



Stadt Viechtach
Herrn Bürgermeister Franz Wittmann
Mönchshofstr. 31

94234 Viechtach

Fraktionssprecherin
Nicole Herzog
Karl-Gareis-Str. 10a
94234 Viechtach

Nicole@Zukunft-Viechtach.de

Viechtach, 07.05.2020

Antrag zum Beschluss von Einwendungen gegen die Planungen zum B85-Ausbau

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Kollegin und Kollegen des Stadtrates,

zuletzt wurde auf Grund des Antrages unserer Fraktion vom 31.3.2017 am 7.8.2017 im Stadtrat Viechtach als Tagesordnungspunkt über die Planungen zum B85-Ausbau gesprochen und Beschluss gefasst.

Der zugehörige Auszug aus dem Sitzungsprotokoll kann im RIS eingesehen werden.

In der damaligen Sitzung wurde seitens der Verwaltung darauf hingewiesen, dass die Stadt Viechtach im Planfeststellungsverfahren – wie andere Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange – lediglich die Befugnis habe, Einwendungen im Verfahren vorzubringen. Die Fristen für die Einwendungen seien seit einigen Jahren verstrichen.

Dennoch hat der Stadtrat Viechtach in der genannten Sitzung mit namentlicher Abstimmung mit 11:6 Stimmen beschlossen die Beibehaltung der Ampellösung mit ergänzenden Maßnahmen an den Kreuzungspunkten zu fordern und hat sich mit 11:6 Stimmen gegen eine mögliche Enteignung der Grundstückseigentümer ausgesprochen.

Das Staatliche Bauamt Passau hat diese deutliche Willensbekundung des Viechtacher Stadtrates bei der weiteren Vorgehensweise leider außer Acht gelassen und betreibt die ursprünglichen Pläne in der Gesamtkonzeption weitgehend unbeirrt weiter.

Auf Grund von Einwendungen im Anhörungsverfahren hat der Vorhabenträger aber in Einzelheiten Planänderungen und Planergänzungen vorgenommen. Die geänderten Planunterlagen werden jetzt in Form einer ergänzenden Anhörung öffentlich ausgelegt.

Es zeigt sich aber, dass die Gesamtplanung in Ihrer Charakteristik gleich geblieben ist, dass weiterhin ein autobahnähnlicher Ausbau geplant ist, mit teilweise bis zu sieben Spuren parallel.

Zu den aktuellen Plänen im Einzelnen verweisen wir auf die Unterlagen, die im Netz unter folgendem Link zu finden sind:

https://regierung.niederbayern.bayern.de/aufgabenbereiche/3/planfeststellung_strassenrecht/planfest_s trassen_bahnen/neue_plafe/planunterlagen_b85_210421.php

Die Abweichungen sind im Ergebnis und hinsichtlich der Dimension der Ausbaupläne marginal und betreffen weitgehend nur eine geringfügige Verschiebung der ursprünglichen Planungen, so dass einzelne Grundstückseigentümer jetzt nicht mehr betroffen sind.

Zu dem Ausmaß der Planungen verweisen wir auf die im Auftrag von Herrn Harald Dobler bereits 2017 erstellte Animation, die aber auch die gegenwärtigen Planungen treffend wiedergibt.

Diese ist zu finden unter:

<https://www.youtube.com/watch?v=B90uOcYWsgc>

Wir bitten ausdrücklich, diese Animation im Stadtrat zu zeigen.

Antrag Teil 1:

Wir beantragen deshalb zu beschließen was folgt:

Die Stadt Viechtach erhebt folgende Einwendungen gegen die aktuellen Planungen zum Ausbau der B85 und fordert die Maßnahmen nochmals neu zu planen.

Diese Einwendungen sind frist- und formgerecht von der Verwaltung einzureichen.

