



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

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

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

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

Regierung von Niederbayern
Herrn Stefan Selmeier
Postfach
84023 Landshut

Per Fax: 0871 808 1498
Per E-Mail: stefan.selmeier@reg-nb.bayern.de
Das Original folgt mit der heutigen Post.

Ihr Zeichen	31/32-4354.21-16/B388
Ihre Nachricht	19.05.2020
Unser Zeichen	PAN-Eggenfelden-VE/B388 (13/2020)
Datum	25.06.2020

**B 388 Vilsbiburg-Pfarrkirchen;
Planfeststellung für den Ausbau zwischen Eggenfelden und Pfarrkirchen,
Zusatzfahrstreifen Bauabschnitt 2 von Abschnitt 820, Station 0,072 bis Abschnitt
840, Station 0,171 mit Umbau des Knotens B 388 / PAN 20 im Gebiet der Stadt
Eggenfelden und der Gemeinde Hebertsfelden, Landkreis Rottal-Inn
Planfeststellung nach §§ 17 ff. FStrG i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG
– Anhörverfahren / Erörterungstermin –
Hier: Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V.**

Sehr geehrter Herr Selmeier,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 19.05.2020, zu dem wir schriftlich Stellung beziehen. Auf die Durchführung eines Erörterungstermins vor Ort bestehen wir in diesem Fall nicht.

Die Kreisgruppe Rottal-Inn des BUND Naturschutz in Bayern e. V. lehnt den Ausbau der B 388 mit Umbau Knoten B 388 / PAN 20 in der vorliegenden Planung nach wie vor ab.

Wir halten das Bauvorhaben für überdimensioniert und fordern:

- den Verzicht auf den dreistreifigen Ausbau der B 388 auf 3,070 km zwischen Eggenfelden und Edhof sowie
- den Umbau der höhengleichen Kreuzung B 388 / PAN 20 bei Edhof zu einem Kreisverkehrsplatz und
- eine Begrenzung der maximal erlaubten Fahrgeschwindigkeit zwischen Eggenfelden und Edhof / Linden auf 80 km/h.

Wir begründen unsere Ablehnung des Projektes wie folgt:

1. Das Projekt entspricht nicht den Klimaschutzzielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU

Wie unter untenstehend aufgeführt, gehen wir davon aus, dass das angeführte Ziel der Verkehrssicherheit auch so erreicht werden kann, dass die Maßnahme dem Klimaschutz nicht widerspricht. Dazu führen wir untenstehend Alternativen an.

Der Deutsche Bundestag hat am 15.11.2019 das Bundes-Klimaschutzgesetz beschlossen. Daher müssen die Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

Das Bundes-Klimaschutzgesetzes sieht Sektorziele, u. a. für den Verkehr, vor. D. h. die Verkehrsplanungen müssen dazu beitragen, diese Sektorziele zu erreichen, bzw. dürfen diesen nicht entgegenstehen.

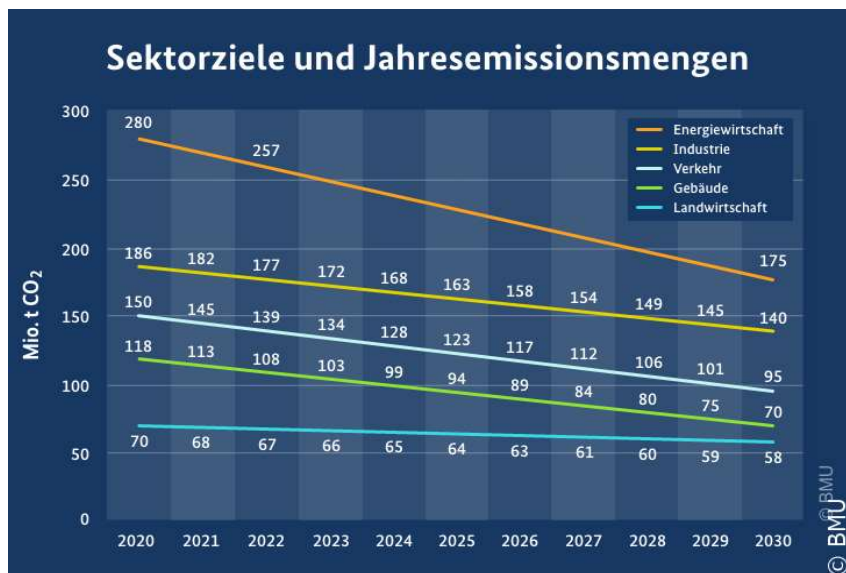


Abb. 1: Der vom Bundeskabinett verabschiedete Entwurf des Klimaschutzgesetzes sieht eine Reduktion der Klimagasemissionen zwischen 2020 und 2030 um über 36 % vor.

In den Planfeststellungsunterlagen wird nicht substantiell behandelt, ob und wie der geplante Straßenneubau dem Erreichen der Klimaziele im Verkehr dient oder entgegensteht.

