürger*innen haben sich (u.a.) im Verein „Schutzgemeinschaft Aldersbacher Tal e.V.“ zusammengeschlossen. Dieser Verein, vertreten durch seinen Vorsitzenden, Herr Rudi Kunschert, hat die Firma B.A.U GmbH beauftragt, seine Interessen im derzeit laufenden Planfeststellungsverfahren für eine Umfahrung des Ortes Egglham geltend zu machen.

Diesem Auftrag entspricht die nachfolgende Ausarbeitung. In Vertretung des Vereins sowie der in beigefügter Eigentümerliste aufgeführten Personen – welche teils auch eigene, sonstige Einwendungen im Verfahren erhoben haben – ist der Unterzeichner zur Abgabe des vorliegenden Schreibens bevollmächtigt (siehe Anlage).

2. Sachverhalt

Seit Jahrzehnten ergänzt der Freistaat Bayern zielstrebig sein Bundesfernstraßennetz. Im Landkreis Passau wird im Süden des Landkreises der Neubau der Bundesautobahn A 94 (bzw. der entsprechende Umbau der B 12) vorangetrieben. Im Norden des Landkreises, beidseits der Ost-West-Autobahn A 3, verlaufen die Bundesfernstraßen B 8, B 11 und B 533.

Eine sich hierbei aus Straßenbausicht anbietende Netzverbindung zwischen den genannten Bundesfernstraßen, stellt ab der BAB 3-Anschlussstelle Hengersbach der nach Süden verlaufende Straßenzug St 2115 – St 2109 – B 388 – St 2090 (bzw. B 20 / B 588) dar.

Bezogen auf die Staatsstraße St 2109, hat sich die Straßenbauverwaltung offenbar schon vor Jahrzehnten zur sog. „Salamitaktik“ also dem scheibchenweisen Umbau bzw. Neubau entschieden. Der keineswegs außergewöhnlich verkehrsreiche Straßenzug, welcher bis heute weit überwiegend lokale und regionale Verkehrsbeziehungen bedient, verläuft – entsprechend seiner derzeitigen Netzfunktion – durch die bebauten Gemeindegebiete.

Im langjährigen Zusammenwirken zwischen Gemeindeverwaltungen, Straßenbauverwaltung sowie Politik schreitet die Verlegung der St 2109 von ihrer gewachsenen Lage innerhalb der Ortschaften, an den Ortschaftsrand bzw. die freie Feldflur voran. Wie überall, landauf und landab, wird hierbei die Argumentation der Verkehrsberuhigung innerhalb der Ortslage, vor dem Hintergrund wachsender Verkehrsbelastungen, verwendet. Während die fachfremde Bewohnerschaft die Hintergründe nicht kennt und die Gemeinden vom neuen Straßenzug sich ebensolches Wachstumspotential und somit finanziellen Gewinn erwarten, kann eine ausgebildete Fachperson unschwer erkennen, dass hier die Vorbereitung eines potenziellen Fernstraßenzugs stattfindet.

Vor diesem Hintergrund ist die nachfolgende Stellungnahme zur sog. „Umfahrung Eggldham“ zu sehen.

3. Stellungnahme UF Eggldham (verkehrstechnische Belange)

3.1 Erforderlichkeit / Begründung des Planfeststellungsvorhabens

Folgende verkehrliche Ziele werden mit dem Neubau der St 2109 OU Eggldham - Aidenbach - Aldersbach verfolgt (Quelle: Erläuterungsbericht):

- a) Schaffung einer leistungsfähigen Staatsstraßenverbindung.
- b) Verkehrsentlastung und Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen im Gemeindebereich Eggldham, im Marktbereich Aidenbach, sowie in der Gemeinde Aldersbach.
- c) Entlastung dieser Ortsteile vom Schwerverkehr, insbesondere von Gefahrguttransporten.
- d) Trennung des Quell- und Zielverkehrs vom Durchgangsverkehr mit Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- e) Schaffung einer Entwicklungsachse mit hoher Bedeutung für die Raumentwicklung dieser Region zwischen der bestehenden Bundesautobahn (BAB) A 3 bei Hengersberg im Norden und der künftigen BAB A 94 bei Simbach a. Inn im Süden.