1. Niederschlagsentwässerung

Die Entwässerungsplanung entspricht nicht mehr den aktuell gültigen technischen Regelwerken. Insbesondere die qualitative und quantitative Gewässerbelastung des Einleitgewässers Riedbach wurde gemäß dem seit 2020 zurückgezogenen Merkblatt DWA-M 153 vorgenommen. Maßgeblich ist mittlerweile das Arbeitsblatt DWA-A 102 mit deutlich strengeren Anforderungen an die Entwässerung. Es ist zu fordern, dass die Entwässerungsplanung entsprechend der derzeit gültigen technischen Regelwerke überarbeitet wird.

Auch die Gewässergüte des Riedbachs wurde ohne Datengrundlage als Güteklasse 2 bewertet, was bezüglich des Verschlechterungsverbotes gemäß Wasserrahmenrichtlinie größere Spielräume bei der Einleitung von tausalzbeaufschlagtem Oberflächenwasser erlaubt.

2. Verbreiterung Durchbruch Antonipfahl

Durch die Anlage eines Gehweges sowie Straßenbegleitgräben und eine Aufweitung in Richtung Kreisverkehr erfolgt eine erhebliche Verbreiterung der Trasse von ca. 9 auf ca. 16 m. Die Verbreiterung erfolgt gemäß Planunterlagen symmetrisch um jeweils 3,5 m und rückt dadurch wohl deutlich näher an die Antonikapelle heran. Es ist zu befürchten, dass aufgrund der Verbreiterung im Bereich des Quarzriffs Fels gelöst werden muss. Erfolgt dies durch Sprengungen, sind Bauschäden an der Antonikapelle nicht auszuschließen. Zudem bedeutet die Verbreiterung der Trasse einen zusätzlichen Flächenverbrauch innerhalb des Naturschutz- und FFH-Gebietes, welches auch im Bereich der St 2139 besteht. Es ist zu prüfen, ob durch die Aufweitung ein unzulässiger Flächenverbrauch von FFH-Lebensraumtypen entsteht.

3. Parkplatzverlust Firma Rehau AG

Durch die Trassenführung der St 2139 gehen der Rehau AG einige Mitarbeiterparkplätze verloren. Es handelt sich um den Parkplatz im Bereich Rehaukreuzung auf Fl.-Nr. 807. Es ist zu erwarten, dass an anderer Stelle Parkraum geschaffen werden muss, so dass ein weiterer Flächenverbrauch droht. Weitere Parkplatzflächen greifen in unsere Planungshoheit ein.

4. Stützmauer Firmengelände Holz Sigl

Entlang der Nordgrenze des Betriebsgeländes Holz Sigl wird abweichend von der ursprünglichen Planung statt einer 7,8 m hohen Böschung eine über 3 m hohe Stützmauer mit oben anschließender Böschung vorgesehen. Die Gesamthöhe des Bauwerks bleibt somit gleich. Es ist davon auszugehen, dass diese Änderung vorgenommen wurde, um einen erforderlichen Grunderwerb von direkt betroffenen Anwohnern zu vermeiden und damit den Widerstand potenzieller Projektgegner zu umgehen.

Der Anblick einer derartigen Stützmauer inklusive Böschung ist für eine touristische geprägte Stadt imageschädlich und konterkariert die Bemühungen der Stadt Viechtach zur Tourismusförderung.

Der nötige Aufwand für die Konstruktion eines derartigen Straßendamms ist erheblich und aus unserer Sicht für eine überdimensionierte Straßenbaumaßnahme unverhältnismäßig.

5. Berücksichtigung UVPG

Es finden sich in den Planunterlagen keine Hinweise auf die Berücksichtigung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Gemäß Punkt 14.6 der Anlage 1 zum UVPG (Liste der UVP-pflichtigen Vorhaben) ist nach unserer Ansicht eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich.

6. Einwendungen zum Verkehrsgutachten

Gemäß Angabe im Verkehrsgutachten sind seit 1995 die Schwerverkehrszahlen eher rückläufig. Die im Gutachten prognostizierten Steigerungen der Verkehrslasten im Baubereich für den Zeitraum 2015 bis 2035 werden auf der Berechnungsgrundlage des bundesdeutschen Durchschnitts angesetzt. Sogar wenn die örtliche Steigerung dem Bundesdurchschnitt der auch Metropolregionen berücksichtigt, entspräche, errechnet sich daraus nur eine Steigerung von knapp 9 % bis 2035.