Die Planfeststellungsunterlagen sind daher in dieser Frage unvollständig.

Der momentane Stand der Planung widerspricht unserer Auffassung nach den Klimaschutzzvorgaben aus folgendem Grund: Auf der neuen Trasse kann viel schneller gefahren werden als auf der bestehenden Trasse durch den Ort. Der Energieverbrauch eines PKWs nimmt in der Regel im Quadrat mit der Geschwindigkeit zu. D. h. langsames Fahren ist klimafreundlicher.

Wir sind der Auffassung, dass deutlich klimafreundlichere zumutbare Alternativen zur aktuellen Planung vorliegen.

2. Das Projekt beinhaltet einen nicht vertretbaren Flächenverbrauch und Flächenversiegelung

Als Naturschützer sehen wir die durch die beiden geplanten Maßnahmen verursachte Netto-Flächenneuversiegelung von rd. 10 000 m² äußerst problematisch und mit den Zielen des Flächensparens nicht vereinbar.

3. Das Projekt ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten – der Bedarf kann nicht ausreichend begründet werden.

Wir teilen nicht die Auffassung, dass die vorliegende Planung nötig ist, um die Qualität des Verkehrsablaufs und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Wir gehen davon, dass diese Ziele auch mit den von uns vorgeschlagenen Alternativmaßnahmen erreicht werden können.

Wir weisen darauf hin, dass Projekte, die nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) verzeichnet sind, grundsätzlich bestandsnah realisiert werden sollten. Das sehen wir mit einem dreispurigen Ausbau hier nicht gegeben.

Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass seit unserer im Jahr 2008 nicht generell ablehnenden Stellungnahme einige Jahre vergangen sind, in denen sich die gesellschaftliche Diskussion um Straßenbau und nicht zuletzt Klimaschutz deutlich gewandelt hat.

4. Prognose der Verkehrsbelastung ist nicht stichhaltig nachgewiesen

Ebenfalls widersprechen wir der Aussage, dass eine Zunahme der Verkehrsbelastung aufgrund des Bauvorhabens nicht zu erwarten ist. Auch hier gehen wir von der gegenteiligen Annahme aus und bitten Sie, uns die Ihnen vorliegenden Studien zu nennen.

5. Der Unfallproblematik kann mit einer Geschwindigkeitsreduzierung begegnet werden

Daneben widersprechen wir Ihrer Argumentation, dass die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen zur Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der B 388 dringend notwendig sind.

Seit Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Edhof und durch Verringerung der Überfahrgeschwindigkeit im Bereich der maroden Eisenbahnbrücke ist die Unfallhäufigkeit in diesem Straßenabschnitt deutlich gesunken.

Laut der statistischen Ämter des Bundes und der Länder wurden auf der Karte für die Unfallhäufigkeit mit Personenschaden vom Kreisverkehr Altenburg bis zur Kreuzung Linden folgendes verzeichnet:

2016	9 Unfälle, 5 davon auf freier Strecke
2017	9 Unfälle, 7 davon auf freier Strecke

Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen

2018	6 Unfälle, 1 davon auf freier Strecke
------	---------------------------------------

Ursächlich für diese Abnahme der Unfälle im Zeitraum ab 2018 war unserer Ansicht nach die zwischenzeitlich erfolgte Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Bereich.

Betrachtet man explizit die Unfallereignisse mit Personenschäden im Jahr 2019, so ist festzustellen, dass sich die sieben Unfälle folgendermaßen verteilen: Edhof zwei,

Kreisverkehr Altenburg einer, dazu vier Auffahrunfälle auf freier Strecke überwiegend infolge von Bremsmanövern abbiegender Fahrzeuge.

Durch den Bau bzw. Ausbau der sowieso in der Planung vorgesehenen, die B 388 begleitenden Parallelstraßen, werden diese gefährlichen Abbiegemanöver wegfallen. Damit kann hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf den dreistreifigen Ausbau der B388 verzichtet werden.

6. Die gesetzten Ziele können mit Alternativen erreicht werden

Nach unserer Einschätzung können die Ziele des guten Verkehrsflusses und der ausreichenden Verkehrssicherheit über ein alternatives Maßnahmenbündel erreicht werden.

Wir schlagen daher folgende Maßnahmen vor:

- den Umbau der höhengleichen Kreuzung B 388 / PAN 20 bei Edhof zu einem Kreisverkehrsplatz.

Nach wie vor sehen wir den Ausbau der Kreuzung Edhof als unsymmetrisches halbes Kleeblatt völlig überdimensioniert. Die von Ihnen aufgezeigten Vorteile einer teilhöhengleichen Kreuzung im Vergleich zu dem von uns vorgeschlagenen Kreisverkehr überzeugen uns nicht.