3.1.1 Beurteilung und Einwendungen

Zu a) Schaffung einer leistungsfähigen Staatsstraßenverbindung

Die bestehende Straßenverbindung ist ausreichend leistungsfähig. Die Straßenbauverwaltung hat hierzu die Nachweise vorgelegt (siehe Gutachten Prof. Kurzak). Zumindest in Teilen fand das

Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) Beachtung, allerdings nicht in ausreichendem Umfang. Es fehlt z.B. die Feststellung der stündlichen Belastung über den Tageszeitraum zur Feststellung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Querschnitte der St 2109 (HBS Teil L und Teil S).

Insbesondere aber die festgestellten (und in der VU dokumentierten Verkehrsqualitäten

Die VU 2017 ist jedoch keineswegs mehr anwendbar. Einerseits durch Corona, vorrangig jedoch durch die dadurch auch getriebene Veränderung der Arbeitswelt (Homeoffice) sind bundesweit Veränderungen der Straßenverkehre nach Umfang und zeitlicher Verteilung aufgetreten.

Wir haben hierzu einige Daten unterschiedlicher Straßentypen in Verkehrsbeziehung zum Straßenzug zwischen BAB A 94 und BAB A 3 aufgelistet:

a) Straßenverkehrszählung Bayern (2022):

St 2109 Pfarrkirchen – Aidenbach: DTV = 2.708 Kfz, davon SV = 185 Kfz

St 2109 Aidenbach - Aldersbach: DTV = 5.268 Kfz, davon SV = 316 Kfz

b) BAB A 3, Pocking: Jahr 2017 = DTV 31.769 Kfz/24h, SV = 9598 Kfz/24h

BAB A 3, Pocking: Jahr 2021 = DTV 25.453 Kfz/24h; SV = 9871 Kfz/24h

Diese Zahlen belegen eine wesentliche Veränderung des Verkehrsverhaltens. Zwar ist in den Jahren 2022 und 2023 ein Anstieg der Verkehrsbewegungen festzustellen, eine Rückkehr zu den Verkehrsbewegungen vor Corona scheint aber keineswegs einzutreten. Diese Gegebenheiten (Homework, wirtschaftliche Entwicklung, Veränderungen der Automobilflotte, Klimaschutzpolitik) führen bereits im Prognosezeitraum zu spürbaren (und zählbaren) Veränderungen. Es kann deshalb nicht von einer Verkehrszunahme ausgegangen werden. Die heutigen Verkehrszahlen der St 2109 rechtfertigen jedoch keinen Neubau eines parallel verlaufenden Straßenzuges.

Die Interpretation der bereitgestellten Daten belegt, dass die heutige St 2109 im Bereich der Qualitätsstufe A – B liegt. Dies kann keinen Straßenneubau und keinesfalls enteignende oder enteignungsgleiche Eingriffe in Privateigentum begründen. Auch die schwerwiegenden Zerstörungen natürlicher Lebensräume ist hiermit nicht begründbar. Die Planung wird dem Primat der Eingriffsvermeidung keinesfalls gerecht und sie wird deshalb zurückgewiesen.

Zu b) Verkehrsentlastung, Emissionsminderung

Das Planungsprojekt führt zur flächenhaften Verlärmung der Landschaft sowie zu einer Emissionszange im Siedlungsbereich. Zu den Emissionen der Fahrzeuge (heute) würden diejenigen eines Teils der heutigen Fahrzeugflotte am westlichen Fahrbahnrand hinzutreten. In Eggldham würde zusätzlich der nördliche Siedlungsrand verlärmte. Die Auftraggeberseite der B.A.U GmbH tritt diesem Vorhaben entgegen und erachtet – in Anbetracht der geringen externen, also nicht durch innerörtliche, nicht auf eine Umfahrung verlegbare Kfz-Verkehre bedingte Verkehrsbewegungen – die vorgelegte Planung als unangemes-

sen. Es ist vielmehr zu prüfen, ob nicht innerörtliche Maßnahmen (z.B. Tempo 30) das Emissionsproblem besser lösen – wie in weiten Teilen der BRD üblich.