Wir halten diesen Ansatz für unsere Region schon für nicht realistisch und entspricht auch nicht der tatsächlichen Entwicklung seit 1995.

Das Gutachten gibt an, dass die geplanten Kreisverkehre über diese Prognose hinaus zu Spitzenzeiten noch mit einem rund 50 % höheren Verkehrsaufkommen ohne Beeinträchtigung belastet werden könnten und somit eine unnötige Überkapazität geschaffen wird. An den Kreisverkehren wird 2035 eine Verkehrslast von 803 Kfz pro Stunde prognostiziert, die Kreisverkehre sind jedoch auf rund 1.250 Kfz pro Stunde ausgelegt. Damit sind sie massiv überdimensioniert und es wird das Übermaßverbot bei staatlichen Eingriffen verletzt.

Wir verweisen hier auf den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021, Az. 1 BvR 2656/18, 1 BvR 96/20, 1 BvR78/20, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20.

Der erste Senat des Bundesverfassungsgerichts hat hier entschieden, dass die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12.12.2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen insofern mit Grundrechten unvereinbar sind, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen. Die geltenden Vorschriften verschieben laut Bundesverfassungsgericht hohe Emissionsminderungslasten unumkehrbar auf Zeiträume nach 2030.

Dass Treibhausgasemissionen gemindert werden müssen, folge aus dem Grundgesetz. Das verfassungsrechtliche Klimaschutzziel des Art. 20a GG ist dahingehend konkretisiert, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur dem sogenannten „Paris-Ziel“ entsprechend auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Um das zu erreichen, müssen die nach 2030 noch erforderlichen Minderungen dann immer dringender und kurzfristiger erbracht werden. Von diesen künftigen Emissionsminderungspflichten sei praktisch jegliche Freiheit potenziell betroffen, weil noch nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden und damit nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht seien.

Der Gesetzgeber muss daher zur Wahrung grundrechtlich gesicherter Freiheit Vorkehrungen treffen, um diese hohen Lasten abzumildern. Zu dem danach gebotenen rechtzeitigen Übergang zu Klimaneutralität reichen die gesetzlichen Maßgaben für die Fortschreibung des Reduktionspfads der Treibhausgasemissionen ab dem Jahr 2031 nicht aus. Der Gesetzgeber ist verpflichtet, die Fortschreibung der Minderungsziele der Treibhausgasemissionen für Zeiträume nach 2030 bis zum 31. Dezember 2022 näher zu regeln.

Es ist also u.a. mit deutlich verstärkten Anstrengungen in Sachen Verkehrs- und Mobilitätswende auszugehen, so dass die Prognose steigender Verkehrsbelastung nicht greifen kann.

Die laut Staatlichem Bauamt zu erwartende Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, sehen wir insgesamt als veraltete Prognose. Im Dienste des Klimaschutzes werden die Mobilitätsansprüche der Gesellschaft sich, intensiv gefördert durch die Politik, zunehmend auf ÖPNV, vor allem die Bahn, verlagern. Die Pandemiesituation hat dazu geführt, dass zunehmend Homeoffice-Lösungen gefunden wurden, die mit Sicherheit zur Verkehrsreduktion beitragen werden.

Eine Bewertung der Auslastung der „Nullvariante“, also der Beibehaltung des Ist-Zustandes, wurde gar nicht erst vorgenommen.

Im Übrigen erschließt sich nicht, was ein siebenspuriger Ausbau mit einer Kapazität von über 50% über der überhöhten Prognose für 2035 für einen Sinn macht, wenn wenige Meter weiter eine Brücke auf 50km/h beschränkt ist, für die noch keine konkreten Planungen bekannt sind. Die dadurch zu erwartenden Verkehrsbehinderungen führen dann nach Ausbau aus unserer Sicht zu einer erhöhten Unfallgefahr.

