

**Fachgutachterliche Stellungnahme  
im Planfeststellungsverfahren  
B 85n Cham – Regen,  
Ausbau der Kreuzung  
mit der St 2139 bei Viechtach**

**Auftraggeber:  
Bü 90/Die Grünen  
Kreisverband Regen  
Kirchaitnach 8  
94262 Kollnburg**

**Auftragnehmerin:**



**RegioConsult.  
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR  
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,  
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg  
Tel. 06421/68 69 00  
Fax 06421/68 69 10  
info@RegioConsult-Marburg.de  
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:  
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn (Projektleitung)  
Dr. Ralf Hoppe**

**Marburg, im Juni 2021**



## Gliederung

1. Einleitung.....	4
2. Auswertung der Verkehrsuntersuchung .....	6
2.1 Aufgabenstellung.....	6
2.2 Verkehrsbelastungen Werktag 2015 .....	6
2.3 Verkehrsentwicklung auf der B 85 und der St 2139.....	9
2.3 Verkehrsprognose DTV 2035 .....	10
2.3.1 Prognosegrundlagen.....	10
2.3.2 Verkehrsbelastungen mit Kreuzungsombau B 85 / St 2139.....	12
2.3.3 Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsplätze.....	15
2.4 Fazit zur Verkehrsuntersuchung.....	15
3. Auswertung der Erläuterungsberichts .....	16
3.1 Notwendigkeit des Vorhabens.....	16
3.2 Darstellung des Unfallgeschehens im Erläuterungsbericht .....	17
3.3 Auswertungen zum Unfallgeschehen an der Kreuzung.....	17
3.4 Angaben zur Wirtschaftlichkeit .....	25
3.5 Natura 2000 (FFH) .....	26
4. Zusammenfassung.....	31



## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: In der EVE empfohlene Zählzeiten für den Kfz-Verkehr .....	7
Tabelle 2: Auswertung des Unfallgeschehens mit Personenschaden an der westlichen Kreuzung B 85 / St 2130.....	18
Tabelle 3: Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 6842-301 Pfahl – Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie lt. Natura 2000-Verordnung und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie lt. Natura 2000-Verordnung .....	28
Tabelle 4: Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele .....	29

## Abbildungsverzeichnis

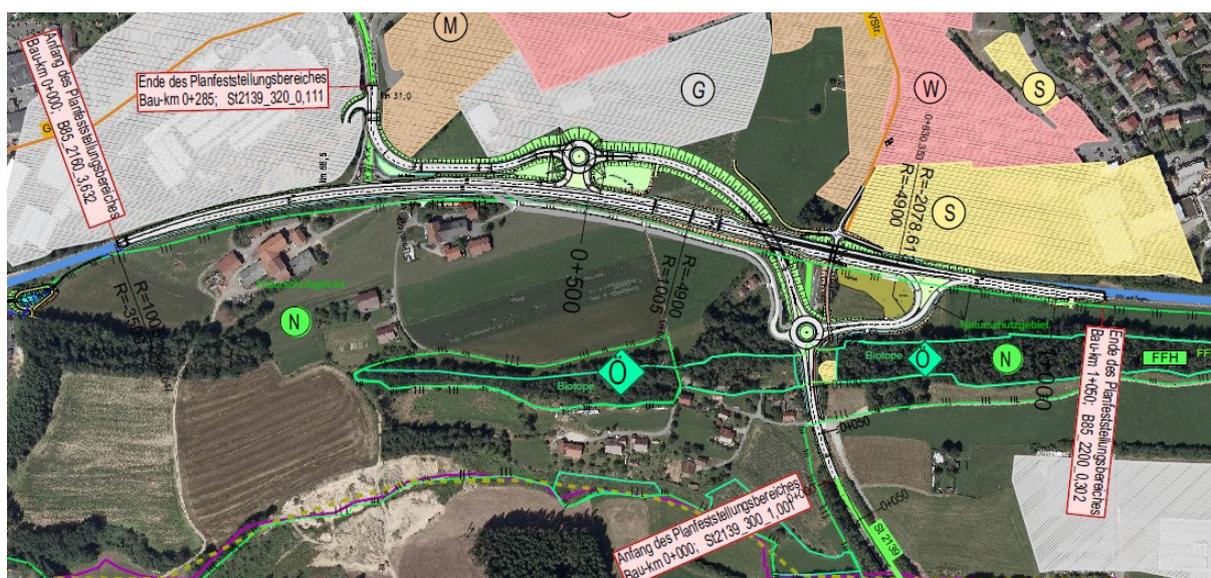
Abbildung 1: Übersichtslageplan (Ausschnitt) .....	4
Abbildung 2: Querschnittsbelastungen im Bereich B 85 / St 2139 / Schmidstr. bei Viechtach Gesamtverkehr in Kfz/24 Stunden .....	8
Abbildung 3: Querschnittsbelastungen im Bereich B 85 / St 2139 / Schmidstr. bei Viechtach Gesamtverkehr in SV/24 Stunden .....	9
Abbildung 4: Qualitätssicherungsprozess beim Aufbau eines Verkehrsnachfragemodells.....	12
Abbildung 5: Querschnittsbelastungen 2035 in Kfz/24h .....	13
Abbildung 6: Querschnittsbelastungen 2035 in SV/24h.....	14
Abbildung 7: Unfälle mit Personenschaden im westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 2016 .....	19
Abbildung 8: Unfälle mit Personenschaden im westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 2017 .....	20
Abbildung 9: Unfälle mit Personenschaden im westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 2019 .....	20
Abbildung 10: Unfälle mit Personenschaden im westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 2019 .....	21
Abbildung 11: Unfälle mit Personenschaden auf den Abschnitten der B 85 2016....	22
Abbildung 12: Unfälle mit Personenschaden auf den Abschnitten der B 85 2017 ....	22
Abbildung 13: Unfälle mit Personenschaden auf den Abschnitten der B 85 2018 ....	23
Abbildung 14: Unfälle mit Personenschaden auf den Abschnitten der B 85 2019 ....	23
Abbildung 15: Betroffenheit des FFH-Gebiets DE 6842-301 Pfahl.....	26

## 1. Einleitung

RegioConsult wurde am 26.5.2021 von der Kanzlei Lacher, Herzog und Kollegen beauftragt, ausgewählte Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens B 85n Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach auszuwerten. In der folgenden Stellungnahme werden in Kapitel 2 die Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, von Kurzak/Schuster vom 6.5.2019 ausgewertet. In Kapitel 3 werden der Erläuterungsbericht und die von der Polizei Viechtach am 22.1.2021 per E-Mail an die Kanzlei Lacher, Herzog und Kollegen übermittelte Unfallstatistik ausgewertet.

Im Erläuterungsbericht wird die geplante Maßnahme damit begründet, dass für den westlichen Knotenpunkt der B 85 mit der St 2139 erhöhte Unfallzahlen vorliegen. Deshalb gab es seit dem Jahr 2000 Überlegungen zur Umgestaltung (vgl. Abb. 1).

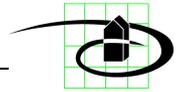
### Abbildung 1: Übersichtslageplan (Ausschnitt)



Quelle: Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020) B 85 Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Übersichtslageplan (Ausschnitt)

Das Planfeststellungsverfahren wurde 2012 beantragt, danach kam es zu Änderungen, die in dem am 18.12.2020 eröffneten Deckblattverfahren aufgegriffen werden. Als Sofortmaßnahme wurde aufgrund der hohen Unfallzahlen an der westlichen Kreuzung der B 85 mit der St 2139 **im September 2013 eine Lichtsignalanlage** installiert.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 6



Da die Unfallzahlen der entscheidende Grund für die Aufnahme der aufwendigen und mit hohem Flächenverbrauch verbundenen Planungen sind, ist im Rahmen dieser Stellungnahme besonders zu prüfen, wie sich die Unfallsituation nach Installation der Lichtsignalanlage entwickelt hat.

Derzeit steht für die Verkehre, die von der B 85 aus Richtung Osten in die St 2139 nach Viechtach abbiegen, eine 120m lange Abbiegespur zur Verfügung die nicht separat signalisiert ist. Das bedeutet der Verkehr kann hier immer frei fließen, wenn der Abbiegeverkehr von der B 85 von Westen in Richtung Viechtach an der Ampel warten muss. Für die Verkehre die von Westen kommend in die St 2139 nach Viechtach abbiegen, steht eine etwa 170m lange Abbiegespur zur Verfügung.

Für die Verkehre, die von der B 85 aus Richtung Westen in die St 2139 in Richtung Kollnburg fahren, steht ebenfalls eine etwa 110m lange Abbiegespur bereit. Diese Kreuzung ist nicht signalisiert. Für die Verkehre aus Kollnburg in Richtung Osten steht eine Einfädelspur zur Verfügung, für Verkehre aus Richtung Osten in Richtung Kollnburg gibt es eine etwa 70m lange Abbiegespur.

Zukünftig ist es geplant südlich der B 85 auf der St 2139 von Kollnburg einen Kreisverkehrsplatz zu installieren, anschließend die St 2139 über die B 85 zu führen und über einen weiteren Kreisverkehr die Anbindung der Rampe von der B 85 an die St 2139 und deren Fortführung in Richtung Viechtach zu gewährleisten.

Da das direkte Links- und Rechtsabbiegen von der St 2139 auf die B 85 zukünftig unterbunden wird, müssen Verkehre aus Viechtach zukünftig beide Kreisverkehre durchfahren und fahren östlich des östlichen Kreisverkehrs auf die B 85 in Richtung Osten. Verkehre, die auf der B 85 von Osten kommen, müssen auf der B 85 nach rechts abbiegen und über den westlichen Kreisverkehr auf die St 2139 und von dort weiter zum östlichen Kreisverkehr fahren, um von dort nach Kollnburg weiter fahren zu können (vgl. Abb. 1).



## 2. Auswertung der Verkehrsuntersuchung

### 2.1 Aufgabenstellung

Als Aufgabenstellung für die Verkehrsuntersuchung wird die Ermittlung von Prognosezahlen für das Jahr 2035 genannt. Als Grundlage der Verkehrsuntersuchung dient eine Videoerfassung, die im Februar 2015 vom Büro GEOVISTA durchgeführt wurde.<sup>2</sup>

### 2.2 Verkehrsbelastungen Werktag 2015

In der Verkehrsuntersuchung, die 2019 erstellt wurde, wird angegeben, dass zur Erfassung der aktuellen Belastungssituation an den beiden Einmündungen der St 2139 in die B 85 bei Viechtach sowie an der Kreuzung St 2139 / Schmidstraße jeweils 24-Stunden-Knotenpunktszählungen durchgeführt wurden. Die Verkehrsströme wurden getrennt nach Fahrtrichtungen und Kfz-Art erfasst. Die Zählungen fanden am **4.2.2015** statt. Außerdem wird angegeben, dass die Ergebnisse einer Kfz-Flussverfolgung von **Juni 2010** zur Verfügung standen, bei der der Geradeausverkehr im Zuge der St 2139 von Kollnburg nach Viechtach bzw. in umgekehrter Fahrtrichtung erfasst wurde.<sup>3</sup>

Aus den Angaben wird deutlich, dass für die Verkehrsuntersuchung entgegen der Behauptung in der Verkehrsuntersuchung **keine aktuellen Daten zur Verkehrssituation vorliegen.**

Die Flussverfolgung ist zum Zeitpunkt des Beginns der Planfeststellung elf Jahre alt, die Videoerfassung bereits sechs Jahre. Üblicherweise werden Verkehrszählungen immer in dem Jahr erstellt, in dem auch der Bericht zur Verkehrsuntersuchung angefertigt wird oder spätestens im Jahr davor, damit ein aktueller Analysefall als Ausgangspunkt für die Prognose vorliegt. Neben der **mangelnden Aktualität der Ausgangsdaten für die Prognose**, gibt es einen weiteren Mangel der Datengrundlagen.