Auch die bereits laufende Veränderung der Fahrzeugflotte führt zu einer innerörtlichen Minderung der Luft- und Schallemissionen, bei letzteren allerdings nicht auf Umgehungsstraßen (Reifengeräusche nehmen zu).

Zu c) Entlastung von Schwer- und Gefahrgutverkehr

Der Anteil von verlagerbarem Schwerverkehr ist gering. Gefahrguttransporte sind bereits heute (und das wie bei der Lärmbelastung grundsätzlich bereits seit Jahrzehnten) durch eine entsprechende Streckenbeschilderung aus Ortsdurchfahrten fernzuhalten. Das vorhandene Netz der Bundesfernstraßen bietet hierzu Gelegenheit. Eine Neubelastung von Personen am Wohnort sowie zerstörende Eingriffe in die Landschaft rechtfertigt auch dieser Gesichtspunkt keineswegs.

Zu d) Trennung des Quell- / Zielverkehrs vom Durchgangsverkehr

Trennbar ist – wie bereits wiederholt ausgeführt – nur derjenige Durchgangsverkehr, welcher nicht von Osten in die Orte zufährt. Sollte davon ausgegangen werden, dass auch von diesem Verkehrsaufkommen Teile einer Westumfahrung zurechenbar sind, so wäre hiermit eine – gegenüber heute – zusätzliche Ortsbelastung, nämlich diejenige der Ost-West-Verkehrs zu konstatieren.

Die Verkehrserfassung im April 2017 – also vor ca. 6,5 Jahren – erfolgte an 11 Punkten der St 2109, im Bereich kreuzender bzw. einmündender Straßen. Eine Verkehrsbefragung erfolgte entlang der St 2109 in Nord-Richtung (südlich Eggldham und Aldersbach) sowie an fünf Stellen von zur St 2109 gerichteten Befragungsstellen. Eine Befragungsstelle war nach Süden nach Süden gerichtet (PA 84, westlich Aldersbach) und eine Befragungsstelle lag im unmittelbar bebauten Bereich (Aldersbach-Ost, PA 81).

Zu e) Schaffung einer Entwicklungsachse hoher Bedeutung für die Raumschaft

Dieses Ziel stellt die eigentliche Rechtfertigung des Aus- und Neubaus einer Reihe heutiger Staatsstraßen zwischen der in Bau befindlichen BAB A 94 (südlich) und der BAB A 3 (westlich und nördlich) dar. Diese Verbindungsachse zweier Autobahnen führt allerdings - bei zutreffender Beurteilung – zur Einstufung des neuen Straßenzugs als Bundesfernstraße. Diese Verkehrsachse wäre in der Tat geeignet, als Verbindung der genannten Bundesautobahnen sowie der daran anschließenden Bundesstraßen eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung von Tschechien über Bayern nach Österreich zu werden. Nur dieses Fernziel der Netzgestaltung rechtfertigt die vorgelegte Planung, denn nur eine in der freien Landschaft verlaufende Bundesfernstraße könnte langfristig zum dann wahrscheinlichen vierstreifigen Querschnitt ausgebaut werden.

Allerdings stellt die vorliegende Planung insofern einen „Etikettenschwindel“ dar. Die Entlastung der drei Ortschaften rechtfertigt – mangels eines entsprechenden Verkehrsaufkommens - keine Umfahrung. Die von und nach Osten auf die St 2109 gerichteten Verkehre belegen, dass nur die heutige Lage der Staatsstraße verkehrsgerecht ist.