7. Flächenverbrauch

Die Planvariante gibt einen Flächenverbrauch von rund 2,8 ha an. Diesem werden die noch deutlich höheren Verbräuche von zwei anderen Varianten gegenübergestellt. Der Verweis darauf, dass auch noch wesentlich schlimmere Varianten denkbar wären, ist kein belastbares Argument für diesen überzogenen Flächenverbrauch. Der Flächenverbrauch bei der favorisierten Plantrasse wäre damit immens und widerspricht jeder Absichtserklärung der Staatsregierung zum Flächensparen.

8. Verlängerung der Fahrtstrecken beim Abbiegen

Vor allem die Führung des von Prackebach kommenden Abbiegeverkehrs über die beiden Kreisverkehre bedeutet eine Wegverlängerung von 1,6 km je Fahrt. Bezieht man diese Mehrstrecken auf die täglich rund 2.000 abbiegenden Kfz (laut Prognose) errechnen sich daraus zusätzliche Wegstrecken von 1.168.000 km pro Jahr. Dies entspricht – bei konventionellen Fahrzeugen - einem zusätzlichen CO₂-Ausstoß von rund 150 t pro Jahr.

Dieser Mehrausstoß wird den behaupteten Einsparungen infolge der im Planzustand entfallenden Anfahrvorgänge an der bestehenden Lichtsignalanlage nicht gegenübergestellt.

Die Umwege durch die vorgelagerten Kreisel sind also sehr hoch und konterkarieren deshalb die Aussage des Staatlichen Bauamts, dass durch die Kreisellösung erhöhter Abgasausstoß wegen weniger Bremsbedarf vermieden werde.

Außerdem wird die Umweltbelastung durch anfahrende Fahrzeuge von der B 85 auf das nachgelagerte Verkehrsnetz verlagert, was keinerlei Verbesserung bedeutet. Dasselbe gilt für die Längsneigungen.

9. Unfallzahlen

Laut Erläuterungsbericht habe die installierte Lichtsignalanlage die Unfallzahlen nicht auf ein akzeptables Maß reduziert. Tatsächlich liefert der Bericht keine absoluten Zahlen. Die Darstellung in schlecht lesbaren Karten und unübersichtlichen Symbolen erlaubt es nicht, die Argumentation nachzuvollziehen. Der Aussage des StBA steht die Unfallstatistik der Polizeiinspektion Viechtach gegenüber, die eine klare Reduzierung der Unfallzahlen aufzeigt. Insbesondere gingen die Unfälle mit Personenschäden nach Installation der Ampel von durchschnittlich ca. 5 pro Jahr auf 1 pro Jahr zurück.

Gemäß per E-Mail erteilter Auskunft der Polizei Viechtach vom 22.1.2021 hat das Unfallaufkommen und auch die Schwere der Unfallfolgen seit Installierung der Ampelanlage stark abgenommen. Die Ampelanlage wurde am 27.09.2013 in Betrieb genommen.

Seither gab es nur noch wenige Unfälle mit verletzten Personen, nämlich wie folgt:

2009: 4

2010: 5 (hierbei 5 schwer und 7 leichtverletzte Personen)