Denn der Zeitpunkt der Videoerfassung entspricht nicht den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

---

<sup>2</sup> Vgl. Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 1

<sup>3</sup> Vgl. Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 1



(EVE 2012). Üblicherweise werden Erhebungen in den Monaten März bis Oktober durchgeführt sowie in Wochen, die nicht durch besondere Ereignisse, wie Ferien oder Feiertage zu verzerrten Ergebnissen führen (vgl. Tab. 1). Da dies hier nicht beachtet wurde, sind die erfassten Daten keine geeignete Datengrundlage für eine Prognose.

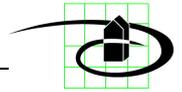
**Tabelle 1: In der EVE empfohlene Zählzeiten für den Kfz-Verkehr**

<b>Kfz-Verkehr</b>		
Die Zähltag bzw. Zählzeiten sind dabei so zu wählen, dass die angestrebte Aussage (DTV oder DTV <sub>w5</sub> ) mit entsprechenden Hochrechnungsfaktoren oder Ganglinien erzeugt werden kann.		
Zählmonate (Erhebungszeitraum)	Sommerhalbjahr (März bis Oktober) außerhalb der Ferien	
Zähltag	Im Allg. Montag bis Donnerstag (in Normalwochen*), gegebenenfalls Freitag und Sonntag	
Zählstunden (Erhebungsdauer)		
allgemein	Tagesverkehr	06.00–22.00 Uhr (davon mind. 8 Std./Tag)
	Innerortstraßen	bei Straßen, deren Spitzenstunde <b>nach</b> 07.00 Uhr liegt  bei Straßen, deren Spitzenstunde <b>vor</b> 07.00 Uhr liegt  alternativ
Außerortsstraßen (analog zur SVZ)		07.00–11.00 Uhr und 15.00–19.00 Uhr oder 07.00–10.00 Uhr und 12.00–14.00 Uhr und 15.00 – 18.00 Uhr
		06.00–10.00 Uhr und 15.00–19.00 Uhr
		06.00–09.00 Uhr und 12.00 – 14.00 Uhr und 15.00 – 18.00 Uhr
	bei hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen	15.00–19.00 Uhr
	Normalwerktage (Di., Mi., Do.)	07.00–09.00 Uhr und 15.00–18.00 Uhr
Ferienwerktage (Di., Mi.)	15.00–18.00 Uhr	
Freitag	15.00–18.00 Uhr	
Sonntag	16.00–19.00 Uhr	
Zählintervalle	<ul style="list-style-type: none"> <li>– bei manuellen Zählungen 15, 30 oder 60 Minuten</li> <li>– bei automatischen Zählungen auch kürzere Intervalle möglich (bis hin zu Einzelfahrzeu-gerfassung)</li> <li>– bei Kennzeichenerfassung möglichst minutengenaue Erfassung (Zeitstempel)</li> </ul>	

\*) „Normalwochen“ sind Wochen außerhalb von Schulferien und Wochen ohne Feiertage, sowie vor Feiertagen.

Quelle: FGSV (2012) Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Tabelle 7

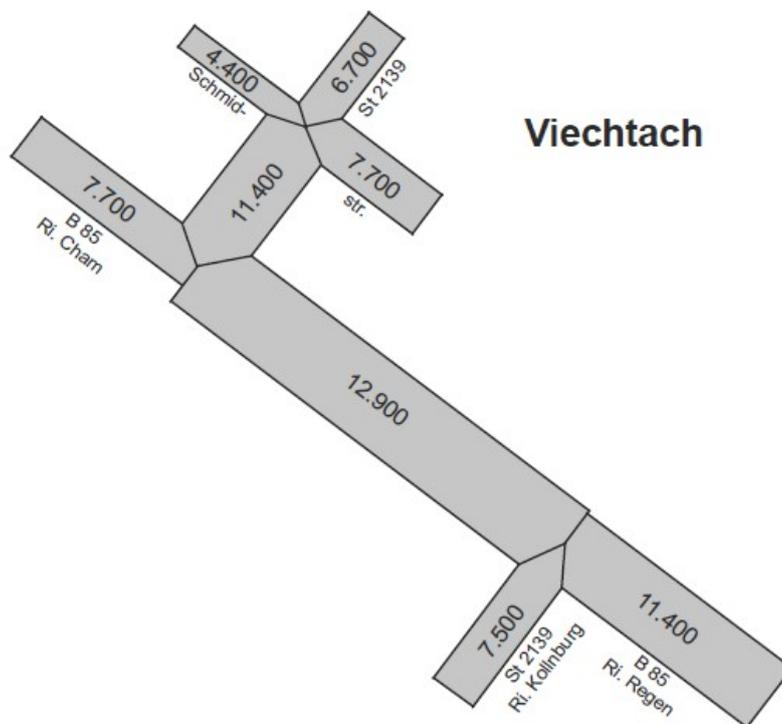
Die ermittelten Verkehrsbelastungen sind in Abbildung 2 dargestellt. Danach ist die B 85 östlich der St 2139 aus Richtung Kollnburg werktags mit 11.400 Kfz/24h



belastet und westlich davon mit 12.900 Kfz/24h. Westlich der St 2139 nach Viechtach nimmt die Belastung deutlich ab und beträgt lediglich 7.700 Kfz/24h.

Auf der St 2139 im Bereich der Stadtzufahrt Viechtach wurden 11.400 Kfz/24h ermittelt, nach der Kreuzung mit der Schmidstraße nimmt die Belastung deutlich auf nur noch 6.700 Kfz/24h ab. Auf der St 2139 nach Kollnburg beträgt die Belastung nur 7.500 Kfz/24h auf (vgl. Abb. 2).

**Abbildung 2: Querschnittsbelastungen im Bereich B 85 / St 2139 / Schmidstr. bei Viechtach Gesamtverkehr in Kfz/24 Stunden**



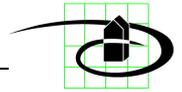
Quelle: Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 2

Zu den Verkehren auf der ST 2139, die den Versatz über die B 85 nutzen wird in der Verkehrsuntersuchung angegeben:

*„Der „Geradeausverkehr“ im Zuge der St 2139 Viechtach – Kollnburg, der heute über die B 85 versetzen muß, macht 1.640 Kfz/Tag in Nord-Süd-Richtung und 1.380 Kfz/Tag in Süd-Nord-Richtung aus.“<sup>4</sup>*

Wie diese Verkehrsmenge ermittelt wurde, wird nicht erläutert. Dies hätte jedoch dokumentiert werden müssen. Vermutlich wurde sie auf der Basis der

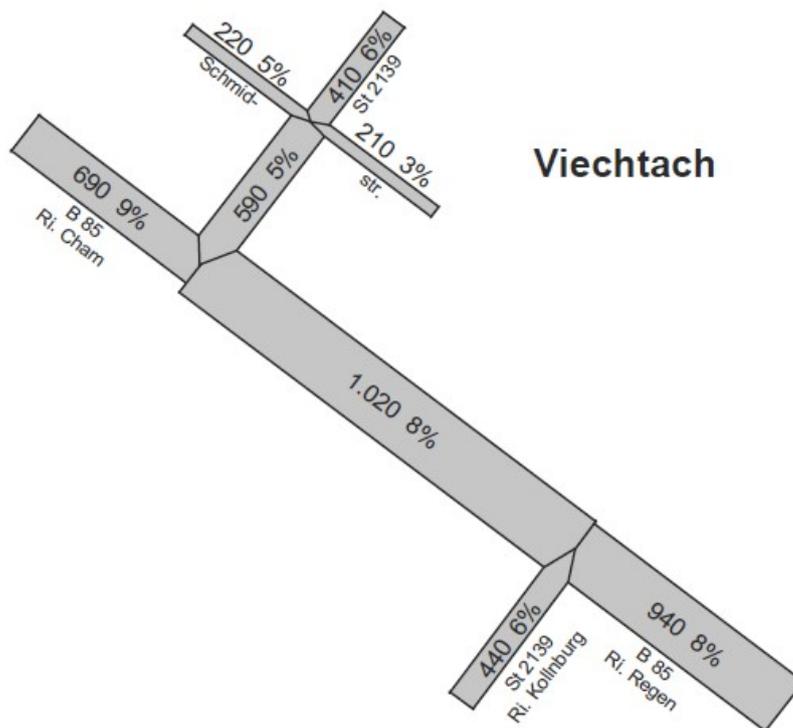
<sup>4</sup> Vgl. Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 2.



Verkehrsflussverfolgung der alten Daten von 2010 „hochgerechnet“. Die Aussagekraft dieser Angabe ist deshalb eingeschränkt. Des Weiteren ist der Unterschied zwischen den beiden Fahrtrichtungen von 260 Kfz/24h wenig plausibel. Denn es nicht plausibel, dass von den 1.640 Kfz/24h die von Viechtach in Richtung Kollnburg fahren, 260 Kfz/24h für den Rückweg eine andere Strecke nutzen.

Die Schwerverkehrsbelastungen sind in Abbildung 3 dargestellt. Der Schwerverkehrsanteil auf der B 85 liegt werktags bei 8 % östlich und bei 9 % westlich des Versatzbereiches der St 2139. Im Versatzbereich ist die absolute LKW-Belastung mit 1.020 SV/24 (8 %) am höchsten.

**Abbildung 3: Querschnittsbelastungen im Bereich B 85 / St 2139 / Schmidstr. bei Viechtach Gesamtverkehr in SV/24 Stunden**



Quelle: Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 3

### 2.3 Verkehrsentwicklung auf der B 85 und der St 2139

In der Verkehrsuntersuchung wird die Verkehrsentwicklung anhand der amtlichen Zählstelle (6943 9101) der alle fünf Jahre stattfindenden Straßenverkehrszählung (SVZ) dargestellt, die sich auf der B 85 im Versatzbereich der St 2139 befindet. Zwischen 2010 und 2015 hat der Verkehr insgesamt von 12.304 Kfz/24h auf 12.877



Kfz/24h (+4,7%) zugenommen, der Schwerverkehr hat im selben Zeitraum dagegen deutlich von 1.010 SV/24h auf 289 SV/24h (-24,5 %) abgenommen.