Die Schaffung einer Verbindung von vier Bundesfernstraßen, davon zwei Bundesautobahnen rechtfertigt keinen Staatsstraßenaus- oder -umbau. Insofern ist der Planfeststellungsantrag zurückzuweisen – insbesondere im Hinblick auf die Umfahrung Egggham.

3.1.2 Sicherheit bzw. Unfallverhütung

Ein verändertes Bild ergibt auch die Betrachtung der Unfälle im Straßenverkehr. Im Hinblick auf die Begründung einer Umfahrung, ist die Unfallstreckenkarte auf Seite 29 des Erläuterungsberichts zu hinterfragen. Es können letztendlich nur diejenigen Unfälle betrachtet werden, welche dem verlagerbaren Verkehr zuzurechnen sind. Alle anderen Unfälle, sind auch zukünftig zu erwarten. Hinzu treten diejenigen Unfälle, welche an neu geplanten Anschlussstellen, also bezogen auf Egggham insbesondere an den Verbindungen der geplanten Umfahrung mit dem bestehenden Netz zu erwarten sind.

Folgende Statistik scheint zur Beurteilung angebracht:

Unfalldaten St 2109: (Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/?BL=BY>)

[Egggham = Eg; Aidenbach = Ai; Aldersbach = Al]

2018, 1 x Aidenbach (3 x andere Str.); Aldersbach: 0 (6 x andere Str.); Egggham: 0

2019, 1 x Ai, 4 x Ai – Eg, 2 x Eg (8 x andere Str.)

2020, 2 x Ai, 1 x Eg, 1 x südl. Eg (7 x andere Str.)

2021, 1 x Al, (3 x andere Str.)

2022, 3 x Ai, 3 x südl. Eg, (4 x andere Str.)

Interpretation:

- a) Das überwiegende Unfallgeschehen mit Kfz-Beteiligung liegt außerhalb der St 2109.
- b) Auf der St 2109 sind Unfälle mit Personenschaden (bis auf einen Unfall in Egggham) im aufgeführten Untersuchungszeitraum weit überwiegend außerhalb der bebauten Ortsbereiche zu verzeichnen (vermutete Ursache: Raserei).
- c) Innerhalb der Ortsdurchfahrt von Egggham sind im Fünfjahreszeitraum dem Unfallatlas drei Verkehrsunfälle im bebauten Bereich von Egggham festzustellen.

Es liegt auf der Hand, dass sich aus diesen Daten weder die Erforderlichkeit einer Ortsumfahrung abzuleiten ist (welche schwere Unfälle aufgrund ihrer gestreckten Charakteristik veranlagt), noch kann daraus entnommen werden, dass sich innerorts mit dem Bau der Ortsumfahrung das Unfallgeschehen positiv verändert. Die Antragstellerseite wird aufgefordert, die von ihr vorgelegten, weitreichend abweichenden Daten mit den erforderlichen Erläuterungen (Zeitraum des Unfalls, Art des Unfalls, Anlass des Unfalls, Folgen des Unfalls) zu hinterlegen.

Die vorgelegte Unfalldatenkarte der Antragstellerseite macht die Einwenderseite betroffen. Sie fordert zum Schutz der Gesundheit und Unversehrtheit der Bevölkerung die sofortige (überfällige) Anordnung von Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Egggham.