2011: 2

2012: 7

2013: 6

2014: 1

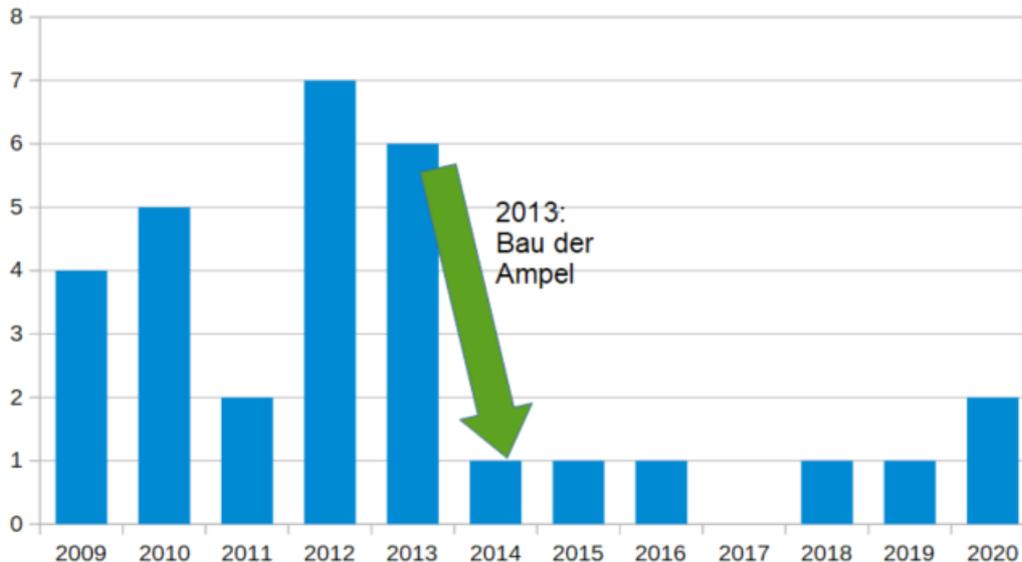
2015: 1

2016: 1

2017: negativ

2018: 1
2019: 1
2020: 2

Bildlich dargestellt sieht dies aus, wie folgt (Unfallzahlen):



Die Rehau-Kreuzung ist somit kein Unfallschwerpunkt mehr. Seit Einsatz der Ampelanlage sind im Wesentlichen Auffahrunfälle und Unfälle aufgrund Nichtbeachtung des Ampelrotlichts aufgetreten. Schwere Zusammenstöße infolge Übersehens des Gegenverkehrs beim Linksabbiegen sind seither nicht mehr passiert.

Wir zitieren aus der polizeilichen Auskunft:

„Tatsächlich ist es so, dass das Unfallaufkommen und auch die Schwere der Unfallfolgen stark abgenommen hat.“

Es ist nicht davon auszugehen, dass nach Errichtung der Kreisverkehre Unfälle in diesem Streckenabschnitt vollständig ausgeschlossen sind. Es ist vielmehr zu erwarten, dass keine nennenswerte Reduzierung der aktuell schon stark zurückgegangenen Unfallzahlen mehr erreicht werden kann, was einen Umbau der B85 aus Gründen der Verkehrssicherheit unverhältnismäßig macht.

Die Sicherheitspotentialkarten auf den S. 11 und 12 des Erläuterungsberichtes sind hinsichtlich des Sicherheitspotenzials aufgrund unterschiedlich gewählter Maßstäbe und uneinheitlichen Farbskalen nicht aussagekräftig.

Weiterhin werden keine vergleichenden Betrachtungen zum Sicherheitspotenzial ähnlich ausgebaute Kreuzungen andernorts angestellt. Es kann also nicht beurteilt werden, ob das angegebene Sicherheitspotenzial nicht im Bereich des allgemein an vielen vergleichbaren Kreuzungspunkten von Bundesstraßen zu erwartenden und akzeptierten Bereichs liegt.

Das angeblich unverändert hohe Unfallrisiko auf dieser Strecke stellt laut Erläuterungsbericht das Hauptargument gegen die Beibehaltung der Lichtsignalanlage dar. Ausgerechnet dieses Hauptargument ist weder ausreichend mit Zahlen belegt noch widerspruchsfrei begründet.

Durch die mit Sicherheit sachlich korrekte Auskunft der PI Viechtach wird dieses angeblich hohe Unfallrisiko sogar nachweislich widerlegt.

Nicht berücksichtigt wird auch, dass auch bei der neuen Streckenführung auf Grund der zahlreichen Einfädel- und Einordnungsvorgänge mit Unfällen zu rechnen ist. Dies gilt umso mehr als der prognostizierte Entfall der Geschwindigkeitsbegrenzung durch die geplante Trasse die Unfallwahrscheinlichkeit, insbesondere die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle deutlich erhöhen wird.

Ein Autofahrer, der eine rote Ampel übersieht, kann auch einen Kreisverkehr übersehen.