Die Darstellung der historischen Verkehrsentwicklung von 1975-2015 über 40 Jahre wird von KURZAK als Beleg für eine kontinuierlich ansteigende Verkehrsbelastung herangezogen. Diese ist vor allem durch die Deutsche Einheit entstandenen Entwicklungen zuschreiben, wie der Gutachter selbst bemerkt. Seit 2010 hat sich allerdings eine Stagnation in der Verkehrsentwicklung ergeben.

Auf der St 2139 nördlich Kollnburg ist an der Zählstelle der SVZ eine Zunahme von 4.560 Kfz/24h (2010) auf 5.144 Kfz/24h (2015) (+12,8%) und im Schwerverkehr von 228 SV/24h auf 289 SV/24h +(26,8 %) festzustellen. <sup>5</sup>

## **2.3 Verkehrsprognose DTV 2035**

### **2.3.1 Prognosegrundlagen**

Im Kapitel Prognosegrundlagen wird auf Basis der zurückliegenden Entwicklung der bundesweiten Jahresfahrleistung eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2030 um rund 8 % angenommen. Für den Zeitraum von 2030 bis 2035 ist nach den Angaben in der Verkehrsuntersuchung nur noch ein geringer Zuwachs um 1 bis 2 % zu erwarten. Der Gutachter wendet hier methodisch fehlerhaft das Verfahren der Trendprognose nach dem HBS 2015 an (vgl. Tab. 3 und Abb. 3 bei Kurzak).<sup>6</sup> Angaben zur erwarteten Entwicklung des Schwerverkehrs gibt es nicht. Der einseitige Bezug auf die Entwicklung der bundesweiten Fahrleistung und der Ableitung der Zunahmen bis 2035 übersieht, dass die Zunahme der bundesweiten Fahrleistung vor allem auf eine Zunahme der überregionalen Verkehre auf den Autobahnen beruht. Die einfache Übertragung dieser Ansätze auf die B 85 ist nicht zulässig. Weiter wird in der Verkehrsuntersuchung angegeben:

*„Aufgrund der überregionalen Verkehrsbedeutung der B 85 und der prognostizierten Zunahmen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Tschechien wird für den Verkehr auf der B 85 zwischen Cham und Regen bis 2035 eine überdurchschnittliche*

<sup>5</sup> Vgl. Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 6

<sup>6</sup> Diese methodisch fehlerhafte Herangehensweise findet sich in den Arbeiten Kurzaks immer wieder, sie widerspricht seit Jahrzehnten der üblichen fachlichen Praxis.



*Verkehrszunahme um +15 % angesetzt. Für die St 2139 Süd und Nord wurde eine Verkehrszunahme bis 2035 um +10 % angesetzt.*<sup>7</sup>

Die „Ansetzung“ der im Zitat genannten Zunahmen widerspricht jeglichen Anforderungen an die methodische Vorgehensweise bei einer Verkehrsprognose. Da das Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der FGSV mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015 im August eingeführt wurde, sind die dort entwickelten Anforderungen an **eine Modellprognose** zu beachten. Das in der Verkehrsuntersuchung von KURZAK angewendete Verfahren entspricht einer Trendprognose, die in solchen Fällen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015 **nicht zur Anwendung** kommen darf. Die Kombination einer Trendprognose mit einer beliebigen Festsetzung aufgrund einer vermuteten Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Tschechien ist eine **völlig fachfremde Vorgehensweise**. Die Begründung dieser Zunahme mit dem grenzüberschreitenden Verkehr nach Tschechien übersieht zudem, dass die grenzüberschreitenden Verkehre nach Tschechien in dieser Region vor allem über die B 20 und die B 11 zu den Autobahnen (A 3, A 92) verlaufen und die B 85 in diesem Abschnitt nicht tangieren.

Es wäre notwendig gewesen mit einem verhaltensbasierten vollständigen Verkehrsnachfragemodell mit den Schritten der Verkehrserzeugung, der Verkehrsmittelwahl, der Verkehrsverteilung und der Umlegung eine Verkehrsprognose zu erstellen.

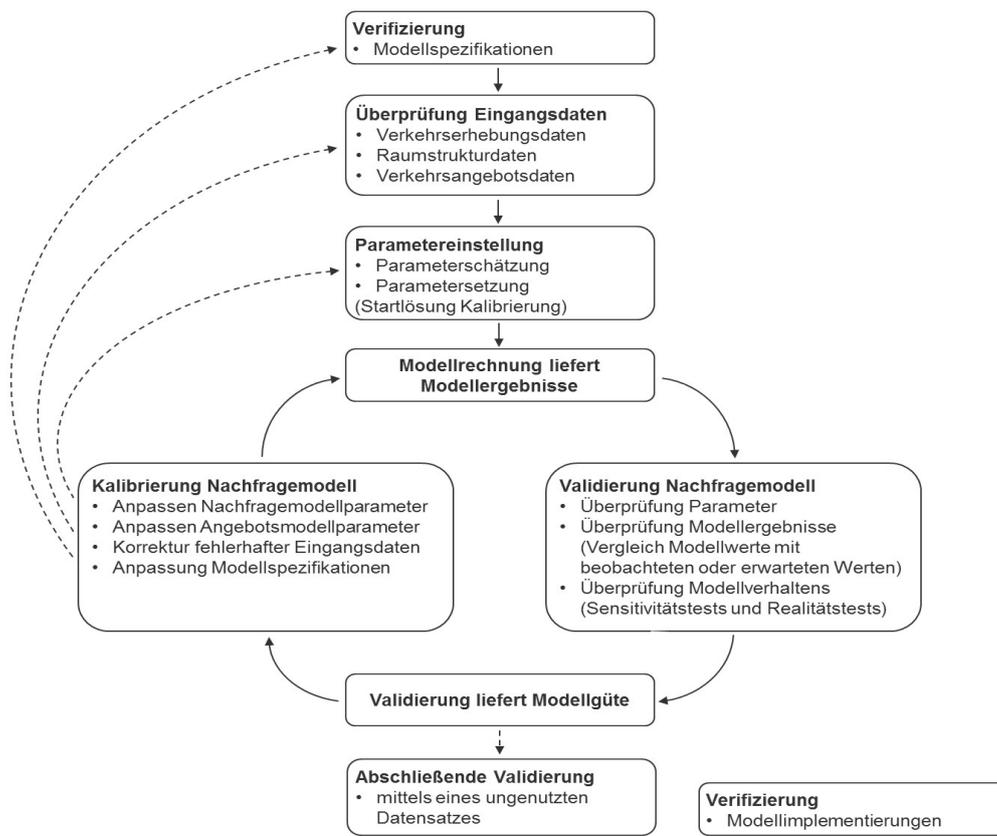
In der folgenden Abbildung ist der Prozess der Qualitätssicherung beim Aufbau und der Anwendung von Verkehrsmodellen beschrieben.

---

<sup>7</sup> Vgl. Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 7



## Abbildung 4: Qualitätssicherungsprozess beim Aufbau eines Verkehrsnachfragemodells



Quelle: Friedrich, M., Sammer, G. (2016): Wie gut sind Verkehrsnachfragemodelle? Straßenverkehrstechnik, Heft 10, Bild 1

Diese Vorgehensweise ist beim Aufbau von Verkehrsnachfragemodellen zu beachten. Keiner der in der Abbildung genannten Arbeitsschritte wurde durchgeführt, die üblichen Anforderungen an Verkehrsnachfragemodelle<sup>8</sup> wurden vollständig missachtet. **Die Verkehrsuntersuchung ist deshalb nicht einmal ansatzweise für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens im Jahr 2035 geeignet.**

### 2.3.2 Verkehrsbelastungen mit Kreuzungsumbau B 85 / St 2139

Die zukünftigen Verkehrsbelastungen wurden also nicht durch eine methodisch fachgerecht erstellte Verkehrsprognose ermittelt, sondern durch einfache Hochrechnung mit den „angesetzten“ Steigerungsfaktoren.

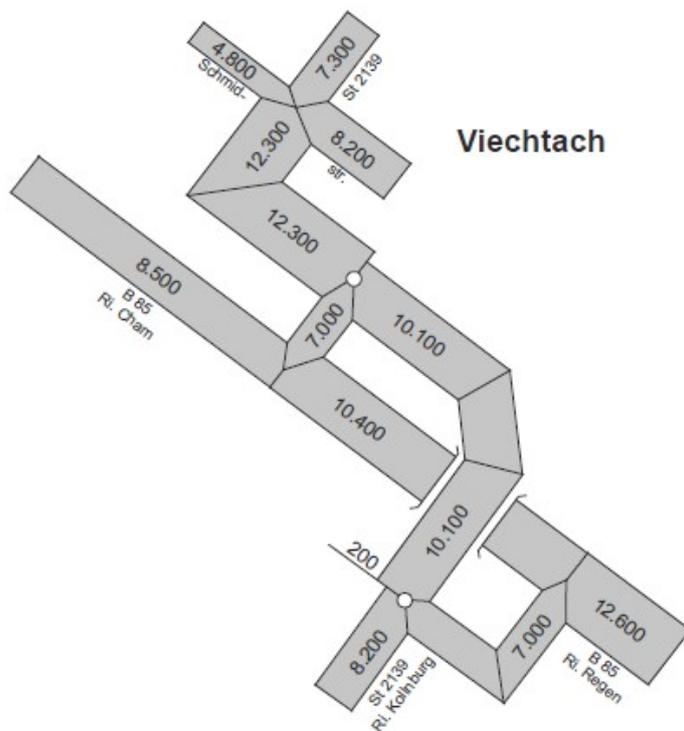
Die auf diese Weise ermittelten Verkehrsbelastungen im Gesamtverkehr sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Entsprechend der angenommenen prozentualen

<sup>8</sup> Vgl. Frey und Hahn (2018): Anforderungen an Verkehrsnachfragemodelle. In: Umwelt- und Planungsrecht - UPR, Sonderheft zu den 20. Speyerer Planungsrechtstagen 2018, S. 450-456



Zunahmen von 10 % (St 2139) bzw. 15 % (B 10), kommt es zu den dargestellten absoluten Belastungen.