4. Stellungnahme UF Eggldham (Umweltbelange)

4.1 Untersucht wurden die Auswirkungen folgender Umweltbelange:

- Mensch / Gesundheit
- Lärm
- Luft
- Wasser
- Naturschutz / Artenschutz
- Klima

4.1.1 Mensch und Gesundheit

Ausführungen hierzu enthält der sog. UVP-Bericht auf Seite 15 (Anlage 1 zur Unterlage1) insbesondere jedoch die Unterlage 19.1.4 Umweltverträglichkeitsstudie zum Variantenvergleich: Beide Unterlagen tragen die Bezeichnung UVP / UVS zu Unrecht, denn es erfolgte keine UVP / UVS. Hierzu fehlt es insbesondere an der detaillierten Bewertung der vorhandenen St 2109 (sog. Nullvariante) sowie an einer optimierenden Bearbeitung derselben (Eingriffsminimierung). Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die geplante Trasse nach Ansicht der Einwendenden zu schwerwiegenden Nachteilen führt. Diese können aufgrund der relativ geringen Verkehrsmengen (dem Einwendungsersteller sind innerörtliche Straßen der selben Fahrbahnbreite mit mehrfachen Verkehrsmengen bekannt) einerseits bereichsweise optimiert werden, insgesamt jedoch durch eine Herabsetzung der Durchfahrtgeschwindigkeit auf 30 km/h (wie bei hunderten von Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes-/Staats- und Bundesstrassen) insgesamt verträglicher für Mensch und Siedlung gemacht werden (Eingriffsvermeidung).

Die Erstellung sowie Vorlage der entsprechenden Untersuchungen wird gefordert (siehe auch: <https://trid.trb.org/view/960995> sowie <https://www.vde-verlag.de/lbs/003030501537400.html>).

Die menschliche Gesundheit ist nach der Verfassung der BRD ein besonders hochrangiges Gut. Straßenverkehr wirkt hierauf in vielfältiger Weise nachteilig, insbesondere wenn seine Auswirkungen wider Willen zu ertragen sind. Es besteht kein Zweifel daran, dass die bestehende St 2109 eine derart nachteilige Verkehrsachse darstellt. Das würde in etwas reduziertem Umfang jedoch auch nach dem Bau und Betrieb der Ortsumfahrung der Fall sein. Andererseits betrifft die geplante Umfahrung einen bisher relativ unbelasteten Ortsrand. Beide Straßenachsen zusammen wirken für die westlich der heutigen St 2109 liegenden Wohn- und Lebensbereiche als „Emissionszange“. Hierdurch vergrößert sich die Anzahl der von Lärm, Luftschadstoffen, Erschütterungen Geruchsbelästigungen und Lichtimmissionen beeinträchtigten Personen beträchtlich. [Die Untersuchungen zu Geruchs- und Lichtimmissionen fehlen und sind als Verfahrensergänzung nachzuliefern].

4.1.2 Lärm, bzw. Schallimmissionen

Die Schalltechnische Untersuchung erfolgte nach den einschlägigen Richtlinien für den Schallschutz an Straßen. Diese sind allerdings keineswegs geeignet, um die gesundheitlichen Nachteile von Straßenverkehrsgeräuschen zu erfassen oder gar zu beurteilen. Genau dies ist aber die

Aufgabe der UVP / UVS. Deshalb fordern die Einwender die Tabelle Unterlage 17.2 einerseits durch Immissionswerte der heutigen Geräuschkituation (tags / nachts) zu ergänzen sowie auch eine Betrachtung der Immissionspegel bei 60 km/h und 80 km/h zul. Geschwindigkeit auf dem geplanten Straßenzug (bei der Verbindungsrampe 30 km/h und 50 km/h) beizufügen.

[Lit. "https://www.lgl.bayern.de/gesundheit/umweltbezogener_gesundheitsschutz/umweltepidemiologie/index.htm" ; „https://www.dega-akustik.de/fileadmin/dega-akustik.de/publikationen/akustik-journal/19-02/akustik_journal_2019_02_online_artikel1.pdf“].

Aus Natur- und Artenschutzgründen wird auch verlangt, eine Beurteilung der akustischen Umwelt für die betroffene Tierwelt zu erarbeiten, sowie zusammen mit den v.g. Untersuchungsergänzungen in eine weitere Planauslegung einzubringen]. Im Hinblick auf den Verlust von derzeit unbelasteter Landschaft im Hinblick auf Mensch, Fauna und Flora ist den Untersuchungen derzeit nichts hinzuzufügen. Die Gesamtheit der Neubelastungen ist vermeidbar. Der heutige Verkehrsweg ist ausreichend dimensioniert.