10. Vorzeitig ausgeschlossene Planvarianten

Im Erläuterungsbericht werden ausführlich vier Varianten berücksichtigt. Alle zeichnen sich durch hohen Flächenverbrauch und hohe Komplexität aus. Zwei Varianten mit offensichtlich leichter Umsetzbarkeit wurden von vornherein nicht ausreichend betrachtet und mit Pauschalargumenten verworfen. Dabei handelt es sich um die nachweislich effiziente Variante Lichtsignalanlage und die Variante innenliegende Linkseinfädungsstreifen (3.1.9 und 3.1.10). In Bezug auf letztere wurde eine „schwer begreifbare Verkehrsführung“ unterstellt. Ähnliche Konzepte werden europaweit ohne intellektuelle Überforderung der Verkehrsteilnehmer umgesetzt. Auch eine Kombination der beiden Varianten wäre ohne hohen Aufwand umzusetzen und mit Sicherheit nicht schwerer begreifbar als die geplante dichte Ansammlung von Ein- und Ausschleifungen, Parallelführungen und Mehrstrecken. Ampelanlagen an beiden Kreuzungspunkten werden von den Planern abgelehnt mit dem Argument, aufgrund der Verkehrsbelastung wären sie nur in den Hauptverkehrszeiten morgens und spät nachmittags sinnvoll und würden den Verkehr in den übrigen Zeiten unnötig behindern. Ein Abschalten außerhalb der Stoßzeiten wäre jedoch möglich.

11. Lärmschutz/Gesundheitsschutz

Nach der neuesten Variante des Plans sind die zu ergreifenden Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Planung sogar reduziert. Obwohl die Trassenverläufe deutlich näher an Wohngebäude heranrücken, hat laut Staatlichem Bauamt gerade einmal ein Anwohner so starke Beeinträchtigungen durch Lärm zu erdulden, dass hier "passive Lärmschutzmaßnahmen" ergriffen werden müssen. Eine Lärmschutzwand o.ä. findet sich aber auch bei diesem Anwohner nicht auf dem Übersichtsplan. Alle weiteren Anrainer gehen (vermutlich aus Bestandsgründen) komplett leer aus.

Der autobahnähnliche Ausbau der B85 wird Transitverkehr von den Autobahnen der Region eher noch in unsere Gegend leiten und damit zu einer erheblich höheren Verkehrsdichte und entsprechend mehr Lärm und Luftschadstoffen führen.

Es ist bereits jetzt zu beobachten, dass viele nach Nordosteuropa fahrende Lkw die BAB 3 bei Deggendorf verlassen und über die B11/B85/B22 bis zur Anschlussstelle Weiden der BAB 93 den Autobahnabschnitt über Regensburg abkürzen. Diese Fehlentwicklung wird bereits durch die im Bau befindliche Erweiterung der B11 am Hochbühl wie auch den geplanten Ausbau der B85 bei Ayrhof zusätzlich gefördert.

Dies vermindert die Wohnqualität und schadet uns als touristisch geprägter Stadt massiv. Urlaub neben der „Autobahn“ scheint uns nur eingeschränkt attraktiv.

Mehr Lärm durch höhere Geschwindigkeiten und Zunahme des Schwerlastverkehrs, mehr Luftschadstoffe und der massive Flächenverbrauch belasten auch das nahegelegene FFH-Gebiet, die Biodiversität und den persönlichen Genuss unserer Natur (z.B. Geotop Großer Pfahl).

12. Radverkehr

Die Planung ignoriert die Bedürfnisse des Radverkehrs. Die zu erwartende künftige Zunahme des Fahrradverkehrs Berufstätiger wird nicht in die Planung einbezogen.

Lediglich die bestehende Unterführung bleibt quasi erhalten. Eine geschlossene Schnellradwegführung entlang der neu entstehenden B85 wird und wurde nicht eingeplant.

Dies steht in eklatantem Widerspruch zum Radverkehrsplan des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer. Dieser möchte mit seinem Nationalen Radverkehrsplan Deutschland zum Fahrradland machen und hat bis 2030 ein lückenloses Radnetz versprochen. Künftig soll der Radverkehr gleichberechtigt mitgedacht werden.