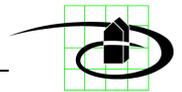
### Abbildung 5: Querschnittsbelastungen 2035 in Kfz/24h



Quelle: Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 9

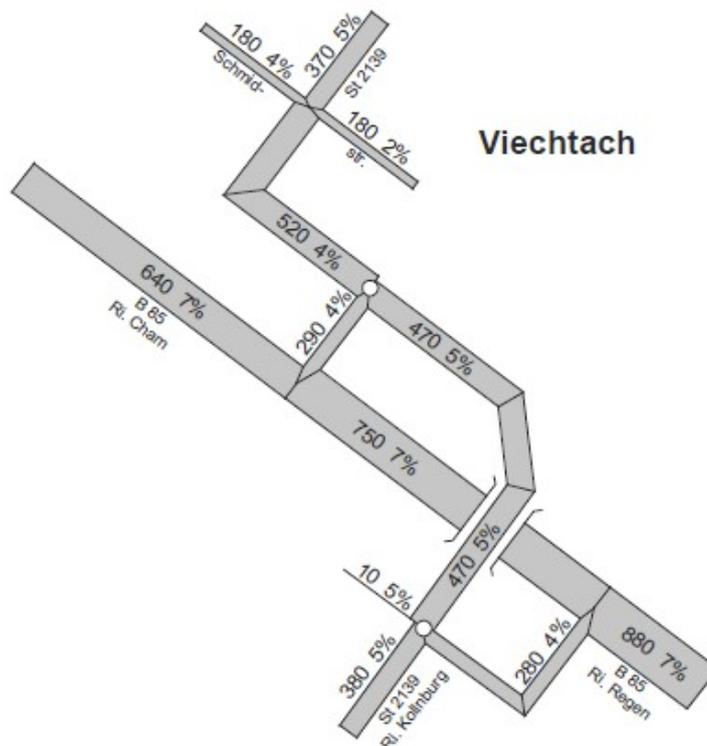
Die in der folgenden Abbildung dargestellten Belastungen, die sich ebenfalls auf den DTV beziehen wurden dadurch ermittelt, dass die werktäglichen Belastungen von 2015 mit dem Faktor von 0,75 auf den DTV-Schwerverkehr umgerechnet wurden.<sup>9</sup> Anschließend wurden die SV-Werte für die B 85, dies hat eine Kontrollrechnung von RegioConsult ergeben mit dem Faktor 1,25 hochgerechnet. Das bedeutet, dass für den LKW-Verkehr auf der B 85 eine Zunahme von 25 % angesetzt wurde. Für die St 2139 wurde eine Zunahme von etwa 15 % gewählt. Wie diese Zunahmen ermittelt wurden, wird in der Verkehrsuntersuchung nicht angegeben. Auch hier wird die übliche Dokumentationspflicht verletzt. Die durch die Kontrollrechnung ermittelten Zunahmen widersprechen der folgenden Angabe in der Verkehrsuntersuchung:

<sup>9</sup> Vgl. Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 9



„Nach dem Rückgang Schwerverkehrsbelastung auf der B 85 im DTV 2015 wird bis zum Prognosehorizont 2035 wieder ein Anstieg des Schwerverkehrsanteils gegenüber dem Istzustand um 1 Prozentpunkt angesetzt.“<sup>10</sup>

#### Abbildung 6: Querschnittsbelastungen 2035 in SV/24h



Quelle: Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 10

Um die Belastungen auf dem neu zubauenden Abschnitt zwischen den beiden Kreisverkehren korrekt ermitteln zu können, **wäre es erforderlich gewesen eine aktuelle Verkehrsbefragung** an der B 85 westlich und östlich des Versatzstückes und der St 2139 in der Zufahrt Richtung Viechtach und in Richtung Kollnburg durchzuführen, um die aktuellen Verkehrsbeziehungen zu ermitteln. Dann gäbe es eine aktuelle Datengrundlage mit der die Ergebnisse einer Verkehrsprognose fachgerecht auf die neuen Straßenabschnitte hätten umgelegt werden können.

Die Verwendung der Daten der Flussverfolgung von 2010, die sich auch nur auf die St 2139 beziehen, ist aufgrund der veralteten Daten nicht ausreichend.

<sup>10</sup> Vgl. Kurzak/Schuster (6.5.2019): Verkehrsuntersuchung B85 / Kreuzungsumbau B 85 / St 2139 bei Viechtach, S. 11



### 2.3.3 Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsplätze

Die Leistungsfähigkeit der beiden neuen Kreisverkehre wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung überprüft. Für beide Kreisverkehre wurde die Qualitätsstufe A ermittelt. Die Berechnung erfolgte zwar mit einer älteren Programmversion, die sich noch auf das HBS 2001 bezog. Eine Kontrollrechnung von RegioConsult hat aber ergeben, dass dies keine Auswirkungen auf das Ergebnis hat, wenn man die Eingabedaten der Verkehrsuntersuchung zugrunde legt.

Da aber keine aktuelle Verkehrsuntersuchung vorliegt, mit der auch verlässliche Aussagen über die Verkehrsbeziehungen möglich sind und die Verkehrsprognose nicht dem Stand der Technik (vgl. FGSV 2020, Nr. 168/4). entspricht, ist derzeit keine Aussage darüber möglich, ob die Leistungsfähigkeit tatsächlich gegeben wäre.

### 2.4 Fazit zur Verkehrsuntersuchung

Als Ergebnis der Auswertung der Verkehrsuntersuchung ist festzuhalten:

Die Datengrundlage der Verkehrsuntersuchung von Februar 2015 wurde zu einem Zeitpunkt erhoben, der nicht den Empfehlungen der EVE entspricht. Die Daten sind nicht ausreichend aktuell für eine Prognose, dies gilt insbesondere für die Flussverfolgung 2010, die für die Verteilung der Verkehre auf den neu zu bauenden Abschnitten zwischen den beiden Kreisverkehren von Bedeutung ist.

Die methodische Vorgehensweise der Verkehrsuntersuchung entspricht nicht dem Stand der Technik. Das in der Verkehrsuntersuchung von KURZAK angewendete Verfahren entspricht einer Trendprognose, die in solchen Fällen nach dem HBS 2015 **nicht zur Anwendung** kommen darf. Die Kombination einer Trendprognose mit einer beliebigen Festsetzung aufgrund einer vermuteten Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Tschechien ist eine **völlig fachfremde Vorgehensweise**. Da keine aktuelle Verkehrsuntersuchung vorliegt, mit der auch verlässliche Aussagen über die Verkehrsbeziehungen möglich sind, ist derzeit keine Aussage darüber möglich, ob die Leistungsfähigkeit tatsächlich gegeben wäre. Deshalb sind auch die für die lärmtechnischen Untersuchungen zur Verfügung gestellten Verkehrszahlen keine belastbare Datengrundlage für eine verlässliche Beurteilung der zu erwartenden Verkehrsbelastung. Zumal die Umrechnung vom DTV-Wert für den Schwerverkehr werktags auf den DTV-Wert für SV mit dem Faktor 0,75 nicht üblich ist, hier hätte maximal mit 0,8 umgerechnet werden dürfen.



### 3. Auswertung der Erläuterungsberichts

#### 3.1 Notwendigkeit des Vorhabens

Im Erläuterungsbericht wird die geplante Maßnahme damit begründet, dass für den westlichen Knotenpunkt der B 85 mit der St 2139 erhöhte Unfallzahlen vorliegen. Deshalb gab es seit dem Jahr 2000 Überlegungen zur Umgestaltung. Das Planfeststellungsverfahren wurde erstmals im Dezember 2012 beantragt. Als Sofortmaßnahme wurde im September 2013 an der westlichen Einmündung der St 2139 eine Lichtsignalanlage installiert, um das Unfallgeschehen einzudämmen.

Im Erläuterungsbericht wird angegeben, dass *„sehr ungünstige örtliche Verkehrsverhältnisse“* vorliegen, die Situation wird wie folgt beschrieben:

- *„unzureichende und die Verkehrssicherheit beeinträchtigende Leistungsfähigkeit, insbesondere für die Linkseinbieger in die B 85 Richtung Regen und Richtung Cham. (Einmündung „Rehau“ konnte durch die provisorische LSA verbessert, aber nicht zufriedenstellend gelöst werden)*
- *risikoreiche Einbiegevorgänge aufgrund langer Wartezeiten*
- *nach den Unfalltypensteckkarten überdurchschnittlich hohe Zahl von Unfällen mit schweren Personen- und Sachschäden bzw. Getöteten (=Unfallhäufungsstrecke). Trotz der errichteten LSA an der westl. Einmündung liegt weiterhin eine Unfallhäufung vor.*
- *erhöhte Verkehrsemissionen infolge der Rückstauungen und abrupter Beschleunigungsvorgänge beim Einbiegen“<sup>11</sup>*

Das bedeutet, dass die Notwendigkeit des Vorhabens mit der Verkehrssicherheit begründet wird. Es ist deshalb im Folgenden zu prüfen, ob sich die Verkehrssicherheit durch die Installation der Lichtsignalanlage tatsächlich nicht verbessert hat. Denn wäre dies der Fall, ist die Nullvariante mit der bestehenden Lichtsignalanlage im Rahmen der Abwägung erneut zu prüfen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, da sich die im Erläuterungsbericht genannten Kosten in Höhe von rund 4,4 Mio. € für die geplante Maßnahme nur auf das Jahr 2012<sup>12</sup> beziehen und im Rahmen des Deckblattverfahrens nicht aktualisiert wurden. Aufgrund der seitdem veränderten Planung und der erheblichen Kostensteigerungen

<sup>11</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 6

<sup>12</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 6



ist es aber für die Abwägung mit den naturschutzfachlichen Belangen und der neuen Lärmbetroffenheiten notwendig eine neue Kostenberechnung vorzulegen.

Auffällig ist es, dass die Planung nach der nicht mehr gültigen RAS-L von 1995 erstellt wurde, und die aktuelle Richtlinie zur Anlage von Landstraßen nicht vollständig beachtet wurde. Danach wäre die St 2139 in die Entwurfsklasse 3 und die Verbindungsfunktionsstufe III einzustufen. Die max. zulässige Steigung beträgt 6 %, nach der Planung sind 7,05 % vorgesehen.<sup>13</sup> Auch bei der B 85 wird der nach RAL zulässige Grenzwert für die maximal zulässige Steigung von 5 % leicht (5,5 %) überschritten.<sup>14</sup> Die Einstufung in die EKL 2 mit dem RQ 11,5+ (nach RAL) wurde korrekt vorgenommen.

Der hier gewählte teilplanfreie Knotenpunkt ist bei der Verknüpfung von Straßen der EKL 2 und 3 nicht der Regelfall, sondern die zu begründende Ausnahme. Hier wäre auch die Lösung der LSA für die Verknüpfung der St 2139 mit der B 85 nach RAL vorzugswürdig, es sei denn man strebt es an, in dem Planungsabschnitt aufgrund großer Fahrtweiten hohe Fahrtgeschwindigkeiten zu erreichen.<sup>15</sup>

### **3.2 Darstellung des Unfallgeschehens im Erläuterungsbericht**

Im Erläuterungsbericht wird angegeben, dass sich an der westlichen Kreuzung B 85 / St 2130 in den Jahren 2014-2019 (mit LSA) 15 Unfälle ereigneten, davon sechs Unfälle mit schwerem Personenschaden. Aus dieser Betrachtung wird gefolgert, dass sich durch die Lichtsignalanlage die Verkehrssicherheit an der westl. Einmündung der St 2139 nicht wesentlich verbessert hat. Deshalb würde an der geplanten Umbaumaßnahme festgehalten.<sup>16</sup> Als weitere mögliche Ursache werden die hohen Längsneigungen der St 2139 und der B 85 für das Unfallgeschehen genannt.

### **3.3 Auswertungen zum Unfallgeschehen an der Kreuzung**

Vergleicht man die Angaben im Erläuterungsbericht mit der Auskunft der Polizeistation Viechtach zum Unfallgeschehen (vgl. Tab. 2), so ist festzustellen, dass sich im Zeitraum 2009 bis 2013 insgesamt 24 Unfälle mit Personenschaden ereignet

<sup>13</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 37

<sup>14</sup> Vgl. FGSV (2013): RAL, Tab. 9: Entwurfsklassen und grundsätzliche Gestaltungsmerkmale.