4.1.3 Luftemissionen

Die Untersuchungen sind unvollständig. Vor Aussagen zur Unbedenklichkeit der geplanten Trasse im Hinblick auf genannte Grenzwerte wird die Untersuchung der Bestandstrasse gefordert. Diese verbleibt mit einem beträchtlichen Anteil der Fahrzeuge auch zukünftig innerorts. Für diese Betrachtungen wird auch die Reduzierung der innerörtlichen Durchfahrtsgeschwindigkeit auf 30 km/h gefordert sowie die Berücksichtigung einer Fahrzeugflotte für die Jahre 2030 – 2035 – 2040.

4.1.4 Wasser

Hier sind die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) maßgeblich. Unter Ziffer 5.4 (ab Seite 27) wird in der UVS das Schutzgut Wasser behandelt. Beschrieben werden die Gewässer in der Talaue mit ihren derzeitigen, naturnahen Überschwemmungsgebieten sowie dem teils bis unweit der Geländeoberfläche anstehenden Grundwasserhorizont. Diese Bereiche werden entsprechend der Planung bereichsweise durch teils hohe Dämme (Auflast) teils durch tiefere Einschnitte (Entwässerung) überlagert. [Hierbei werden auch heute vorhandene Kaltluft-Entstehungsgebiete durchschnitten. Auf Seite 31 Abs. „Gebietssituation“ wird verwiesen]. Da wie bereits dargelegt das Planungsvorhaben einer zwingenden Rechtfertigung entbehrt, hier nicht gesondert dargelegt werden, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht stattfinden werden. Die geplanten, baulichen Maßnahmen sowie Ihre Folgen widersprechen der Intention der WRRL diametral.

4.1.5 Natur- und Artenschutz

Die Umweltverträglichkeitsstudie listet eine größere Anzahl vor Ort festgestellter Arten auf. Dass hierbei einige Vogelarten als Allerweltsarten dargestellt werden und andere mehr Aufmerksamkeit zuteil wird ist ein Spezifikum der Ornithologie. Das Europarecht stellt alle Vogelarten unter den

besonderen Schutz der Vogelschutzrichtlinie. Somit ist für alle beeinträchtigten Vogelarten eine Bilanzierung erforderlich und Ausgleich zu suchen. Es liegt auf der Hand, dass auch für Vögel, grundsätzlich aber für jede potentiell vorkommende Tier- und Wildpflanzenart, auch im Ausgleichsgebiet die Reviereignung nachgewiesen sein muss. Es ist kein Ausgleich dort möglich, wo die Lebensräume (oder Reviere) heute bereits besetzt sind. Es ist auch dort keine Ausgleichsfläche auffindbar, wo in den nächsten 10 – 20 Jahren aufgrund des Klimawandels die Lebensräume im Gegensatz zum Eingriffsbereich eine nachteilige Entwicklung erwarten lassen.

Hinsichtlich der Fledermäuse ist es unter Fachleuten nicht umstritten, dass eine erst Anfang Juli beginnende Erfassung der Fledermauspopulation nicht fachgerecht ist (ungeachtet der Anzahl von dann – zu spät – eingesetzten Erfassungsgeräten). Diese Untersuchungen sind dringend ergänzungsbedürftig.

Fazit: Die Untersuchungen – gerade auch der streng geschützten Arten – sind ergänzungsbedürftig. Hierbei ist auch das Spektrum der Reptilien auf Schlangen auszudehnen, ebenso auf Spinnen und Käfer.

Insgesamt ist allerdings festzustellen, dass sich aufgrund der geringen verkehrlichen Bedeutung des geplanten Verkehrswegs die Eingriffe in Natur und Landschaft verbieten.