Sollten die von Ihnen geplanten Bauvorhaben jedoch trotz unserer Bedenken in der vorgesehenen Weise umgesetzt werden, bitten wir die ergänzenden Hinweise hinsichtlich des Vorkommens der Schlingnatter unter Punkt 7 zu berücksichtigen.

Wir schlagen zusätzlich vor, den Verkehr bei Edhof / Linden vor dem Kreisverkehr auf etwa 70km/h zu entschleunigen, um damit für die Anwohner dieser Orte zusätzliche Lärminderungen zu bewirken.

- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der gesamten kritischen Strecke zwischen Eggenfelden und Edhof auf 80 km/h

Ein zusätzlicher positiver Effekt auf die Verkehrssicherheit würde unserer Meinung nach durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h erreicht. Das Tempolimit von 80 km/h erzeugt im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit der B 388 weniger Geschwindigkeitsunterschiede, einen verminderten Überholdruck zu den LKWs und damit einen verbesserten Verkehrsfluss. Aus Sicht des Naturschutzes aber bedeutet es vor allem mehr Klimaschutz, denn es senkt sofort den Spritverbrauch und verringert damit den Treibhausgasausstoß spürbar.

Die Strecke ist zum großen Teil von Bebauung begleitet. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist daher allein schon im Sinne der Anwohner zu fordern, deren Lebensqualität dadurch deutlich erhöht werden könnte – ebenfalls ein Ziel des BVWP 2030.

Lärmschutz für Anwohner sollte sich in diesen Zeiten als fester Bestandteil von Straßenplanungen etablieren. Anhaltende Diskussionen – wie etwa an der A94 / Isentalautobahn – zeigen, dass Anwohner vom Verkehrslärm betroffen sind und daher so gut es geht davon entlastet werden müssen. In unserem Verständnis übertrifft dieses Ziel die Zielvorgabe, auf der gesamten Strecke Maximalgeschwindigkeit zu gewährleisten.

- Um das Gefahrenpotential des einbiegenden Verkehrs zu verringern, sollte der ohnehin geplante Ausbau der Parallelstraßen forciert und einzelne Anschlüsse still gelegt werden.

Wir fordern generell ein Umdenken beim Straßenbau im Landkreis Rottal-Inn. Auch angesichts der von der Bundesregierung anvisierten Klimaziele ist ein Ausbau der Straße für den Individual- und Schwerverkehr nicht zielführend. Demgegenüber begrüßen wir die geplanten Investitionen in einen leistungsfähigen Radweg und fordern zusätzlich die Erweiterung des ÖPNV, insbesondere die Ertüchtigung der Rottalbahn und des Busverkehrs.

7. Ergänzende Anmerkungen zum Naturschutz, Schlingnattern

Das Einzugsgebiet der Schlingnatter ist nicht nur auf das Areal entlang der Bahnstrecke parallel zum Bauabschnitt beschränkt, sondern erstreckt sich großflächig im strukturreichen Gelände. Bei geeigneter Struktur ist anzunehmen, dass die Natter auch direkt im Bauabschnitt zu finden ist. Der Fund des adulten Tieres erfolgte im Spätherbst, somit ist davon auszugehen, dass das Tier lediglich das Winterquartier im Gleisschotter aufgesucht hatte. Eine nicht unübliche Praxis bei Schlingnattern, Blindschleichen und Zauneidechsen. Somit lässt sich kein Rückschluss daraus gewinnen, wie groß das direkte Einzugsgebiet der Schlingnatter ist.


Auch ist davon auszugehen, dass in diesem Areal weit mehr als nur ein Individuum anzutreffen ist.

Folglich ist somit zu fordern, dass der Bauabschnitt durch einen überstiegssicheren Amphibienzaun abgegrenzt wird, um die Tiere nicht im Baugebiet zu verletzen oder gar zu töten (BNatSchG §44 Abs. 1 Punkt 1).

Durch den Ausbau der B388 verlieren die Tiere entsprechend strukturreichen Lebensraum. Somit gilt es hier, einen Ausgleich zu schaffen durch diverse Reptilienburgen (Totholz, Steinaufschüttungen verschiedenster Körnung etc.). Diese sollten im Abstand von 50 Metern entlang der Bundesstraße geschaffen werden. Für die Umsetzung ist eine ökologische Baubegleitung durch einen reptilienkundigen Fachmann zwingend erforderlich.

Um die Strukturelemente auf den CEF-Maßnahmen sowohl zu erhalten als auch zwischen ihnen einen Verbund zu schaffen (Vermeidung von Inselformationen bei Zauneidechsen), sollte ein entsprechendes Pflegekonzept erstellt werden. Dadurch kann sichergestellt werden, dass diese Maßnahmen auch in ein paar Jahren noch den erforderlichen Sinn und Zweck erfüllen.

Mit freundlichen Grüßen



Rita Rott
BN-Regionalreferentin Niederbayern

gez.
Jürgen Riedler
Vorsitzender BN-Kreisgruppe
Rottal-Inn