<sup>15</sup> Vgl. RAL 2012, Abschnitt 6.3.3.2, eingeführt durch ARS 6/2013, 16.5.2013 des BMVBS.

<sup>16</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 7



haben. Dies waren durchschnittlich 4,8 Unfälle mit Personenschaden pro Jahr. In den sieben Jahren von 2014 bis 2020 haben sich insgesamt sieben Unfälle ereignet. Dies entspricht nur einem Unfall mit Personenschaden pro Jahr.

**Tabelle 2: Auswertung des Unfallgeschehens mit Personenschaden an der westlichen Kreuzung B 85 / St 2130**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Zwischensumme
2009	4	
2010	5	
2011	2	
2012	7	
2013	6	24
2014	1	
2015	1	
2016	1	
2017	0	
2018	1	
2019	1	
2020	2	7

Quelle: E-Mail der Polizeistation Viechtach vom 22.1.2021

Dies verdeutlicht, dass die Aussage im Erläuterungsbericht, dass sich durch die Lichtsignalanlage die Verkehrssicherheit an der westl. Einmündung der St 2139 nicht wesentlich verbessert habe, **nicht den Tatsachen entspricht** und nicht haltbar ist. Die Situation hat sich im Gegenteil wesentlich verbessert.

Zusätzlich wurde der Unfallatlas des statistischen Bundesamtes ausgewertet, dort gibt es Angaben für die Jahre 2016 bis 2019. Danach haben sich bezogen auf den westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 ( $\pm$  100m), in diesen vier Jahren 6 Unfälle ereignet,<sup>17</sup> durchschnittlich also 1,5 Unfälle. Betrachtet man zusätzlich noch den östlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 hat sich nur 2019 ein weiterer Unfall ereignet (vgl. Abb. 7 bis 10). Auch aus diesen Angaben ist also erkennbar, dass sich das **Unfallgeschehen signifikant verringert** hat.

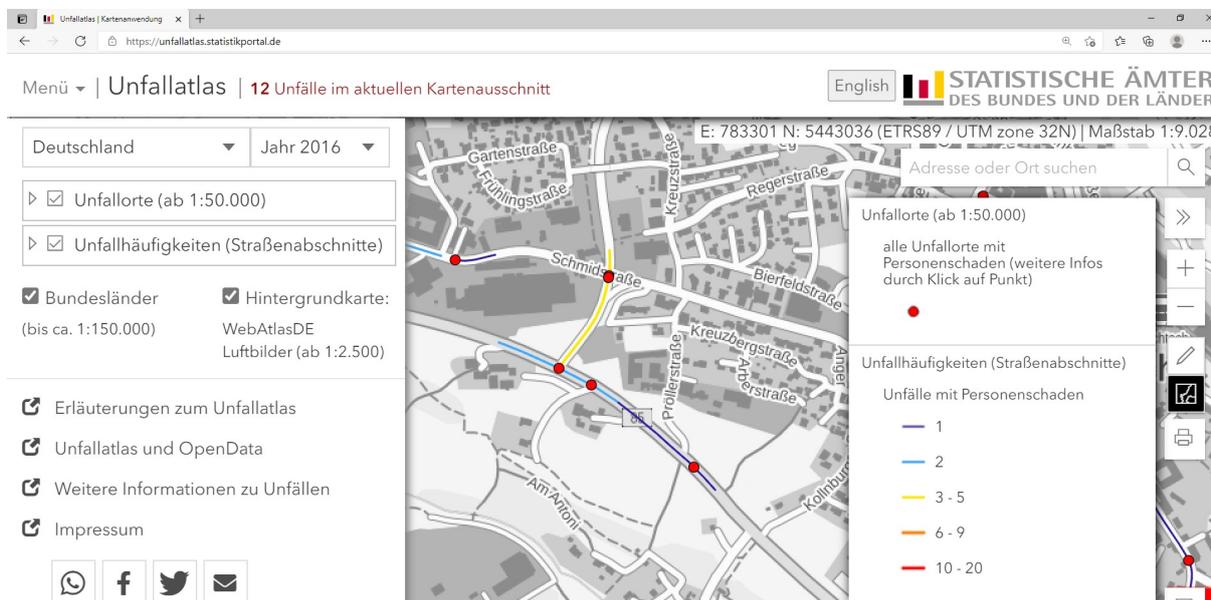
Dies zeigt auch ein Vergleich der Darstellungen im Erläuterungsbericht zum Unfallgeschehen für die Jahre 2012 bis 2014 mit 2015 bis 2017, obwohl in der

<sup>17</sup> Anmerkung: 2016: 2 (vgl. Abb. 7), 2017: 2 (vgl. Abb. 8), 2018: 1 (vgl. Abb. 9), 2019: 1 (vgl. Abb. 10). der linke Unfall ist weiter als 100m entfernt



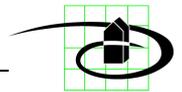
Abbildung für 2012 bis 2014 durch das geringere Unfallaufkommen in 2014 die Darstellung positiv beeinflusst ist.<sup>18</sup>

### Abbildung 7: Unfälle mit Personenschaden im westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 2016

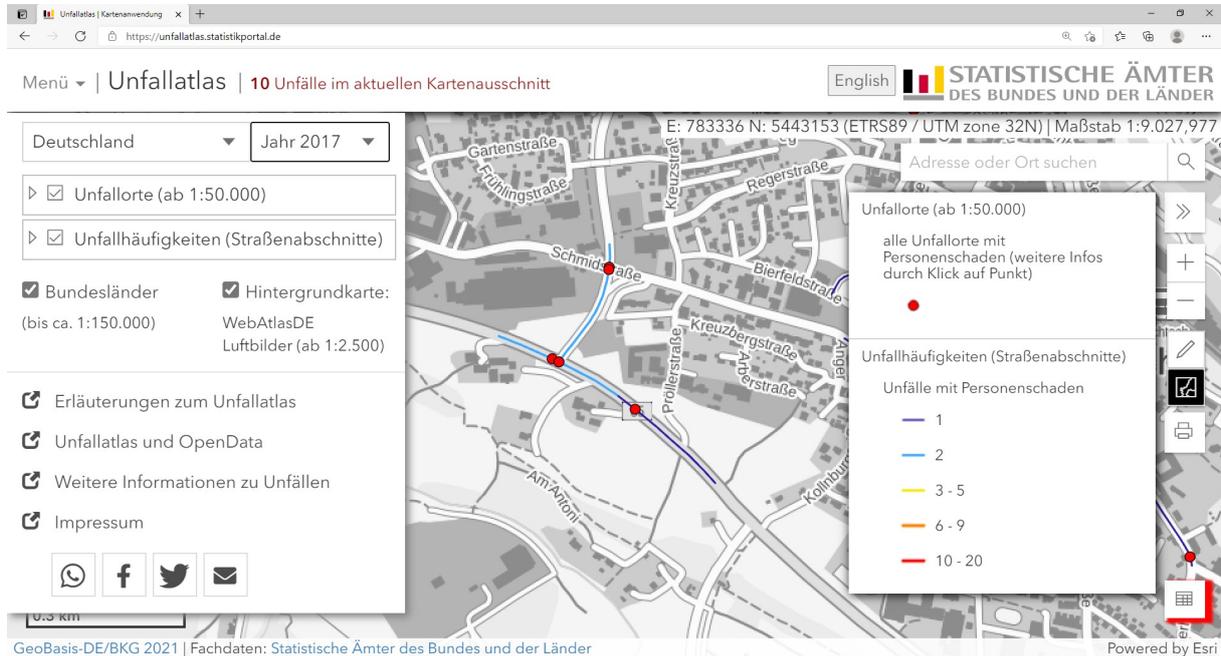


Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, Anmerkung: Der Unfall im dunkelblau markierten Bereich wurde nicht mitgezählt, da er zu weit vom Kreuzungsbereich entfernt ist.