Aus Bundesmitteln sollen bis 2023 knapp 1,5 Milliarden Euro in den Radverkehr investiert werden. In den vorliegenden Planungen ist dies nicht zu sehen. Wir fordern deshalb die Einplanung lückenloser Radwegeschnellverbindungen entlang der B85.

13. Kosten

Die Kostenberechnung ist unserer Schätzung nach veraltet und sollte auf den aktuellen Stand gebracht werden. Die Wirtschaftlichkeit wird nur im Vergleich mit den anderen Varianten untersucht. Es fehlt eine objektive Nutzen-Kosten-Berechnung.

14. Stärkung des ländlichen Raums

Das Argument, mit diesem Kreuzungsumbau könne der ländliche Raum gestärkt werden, ist nicht nachvollziehbar. Wieso soll es eine touristisch geprägte Stadt stärken, wenn ein überdimensionierter

autobahnähnlicher Straßenbau erfolgt, mit Hilfe dessen der Verkehr in möglichst hoher Geschwindigkeit an unserer Stadt vorbeigeführt werden soll um im Ergebnis zu verhindern, dass vorbeifahrende Touristen spontan auf die Idee kommen könnten unserer Stadt einen Besuch abzustatten. Eine ausreichende und zweckmäßige Ausbauvariante würde sowohl den berechtigten Interessen der Industrie als auch dem Umwelt- und Landschaftsschutz ausreichend Rechnung tragen und uns dadurch tatsächlich stärken.

15. Enteignungen

Die betroffenen Bürger*innen werden ihre Grundstücke nicht verkaufen, so dass zwangsläufig Enteignungsverfahren eingeleitet werden müssen. Enteignungen stehen wir grundsätzlich kritisch gegenüber.

Die Plantrassenführung durch weitgehend intensiv genutzte Grünlandflächen lehnen wir nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes ab, sondern auch um einen bestehenden landwirtschaftlichen Betrieb in seiner Existenz zu unterstützen.

Ein Eingriff in das Eigentum, in den Geschäftsbetrieb eines Bürgers, zum Bau einer überdimensionierten, die Interessen der Viechtacher Bürger*innen nicht berücksichtigenden und flächenverschwenderischen und kostenträchtigen Straße ist aus unserer Sicht unverhältnismäßig und damit rechtlich nicht umsetzbar.

Wir fordern die Planung rechtlich sicherer und in absehbarer Zeit umsetzbarer Maßnahmen.

16. Betroffenheit der Stadt Viechtach

Durch die vorliegenden Planungen wird aus unserer Sicht das Landschaftsbild der Stadt Viechtach so zerstört und die Lebensqualität insbesondere am Südrand der Stadt derart beeinträchtigt, dass mit weniger Zuzügen, mehr Wegzügen zu rechnen ist. Dies wird es für die Stadt Viechtach noch schwerer machen gutes Personal auch für die Stadtverwaltung zu finden.

Darüberhinaus beeinträchtigt es die Stadt Viechtach als Kulturhauptstadt des Bayerischen Waldes. Mit dem Charakter einer Kulturhauptstadt ist der Bau einer monströsen Straße nicht vereinbar.

Überdies werden durch die Beeinträchtigung der Attraktivität der Stadt Viechtach auch die stadt eigenen Immobilien und Liegenschaften an Wert verlieren.

Antrag Teil 2:

Die obig dargelegten Einwendungen wurden von unserer Fraktion unter Zusammenarbeit vieler Beteiligter ausgearbeitet und formuliert.

Die öffentliche Auslegung der Planungen und die damit verbundene Möglichkeit der betroffenen Bürger Einwendungen zu erheben ist ein rechtsstaatliches Verfahrensrecht, das den Bürgern die Möglichkeit gibt, Ihre Recht zu wahren.

Einwendungsberechtigt ist jeder, der sich von der Planung betroffen fühlt.

Die Einwendungen werden dann geprüft (inwieweit kann ihnen Rechnung getragen werden?) und sodann wird ein Erörterungstermin festgesetzt, zu dem die Einwender geladen werden.

Schon aus diesem Grund ist es aus unserer Sicht wichtig, dass die Stadt selbst Einwendungen erhebt, um an diesem wichtigen Verfahren beteiligt zu werden.