4.1.6 Klimaänderungspotential

Die vorgelegte Klimastudie listet viele Gesichtspunkte auf. Ihr mangelt es allerdings ebenso an der entscheidenden Bedarfsfrage einerseits sowie der vergleichenden Ermittlung der sog. Nullvariante mit dem Planungsvorhaben (z.B. zum gemeinsamen Zeithorizont 2035).

Das sich bei nahezu allen Klimauntersuchungen ergebende Resümee, dass das Einzelvorhaben keinen nennenswerten Einfluss hinsichtlich des Klimas habe, führt das „Instrument“ ad absurdum.

4.1.7 Fazit der Beurteilung der Umweltverträglichkeit

Die vorliegenden Untersuchungen sind teils umfangreich, im Ergebnis aber gänzlich ungeeignet, um die Erforderlichkeit des Planungsvorhabens nachzuweisen.

Die Unterlassung der Problematisierung einer Neubauplanung, trotz eines ausreichend leistungsfähigen Verkehrsweges sowie dessen nur sehr eingeschränkter Entlastung durch die Neubauplanung, nimmt den fachlichen Beurteilungen ihren Sinn.

Die Einwanderseite fordert die Planfeststellungsbehörde auf, den Antrag auf Planfeststellung zurück zu weisen. Die Sachlage scheint derart eindeutig, dass dieser Schritt nicht der Verwaltungsgerichtsbarkeit überlassen sein sollte.

5. Stellungnahme zur Planung der UF Eggldham

Die im Planfeststellungsverfahren zur Umfahrung Eggldham vorgelegten Planunterlagen (Datum der Unterlagen: 08.05.2023) zeigen eine unbegründete (und unbegründbare) Planung.

Eggldham beheimatet 2.367 Einwohnende und zusammen mit den Gemeinden Aidenbach und Aldersbach 9.877 Einwohnende (Erfassungsdatum 31.12.2022).

Das Verkehrsaufkommen (Kfz) der Gemeinde besteht aus Eigenverkehren sowie überwiegend aus Kfz-Bewegungen umliegender Wohn- und Arbeitsbereiche. Die sog. Durchgangsverkehre aus der im Gutachten von Prof. Kurzak verwendeten Verkehrserfassung, entstammen einer - bezüglich der Begründung eines Neubaus der St 2109 – unzutreffenden Abschnittsbildung. Diese Gegebenheit ändert sich auch dann nicht, wenn die Orte Aidenbach und Aldersbach hinzutreten. Staatsstraßen haben die Aufgabe sowohl örtlichen als auch überörtlichen Verkehr zu bündeln. Dem wird die St 2109 mit einem relativ geringen Verkehrsaufkommen gerecht. Die Gemeinde Eggldham stellt für eine Betrachtung des Durchgangsverkehrs keinen geeigneten Betrachtungsabschnitt dar. Es liegt auf der Hand, dass je kleiner der Betrachtungsabschnitt gewählt wird, desto größer ist der Anteil des Durchgangsverkehrs. Wäre z.B. der Betrachtungsraum – wie hier gefordert – zwischen der St 2108 (westlich) und der St 2324 (östlich) gewählt worden, wäre der Durchgangsverkehrsanteil geringer.

Ungeachtet dessen kann die Anzahl des verlagerbaren Durchgangsverkehrs - denn auch hiervon würde nur ein Teil die geplante Trasse wählen – keinen Neubau begründen. Eine Teilstrecke, nur bezogen auf Eggldham, verbietet sich aus verkehrlichen und rechtlichen Gründen. Würde z.B. ein Weiterbau der Planungsstrasse nicht erfolgen können, würde mit einem Planfeststellungsbeschluss Baurecht für einen gänzlich überflüssigen und verkehrlich widersinnigen Einzelabschnitt gebildet. Schon deshalb ist der Planfeststellungsantrag zurückzuweisen.