<sup>18</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 10

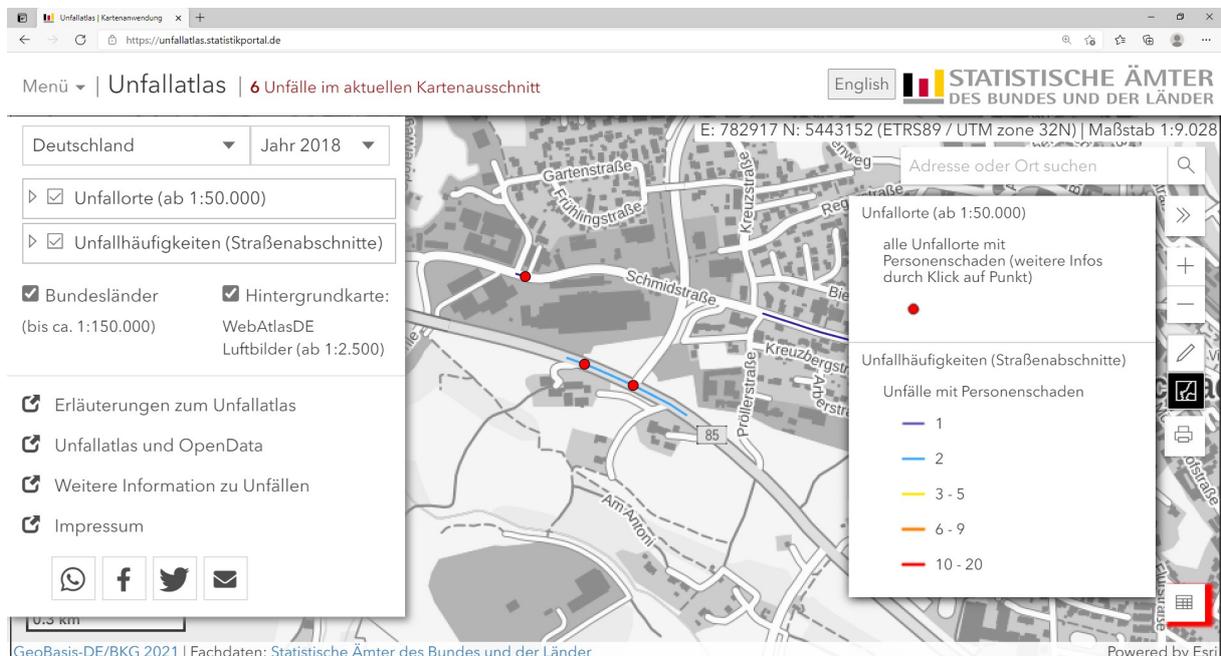


## Abbildung 8: Unfälle mit Personenschaden im westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 2017



Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de>

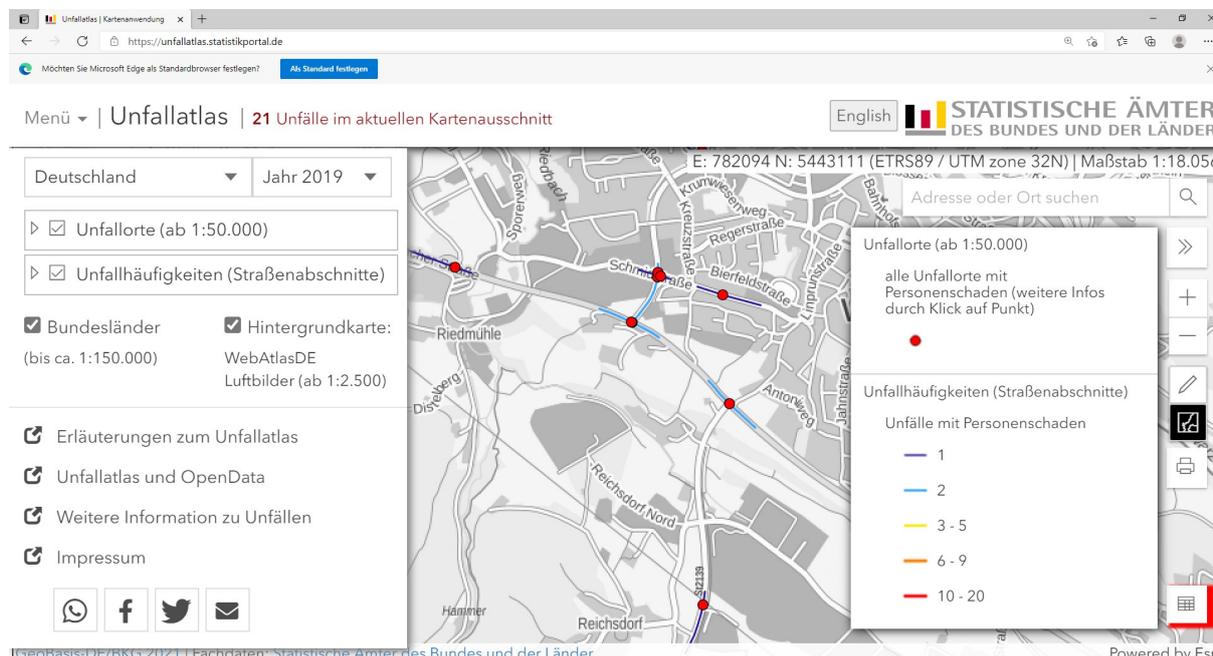
## Abbildung 9: Unfälle mit Personenschaden im westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 2018



Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>



## Abbildung 10: Unfälle mit Personenschaden im westlichen Kreuzungsbereich der St 2139 mit der B 85 2019



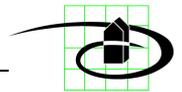
Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

Des Weiteren wurden größere Streckenabschnitte der B 85 bezüglich ihres Unfallgeschehens ausgewertet, um zu prüfen, ob im Vergleich mit den westlich und östlich angrenzenden Streckenabschnitten der B 85 ein erhöhtes Unfallaufkommen zu erkennen ist (vgl. Abb. 11 bis 14).

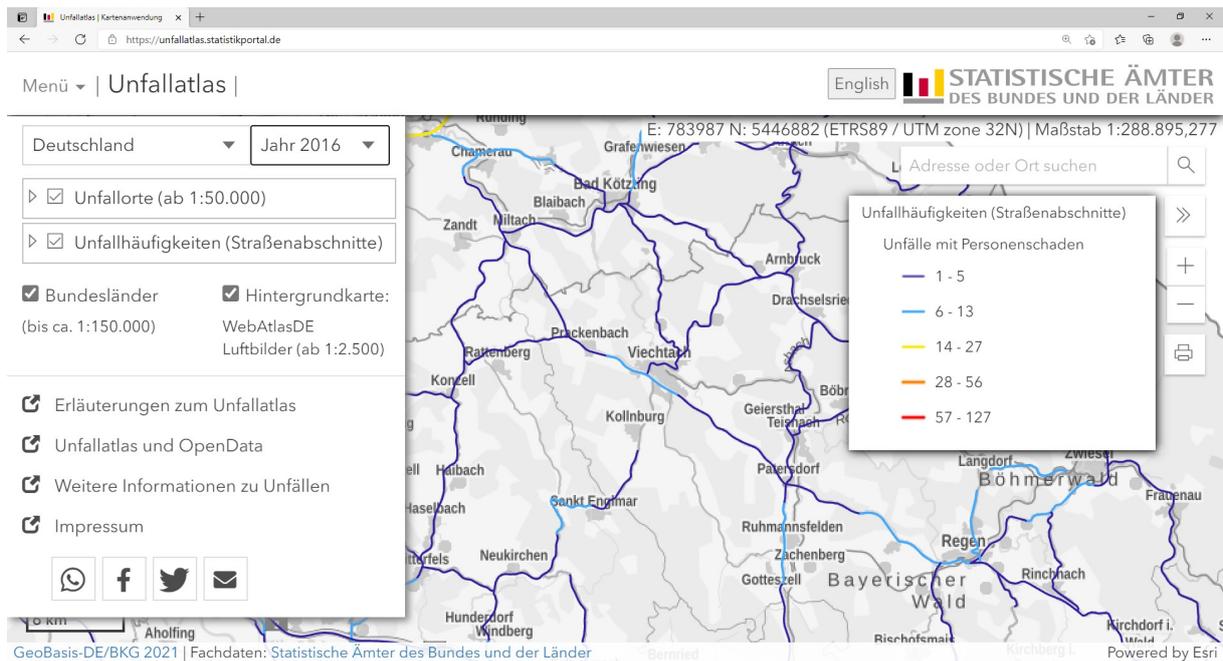
Der Vergleich der Streckenabschnitte der B 85 zwischen Chamerau und Regen zeigt, dass beispielsweise der Abschnitt von Chamerau bis Miltach oder der Bereich westlich Regen über die vier Jahre von 2016 bis 2019 betrachtet, stärker von Unfällen betroffen ist als der Bereich der B 85 bei Viechtach (vgl. Abb. 11 bis 14).

Es ist also auch aus dieser Auswertung deutlich zu erkennen, dass die Streckenabschnitte im Bereich der beiden Kreuzungen der St 2139 mit der B 85 im Vergleich über die vier Jahre **nicht** stärker betroffen sind, als die benachbarten Streckenabschnitte zwischen Chamerau und Regen.

2017 und 2018 liegt der Bereich Viechtach in der niedrigsten Kategorie der Einstufungen des statistischen Bundesamtes (vgl. Abb. 12).

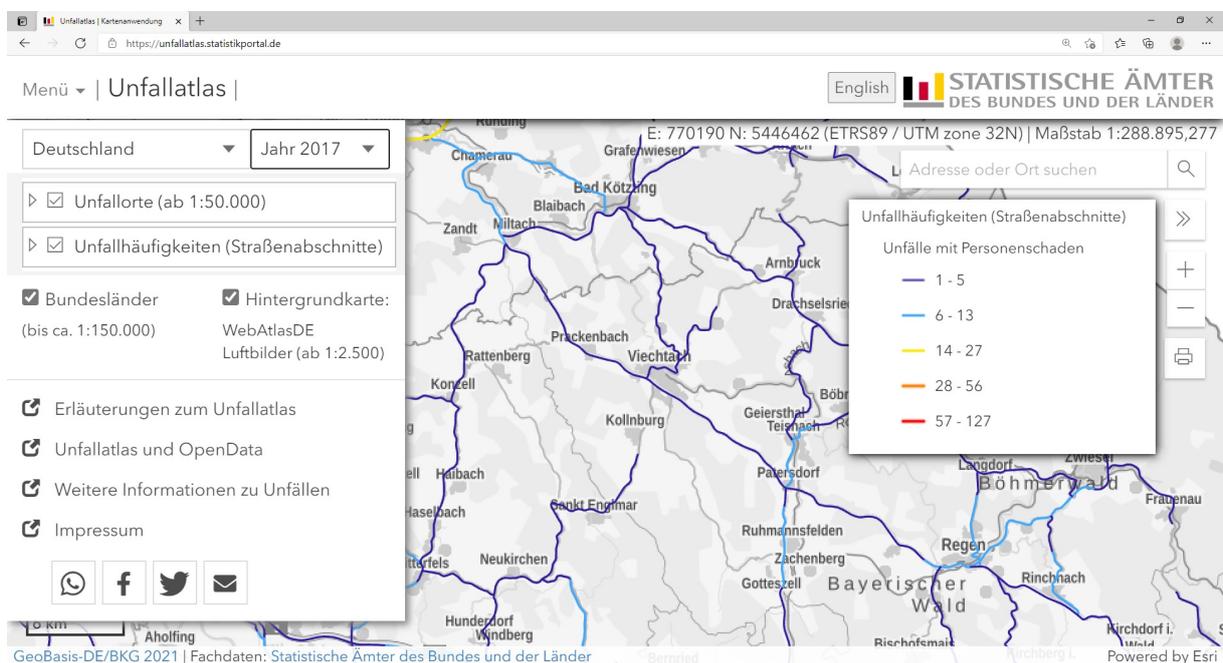


## Abbildung 11: Unfälle mit Personenschaden auf den Abschnitten der B 85 2016



Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

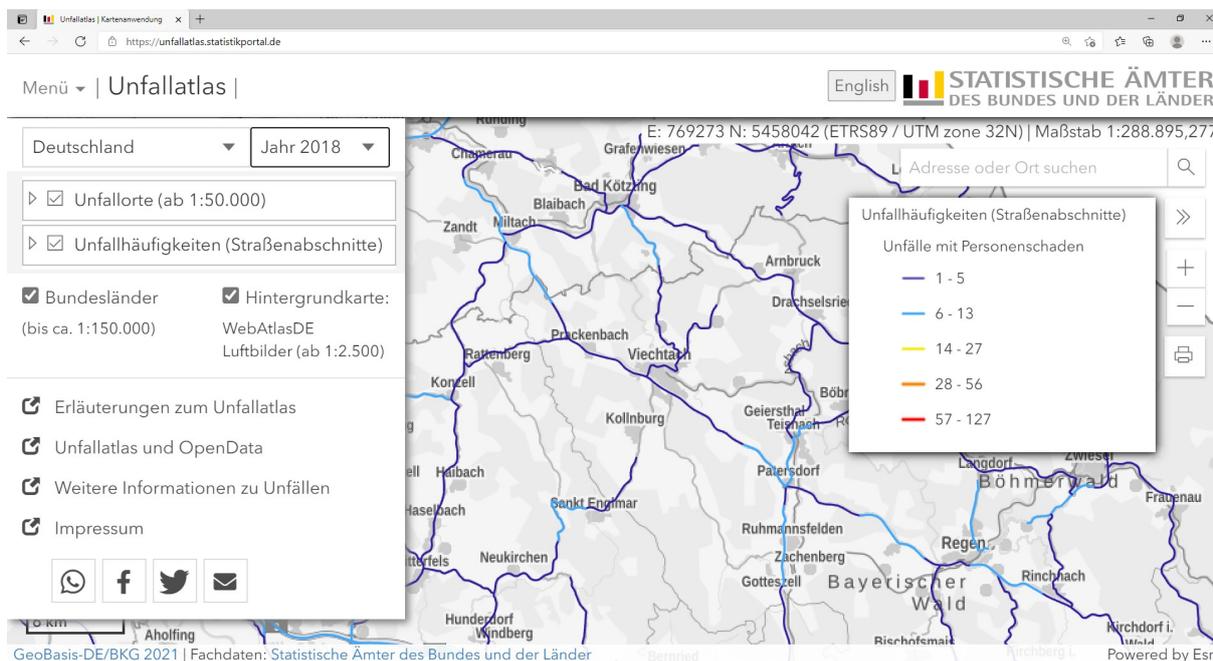
## Abbildung 12: Unfälle mit Personenschaden auf den Abschnitten der B 85 2017



Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

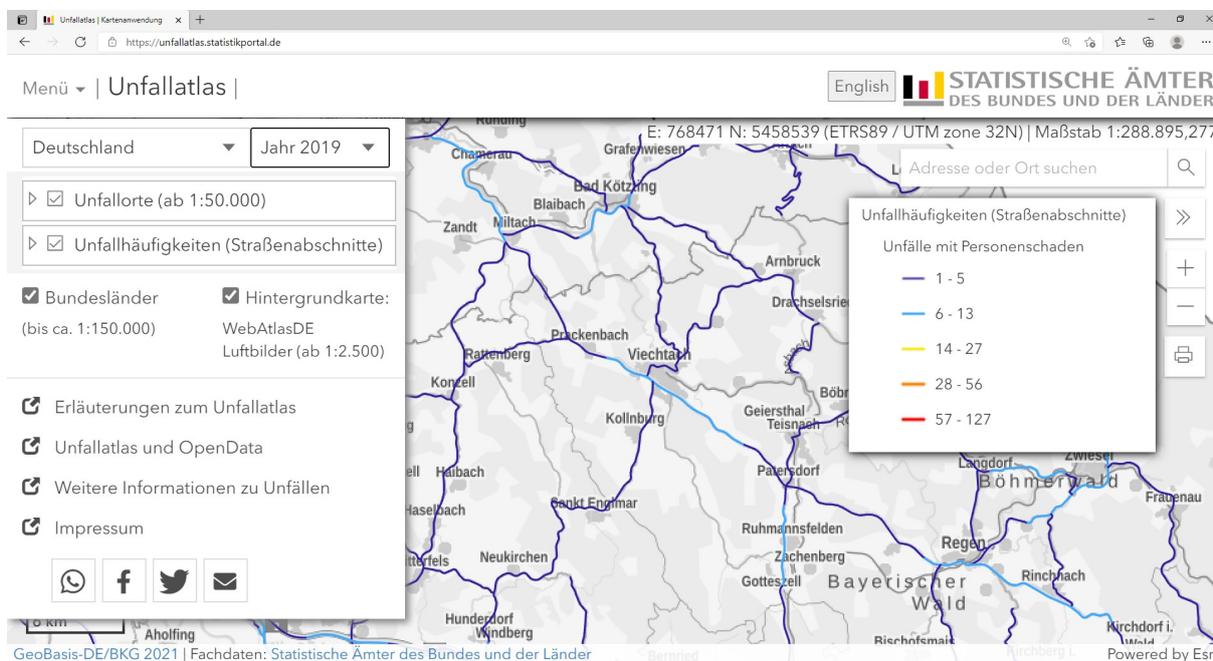


### Abbildung 13: Unfälle mit Personenschaden auf den Abschnitten der B 85 2018



Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

### Abbildung 14: Unfälle mit Personenschaden auf den Abschnitten der B 85 2019



Quelle: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>,

Die im Erläuterungsbericht dargestellten Karten zum Sicherheitspotential lassen aufgrund der zusammenfassenden Darstellung deutlich erkennen, dass sich das Sicherheitsniveau von 2012 bis 2017 im Vergleich zum Zeitraum 2006 bis 2011



deutlich verbessert hat und zwar von über 160.000 € pro km und Jahr (2006 -2011) auf nur noch über 90.000 € pro km und Jahr (2012-2017). Dadurch, dass in der Darstellung des Sicherheitspotentials für 2012-2017 die Jahre 2012-2014 und 2015-2017 zusammengefasst wurden, ist jedoch nicht erkennbar, wie sich das deutlich reduzierte Unfallgeschehen im Vergleich 2012/2013 zu beispielsweise 2014/2015 ausgewirkt hat, nachdem die LSA an der Einmündung Rehau 2013 installiert wurde.<sup>19</sup> Hier wurde ein falscher Betrachtungszeitpunkt zur Bewertung gewählt, sodass die Abwägung infiziert ist.

Es entsteht der Eindruck, dass die Darstellungen im Erläuterungsbericht so gewählt wurden, dass der deutliche Rückgang des Unfallgeschehens nur schwer zu erkennen ist. Offensichtlich ist es auch den Verfassern des Berichts bewusst, dass die Begründung für den aufwendigen Neubau weggefallen ist.

Der folgenden Aussage im Erläuterungsbericht zur Nullvariante muss deshalb entschieden widersprochen werden:

*„Die Nullvariante führt aber zu keiner ausreichenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (Verkehrssicherheit, Zufahrten, Verkehrsablauf, Verkehrsqualität), da eine ganze Reihe verkehrslenkender und kleiner baulicher Maßnahmen, die in den letzten Jahren durchgeführt wurden, nicht die gewünschte Erhöhung der Verkehrssicherheit brachten.“<sup>20</sup>*

Durch die Lichtsignalanlage und die weiteren durchgeführten Maßnahmen hat sich die Verkehrssicherheit ganz wesentlich verbessert.

### **Fehlende Alternativenprüfung**

Die Planunterlagen enthalten keine Prüfung von Alternativen zum PF-Antrag. Daher ist dem Vorhabenträger aufzugeben, zu prüfen, ob mit einer LSA an der Emd nach Kollnburg der St 2139 sowie einem Rechtsabbieger an der Emd Rehau auf die B 85 Richtung Cham die Verkehrsverhältnisse so optimiert werden können, dass der überdimensionierte Knotenpunktumbau entfallen kann.

Der Raumbedarf für den Rechtsabbieger ist gegeben, hierzu sollte der Vorhabenträger mit der Firma Rehau Verhandlungen aufnehmen, die Grundstückseigentümer sind. Ein wesentlicher Anteil des Querverkehrs über die St

<sup>19</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 12

<sup>20</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 12



2139 entsteht durch die beiden Standorte der Firma Rehau und das Logistiklager an der St 2139, sodass hier ggf. betriebliche Lösungen unter Berücksichtigung eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements<sup>21</sup> zu suchen sind, bevor eine umfängliche Straßenbaumaßnahme genehmigt wird, die erheblichen Flächen- und Eigentumsbedarf sowie Immissionsschutzbedarf für den Siedlungsrand von Viechtach mit Wohngebieten auslöst.

### **Lärmschutz**

Die Lärmtechnische Untersuchung ist unvollständig, da die Lärmbelastung im Antoniweg (WA-Gebiet) nicht ermittelt wurde. Eine sachgerechte Abwägung ist nicht erkennbar, da im Erläuterungsbericht (vgl. dort S. 46) nur passiver Schallschutz angeordnet wurde, und keine lärmtechnische Abwägung im Sinne § 41ff BImSchG erfolgt ist, die zunächst nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ermitteln muss, ob aktiver Lärmschutz nach der Lärmvorsorge zu gewähren ist. Der PF-Antrag entspricht einer wesentlichen Änderung nach der RLS-90, weil zwischen zwei Verknüpfungen zwei durchgehende neue Fahrstreifen gebaut werden sollen. Daher ist es nicht maßgebend, ob der Schallpegel sich um mindestens 3 dB(A) erhöht.

Mit der oben dargestellten Alternativlösung würden auch die betroffenen Anlieger (am KVP Rehau und Ortsstraße/Antoniweg) lärmtechnisch entlastet werden, für die zusätzlich aktiver Lärmschutz erforderlich wäre. Die defizitären Unterlagen 11.1 und 11.2 sind lückenhaft und berücksichtigen nicht das östlich an den Ausbaubereich der B 85/St 2139 angrenzende Sondergebiet für Schulen, hierzu liegen ebenfalls keine Lärmberechnungen vor.

### **3.4 Angaben zur Wirtschaftlichkeit**

Die Aussagen im Erläuterungsbericht zur Wirtschaftlichkeit sind ohne jegliche Substanz, da keine aktuelle Kostenrechnung vorliegt.<sup>22</sup> Die im Erläuterungsbericht genannten Kosten in Höhe von rund 4,4 Mio. € beziehen sich nur auf das Jahr 2012.<sup>23</sup> Sie hätten im Rahmen des Deckblattverfahrens aktualisiert werden müssen.

<sup>21</sup> Vgl. FGSV (2018): Empfehlungen für Mobilitätsmanagement.

<sup>22</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S.3

<sup>23</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 6



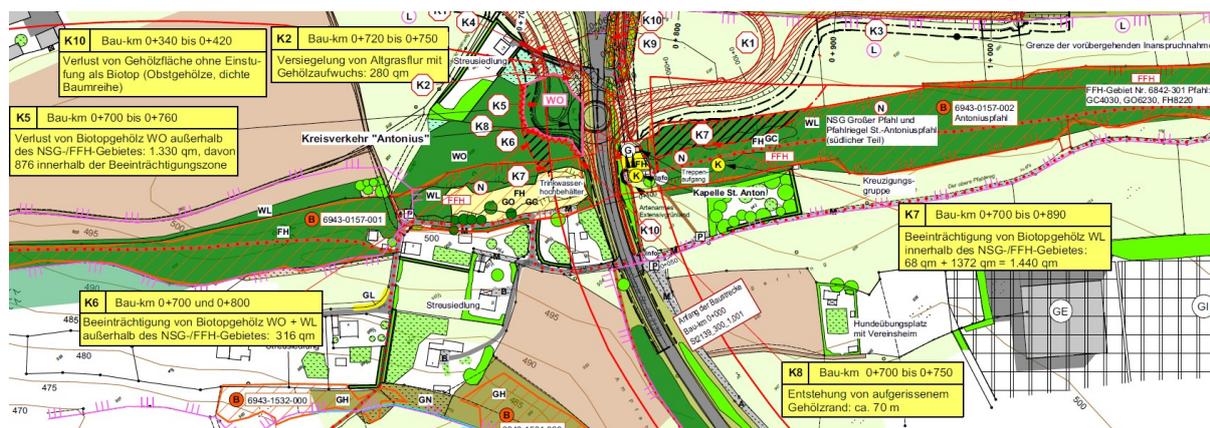
### 3.5 Natura 2000 (FFH)

Im Kapitel 7.1. wird unter der Überschrift Natura 2000 (FFH) angegeben: „Die FFH-Teilgebiete Nr. 6842-301.04 und 05 Pfahl liegen 600 bzw. 360 m Luftlinie entfernt.“<sup>24</sup>

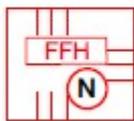
Diese Aussage suggeriert, dass das FFH-Gebiet nicht betroffen ist. Dies ist nicht zutreffend, denn die Teilfläche Nr. 6842-301.05 ist identisch mit dem südlichen Teil „Pfahlriegel/St.-Antoniuspfahl“ des Naturschutzgebietes „Großer Pfahl und Pfahlriegel St.-Antoniuspfahl“(Nr. 00012.01).<sup>25</sup> Dieses Teilgebiet liegt nicht 360m entfernt, sondern ist von der Planung **unmittelbar betroffen**, wie aus der folgenden Abbildung zu erkennen ist.