Die gesetzlichen Bestimmungen lassen es weitgehend nicht zu, dass die Stadt als Sachwalterin Ihrer Bürger auftritt. Die Stadt ist nur in Ihrem Selbstverwaltungsrecht geschützt, d.h. soweit z.B. die Planungshoheit oder die Beeinträchtigung öffentlicher Einrichtungen oder eigene Vermögenspositionen, z.B. Grundstücke betroffen sind.

Selbst wenn die Stadt als in einzelnen obig genannten Aspekten nicht befugt ist, diese „Belange“ zu vertreten, so nimmt die Stadt Viechtach trotzdem ihre Chance wahr, das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens zu verbessern.

Ob die Einwendungen von der Stadt selbst wirksam erhoben werden können, wird im anschließenden Verfahren von Amts wegen geprüft.

Sollte diese Befugnis fehlen, so hat dies keine negativen Folgen.

Im Übrigen reicht es schon aus, wenn es möglich erscheint, dass der Einwender durch das Vorhaben in eigenen Belangen berührt wird. Diese Möglichkeit ist nur dann zu verneinen, wenn die eigene Sphäre von vornherein unter keinem denkbaren Gesichtspunkt berührt werden kann oder die geltend gemachten Rechte und Belange nicht dem Einwender als eigene zustehen können.

Zu den „Belangen“ gehören alle öffentlich-rechtlich oder zivilrechtlich begründeten eigenen

Rechte (Eigentum, Gesundheit, ...), ferner die wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen, kulturellen, ideellen oder sonstigen redlich erworbene und deshalb aner kennenswerten eigenen Interessen des Einwenders. Die eigenen Belange müssen durch das Vorhaben nur möglicherweise berührt, nicht aber verletzt werden.

Wichtig ist auch, die sog. Präklusion zu beachten:

Nach Planfeststellungsbeschluss, besteht für den betroffenen Bürger die Möglichkeit, ohne vorheriges Widerspruchsverfahren Anfechtungsklage bei dem entsprechend zuständigen Gericht zu erheben (siehe Rechtsbehelfsbelehrung des Beschlusses). Allerdings kann der Bürger zur Unterstützung seiner Klage nur solche Einwendungen vorbringen, welche im formellen Anhörungsverfahren und innerhalb der Einwendungsfrist bereits eingebracht wurden. Verfristete Einwendungen sind präkludiert, das heißt sie können nicht im Klageverfahren berücksichtigt werden.

Diese Präklusion ist für den rechtlichen Laien kaum zu vermeiden.

Die Anforderungen der Rechtsprechung hierzu sind teilweise extrem.

Insofern ist aus unserer Sicht, sowohl was die Zulässigkeit der Einwendungen aus städtischer Sicht, als auch zur Vermeidung der Präklusion folgendes zwingend erforderlich, **was wir hiermit beantragen zu beschließen:**

1. Beauftragung eines verwaltungsrechtlich spezialisierten Rechtsanwaltes zur Prüfung, welche Einwendungen von der Stadt selbst erhoben werden können
2. Beauftragung eines Fachbüros/Planungsbüros, wie z.B. die Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement Wulf Hahn und Dr. Ralf Hoppe GbR, Am Weißenstein 7, 35041 Marburg zur Prüfung, Analyse und Bewertung der vorliegenden Planungen, in Zusammenarbeit mit dem beauftragen Rechtsanwalt

Nicht zu vergessen ist hier aus unserer Sicht, dass die Einwendungen so auch als Vorlage für die Viechtacher Bürger dienen können.

Antrag Teil 3:

Zu diesen Beschlussvorlagen beantragen wir überdies als Antrag zur Geschäftsordnung namentliche Abstimmung.

Wir bitten um Behandlung in der Sitzung vom 14.5.2020 oder alternativ um Ansatz einer eigenen Stadtratssitzung vor Ablauf der Einwendungsfrist, spätestens bis 20.5.2021, um die nötigen Maßnahmen noch veranlassen zu können.

Nicole Herzog
Fraktionssprecherin