Die Planung beginnt südlich von Eggldham mit einem teilplanfreien Anschlussbauwerk. Diese ökologisch gänzlich unausgewogene Planung für die Aufteilung einer an sich bereits geringen Verkehrsmenge in noch geringere Einzelmengen wird abgelehnt. Die Planung ist auf einen Kreisverkehr, z.B. im Bereich der geplanten Einmündung der St 2109 (Bestand) in die Planungsstrasse zu verändern. Auch bei der Querschnittswahl hat die Straßenbauverwaltung den „Leitfaden des Bayerischen Staatsministeriums für umwelt- und ressourcenschonendes Planen und Bauen“ (April 2021) nicht berücksichtigt. Die prognostizierte Verkehrsmenge erfordert eine Fahrbahnbreite von $2 \times 3,25 \text{ m} = 6,50 \text{ m}$. Dabei ist zu empfehlen, die Geschwindigkeit bei maximal 70 km/h zu beschränken (was auch aus Gründen des Lärms, der Luftschadstoffe, des Klimas und der Verwirbelung und Verdriftung von Partikeln sinnvoll ist). Im vorliegenden Planungsabschnitt, welcher (umwegiger) Teil der vorhandenen St 2109 sein wird, ist derjenige Querschnitt zu wählen bzw. angemessen, welcher der – stärker als der Planungsabschnitt mit Kfz belasteten – St 2109 Bestandstrasse entspricht.

Darüber hinaus wird gefordert, alle heutigen, von Westen auf die Planungsstrasse zuführenden Kfz-Verkehrswege – zumindest alle welche heute an die St 2109 anschließen – an die Planungsstrasse mit Einmündungen / Abfahrten anzuschließen. Die geringe Verkehrsmenge erlaubt es,

diese Anschlüsse ohne gesonderte Ein- und Abbiegespuren vorzusehen. Dies spart beträchtliche Eingriffe in Natur- und Landschaft und führt zu reduzierter Fahrtgeschwindigkeit. Auch in Anbetracht der Kürze des Planfeststellungsabschnitts mit seiner abgekröpten (rechtwinkligen) Endableitung zur St 2109 Bestandstrasse erscheint dies angemessen. Hinsichtlich der Gradientenführung sind ebenfalls Optimierungen zu prüfen. Die Planungsgeschwindigkeit ist – wie bereits ausgeführt – deutlich abzusenken. Hierdurch ergibt sich die Möglichkeit, die Gradienten wesentlich mehr an die Geländeaufprägung anzupassen. Dies wird hiermit gefordert.

Die Absurdität des Planfeststellungsabschnitts ergibt sich insbesondere aus der Anschlussstrecke der Planungsvariante mit der Bestandstrasse der St 2109, nördlich von Eggldham. Da der Abschnitt als eigenes Planfeststellungsprojekt eingereicht wurde, muss es auch eigenständig seinen Verkehrszweck erfüllen, d.h. als eigenständiges Projekt alle Kriterien welche für einen Straßenneubau gelten nachweisen können. Diese Nachweise fehlen für das Projekt. Seine verkehrliche Sinnhaftigkeit, seine Wirtschaftlichkeit, die Angemessenheit des Eingriffs in Natur und Landschaft und insbesondere die mit ihm verbundene Angemessenheit der Beeinträchtigung bzw. Beanspruchung von Menschen und deren Eigentum an all dem mangelt es den eingereichten Unterlagen. Diese stützen sich auf eine Planungsabsicht (Umfahrung südlich Eggldham bis nördlich Aldersbach) deren Umsetzung die Einwender nicht für realistisch erachten.

Deshalb wird eine Zurückweisung des Planfeststellungsabschnitts gefordert.

Aufgestellt:

Baden-Baden, den 30. September 2023

B.A.U Büro für Angewandten Umweltschutz GmbH
Lange Straße 75
76530 Baden-Baden



Dipl.-Ing. (FH) Hans-Peter Kleemann