Die Konflikte K5, K6, K7 und K8 lassen erkennen, dass das FFH-Gebiet beeinträchtigt wird. Die **Beeinträchtigungszone reicht deutlich erkennbar in das FFH-Gebiet hinein** (vgl. Signatur bei K7).

#### Abbildung 15: Betroffenheit des FFH-Gebiets DE 6842-301 Pfahl



#### Bestand: Schutzgebiete



Abgrenzung des FFH-Gebietes Nr. 6842-301 "Pfahl" sowie des Naturschutzgebietes Nr. 00012.01 "Großer Pfahl und Pfahlriegel, St. Antoniuspfahl"

<sup>24</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 47

<sup>25</sup> Vgl. Ingenieurbüro Lenz (2020): B 85 Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Landschaftspflegerischer Begleitplan, S. 6



### Konflikte

-  Konfliktnummer
-  Beeinträchtigungszone alt: Grenze des Störbandes der bestehenden Straße
-  Beeinträchtigungszone neu: Grenze des Störbandes der neuen Trassen
-  Neuversiegelung von landwirtschaftlich genutzten Flächen, von Altgrasflur mit Gehölzaufwuchs, von Straßenbegleitflächen und privaten Grünflächen
-  Verlust von Großbäumen (ohne Biotopeinstufung)
-  Verlust von Biotopgehölz außerhalb des NSG-/FFH-Gebietes
-  Entstehung von aufgerissenem Gehölzrand
-  Beeinträchtigung von Biotopflächen/Schutzgebieten, die nicht in der alten Beeinträchtigungszone lagen, durch die Lage in der neuen Beeinträchtigungszone

Quelle: Ingenieurbüro Lenz (2020): B 85 Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Landschaftspfll. Begleitplan, Bestand + Konflikt (Ausschnitt)

Weiter wird im Erläuterungsbericht angegeben:

*„In der FFH-Vorprüfung konnten erhebliche Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete in ihren Schutzziele ausgeschlossen werden.*

*Eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG bzw. Art. 49a Abs.1 BayNatSchG ist nicht erforderlich.“<sup>26</sup>*

Da die FFH-Vorprüfung nicht Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen ist, lässt sich diese Aussage nicht überprüfen. Damit sind die ausgelegten Planunterlagen unvollständig.

Auch die folgende Aussage ist nicht nachvollziehbar und widerspricht den Angaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Bestand + Konflikt (vgl. Abb. 15):

*„Die Fläche des NSG- bzw. FFH-Gebietes ist nicht direkt betroffen, sondern nur indirekt durch die Lage von Randbereichen in der neuen Beeinträchtigungszone.“<sup>27</sup>*

Die Betroffenheit des FFH-Gebiets wird im Erläuterungsbericht völlig falsch dargestellt, das Gebiet ist direkt betroffen. Dies ist ein schwerer Mangel des Erläuterungsberichts. Es entsteht der Eindruck, dass die Situation absichtlich falsch dargestellt wird.

Da die FFH-Vorprüfung nicht ausgelegt wurde, kann nicht beurteilt werden, ob die Auswirkungen auf die Erhaltungsziele korrekt beurteilt wurden (vgl. Tab. 3).

<sup>26</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 48

<sup>27</sup> Vgl. Staatliches Bauamt Passau (18.12.2020): B 85; Cham – Regen, Ausbau der Kreuzung mit der St 2139 bei Viechtach, Erläuterungsbericht, Unterlage 1, S. 48



**Tabelle 3: Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 6842-301 Pfahl – Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie lt. Natura 2000-Verordnung und Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie lt. Natura 2000-Verordnung**

EU-Code:	LRT-Name:
4030	Trockene europäische Heiden
6230*	Artenreiche montane Borstgrasrasen (und submontan auf dem europäischen Festland) auf Silikatböden
8220	Silikatfelsen mit Felsspaltvegetation
91T0	Mitteleuropäische Flechten-Kiefernwälder

\* = prioritär

EU-Code:	Wissenschaftlicher Name:	Deutscher Name:
1323	<i>Myotis bechsteini</i>	Bechsteinfledermaus
1193	<i>Bombina variegata</i>	Gelbbauchunke
1324	<i>Myotis myotis</i>	Großes Mausohr
1308	<i>Barbastella barbastellus</i>	Mopsfledermaus

\* = prioritär

Quelle: Natura 200 Bayern

Im Managementplan wird dargestellt, dass der Komplex aus Borstgrasrasen und Zwergstrauchheidebestand (LRT 6230\*) auf dem Wasserhochbehälter westlich der St 2139 der artenreichste Bestand im FFH-Gebiet ist. Hierbei handelt es sich um einen prioritären LRT, bei dessen erheblicher Beeinträchtigung eine Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen ist.

Aus der gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele wird deutlich, dass es auch notwendig gewesen wäre, sowohl die möglichen Auswirkungen durch Stickstoffeintrag (der stickstoffempfindliche LRT 6230\* ist betroffen, kleinflächig kommt auch der LRT 8220 vor<sup>28</sup>) zu untersuchen als auch durch Chlorideintrag. Stellungnahme der EU-Kommission einzuholen ist.<sup>29</sup>

Beim Ortstermin am 11.6.2021 wurde überprüft, ob der LRT 6230 am Hochbehälter noch vorhanden ist, was sich durch Inaugenscheinnahme bestätigt hat.

Auf der Seite der Antonikapelle wird in den denkmalgeschützten Bereich (Kulturdenkmal) eingegriffen, weil dort ein Fußweg an der Grotte mit heiligem Grab (gekennzeichnet mit G in Konfliktplan des LBP) von der Unterführung entlang der St2139 entlang geführt werden soll. Damit wird auch das FFH-Gebiet angeschnitten (K7 im Konfliktplan des LBP: 1.440 qm Flächeninanspruchnahme, Biotopgehölz).

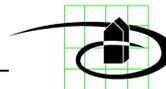
<sup>28</sup> Vgl. Freiraumarchitekten Wamsler Rohloff Wirzmüller (2009): MP für das FFH-Gebiet „Pfahl“, Band B. Fachgrundlagen, S. 20.

<sup>29</sup> Vgl. Freiraumarchitekten Wamsler Rohloff Wirzmüller (2009): MP für das FFH-Gebiet „Pfahl“, Band B. Fachgrundlagen, S. 10.

**Tabelle 4: Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele**

Erhalt des Pfahl-Quarzganges als weltweit einzigartigem geologisch-erdgeschichtlichem Phänomen mit seinen Sonder- und Reliktstandorten.
1. Erhalt ggf. Wiederherstellung der <b>Trockenen europäischen Heiden</b> in ihren nutzungs- und pflegegeprägten Ausbildungen. Erhalt ggf. Wiederherstellung des Offenland-Charakters und der Nährstoffarmut der Standorte.
2. Erhalt ggf. Wiederherstellung der <b>Artenreichen montanen Borstgrasrasen (und submontan auf dem europäischen Festland) auf Silikatböden</b> in ihren nutzungs- und pflegegeprägten Ausbildungen. Erhalt ggf. Wiederherstellung des Offenlandcharakters und der Nährstoffarmut der Standorte.
3. Erhalt der <b>Silikatfelsen mit Felsspaltvegetation</b> . Erhalt der an flachgründige Rohböden angepassten Vegetationstypen und -strukturen wie z. B. Flechtengesellschaften und autochthonen bodensauren Kiefernwaldbeständen einschließlich Alt- und Totholz und intakter Randstrukturen (Waldmäntel, Säume). Erhalt ggf. Wiederherstellung ungestörter Felsbereiche ohne Beeinträchtigungen durch Freizeit und Erholung, insbesondere ohne Tritt- und Kletterbelastung.
4. Erhalt ggf. Wiederherstellung der <b>Mitteuropäischen Flechten-Kiefernwälder</b> mit ihren charakteristischen Arten und Habitatstrukturen.
5. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen der <b>Mopsfledermaus</b> , der <b>Bechsteinfledermaus</b> und des <b>Großen Mausohrs</b> . Erhalt eines ausreichend hohen Angebots an geeigneten Habitatstrukturen, wie z. B. Höhlen- und Spaltenbäume als Sommerlebensraum.
6. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der <b>Gelbbauchunke</b> . Erhalt eines ausreichend großen Systems an Kleingewässern als Laichhabitate für die Gelbbauchunke

Quelle: Natura 200 Bayern



## 4. Zusammenfassung

Die Verkehrsuntersuchung entspricht **nicht einmal ansatzweise dem Stand der Technik, sie muss deshalb neu erstellt werden**. Die Entwicklung der Unfallzahlen nach Installation der Lichtsignalanlage zeigt, dass der **Anlass für die extrem aufwändige und kostenintensive Planung weggefallen ist**, deshalb kann das Planfeststellungsverfahren beendet werden. Weder eine Temporeduzierung noch eine neue LSA an der Emd der St 2139 (von Kollnburg) nach Kollnburg, und auch die Einrichtung eines Rechtsabbiegers auf die B 85 an der Emd Rehau wurden geprüft, sodass keine Alternativenprüfung vorliegt. Die Auswertung des Erläuterungsberichts lässt erkennen, dass dieser schwere Mängel aufweist, da

- er sich auf eine nicht fachgerecht erstellte Verkehrsuntersuchung bezieht und die Entwicklung der Unfallzahlen nicht sachgerecht aufbereitet worden ist
- keine aktuelle Kostenschätzung vorliegt und nicht durchgängig nach RAL geplant wurde.
- die Angaben zum FFH-Gebiet falsch und unvollständig sind und eine FFH-Verträglichkeitsprüfung aufgrund der Betroffenheit des LRT 6310\* durch Stickstoffeintrag vorzulegen ist. Die FFH-Vorprüfung wurde nicht öffentlich ausgelegt.
- Der bisher fehlende Fachbeitrag nach der WRRL ist vorzulegen und die Auslegung zu wiederholen. Die Angaben in Unterlage 13-1 sind insoweit unzureichend und können den Fachbeitrag nicht ersetzen.
- Die Lärmtechnische Untersuchung ist unvollständig, da die Lärmbelastung im Antoniweg (WA-Gebiet) nicht ermittelt wurde. Eine sachgerechte Abwägung ist nicht erkennbar, da im Erläuterungsbericht (vgl. dort S. 46) nur passiver Schallschutz angeordnet wurde, und keine lärmtechnische Abwägung im Sinne § 41ff BImSchG erfolgt ist, die nach dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ermitteln muss, ob aktiver Lärmschutz nach der Lärmvorsorge zu gewähren ist. Der PF-Antrag entspricht einer wesentlichen Änderung nach der RLS-90, weil zwischen zwei Verknüpfungen zwei durchgehende neue Fahrstreifen gebaut werden sollen. Daher ist es nicht maßgebend, ob der Schallpegel dich um mindestens 3 dB(A) erhöht.