



**Gutachterliche Stellungnahme zum Schriftsatz
der Landesrechtsanwaltschaft Bayern
wegen fernstraßenrechtlicher Planfeststellung
(B20 Ortsumfahrung Laufen),
Zeichen LAB 8 P 8 A 20.40017 vom 31.3.2022**

München, den 1.2.2023

Auftraggeber:
RITTERSHAUS Rechtsanwälte PartGmbH
Dr. Wolfgang Patzelt
Barer Straße 7
80333 München



Die Landesanwaltschaft hat am 31.03.22 zum Planfeststellungsverfahren der B20 Ortsumfahrung Laufen ein Schreiben verfasst. Auf dieses Schreiben geht diese gutachterliche Stellungnahme ein.

S. 3: § 78 VwVfG: Gemeinsame Planung von zwei Verkehrsprojekten

In der Anlage 1 wird das Schreiben des BMVI an die VIAREGG-RÖSSLER GmbH nachgereicht, nachdem § 78 VwVfG auch auf Projekte angewendet werden kann, die nach dem MgvG (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz, umgangssprachlich: Verkehrsplanungsbeschleunigungsgesetz) geplant werden.

S. 6: Bodenerkundungen:

Laut www.umweltatlas.bayern.de sind immer noch keine neueren Probebohrungen im Internet veröffentlicht worden, weder im Bereich der Kiesgrube, noch oberhalb. Laut Erläuterungsbericht sollten zumindest 14 Probebohrungen, vermutlich überwiegend im Bereich der geplanten Brückenbauwerke, durchgeführt worden sein.

Das bundesdeutsche "Gesetz zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentlichen Bereitstellung geologischer Daten und zur Zurverfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben" (Geologiedatengesetz - GeolDG) sieht jedoch in § 9 zwingend die Veröffentlichung durchgeführter Bohrungen vor:

"Spätestens drei Monate nach dem Abschluss der geologischen Untersuchung haben die nach § 14 Satz 1 Nummer 1, 2 und 3 verpflichteten Personen die folgenden Fachdaten, sofern sie bei der geologischen Untersuchung gewonnen wurden und unbeschadet der für die Untersuchung einschlägigen Vorschriften anderer Gesetze, unaufgefordert an die zuständige Behörde zu übermitteln" ... "eine Darstellung und Beschreibung der Lage und des Verlaufs der Bohrung, die Angaben zum Bohrkern oder zu Bohrproben sowie das Schichtenverzeichnis der Bohrung".

Dies hat weiterhin nicht stattgefunden. Bei Zuwiderhandlung sieht das Gesetz in § 39 Strafzahlungen von bis zu 30.000 EUR pro unterlassener Bohranzeige vor.

Die Landesanwaltschaft verweist auf die Stellungnahme des IB Gebauer vom 12.03.2021 und schreibt: "Eine Auseinandersetzung mit dieser Stellungnahme erfolgt von Seiten der Kläger nicht". Die Firma igi Consult



GmbH hat am 5.7.2021 eine schriftliche Stellungnahme erstellt, die in die VR-Stellungnahme vom 5.7.2021 eingearbeitet wurde. Diese lag der Replik vom 16.9.2021 als Anlage _K_27 bei. In beiden Dokumenten wurde u. a. das Staatliche Bauamt aufgefordert, die Bohrungen beim zuständigen Landesamt für Umweltschutz nachzureichen oder aber direkt uns zur Verfügung zu stellen. Es gab noch keine Bewegung in diesem Vorgang. Das Original ige Dokument ist als Anlage 2 diesem Dokument hinzugefügt.

S. 7 oben: Ausführungen von Rittershaus zu bahnparallelen Varianten

Die von der Landesadvokatur zitierte Seite 27 des Anwaltsbüros Rittershaus bezieht sich auf alle bahnparallelen Varianten, also sowohl auf die Variante 2/2a mit zweimaliger Querung der Bahn ohne Bahnverlegung als auch auf die Varianten 1/5 mit Verlegung der Bahn. Die Ausführungen sind durchaus zutreffend und schlüssig. Auf Seite 28 unten im Schreiben des Anwaltsbüros werden dieselben Zuschläge "bei den einzelnen Varianten" angemahnt. Das gilt für alle in der Diskussion befindlichen Varianten, nicht nur für bestimmte bahnparallele Varianten. Grundsätzlich gilt, dass wenn unterschiedliche Varianten miteinander verglichen werden, dieselben Kostenansätze zugrundeliegen müssen.

S. 7 Mitte:

Die Kostenschätzung der VIAREGG-RÖSSLER GmbH ist in jedem Fall korrekt. Dies wurde in der entsprechenden VR-Stellungnahme vom 13.12.2020 ab S. 14 erläutert.

Kosten für Lärmschutz ist für eine Trassenverlegung nicht anzusetzen, da die heutigen Zugzahlen viel zu gering sind, als dass ein gesetzlicher Lärmschutz erforderlich wäre. Es geht hier nicht um ein Teilstück der ABS 38, das sich die Bahn vom Straßenbauamt bezahlen lässt, sondern um einen Ersatz des Ist-Zustandes für die heutigen Zugzahlen und die heutige betriebliche Leistungsfähigkeit.

Auch Kosten für Grunderwerb dürfen selbstverständlich nicht angesetzt werden. Es handelt sich hier nicht um die neue Straße auf Bahngelände, sondern um die Verlegung des Bahngleises auf dem unveränderten Bahngelände. Kosten für Grunderwerb sind selbstverständlich nur dann anzusetzen, wenn beim Umbau der Bahnanlagen der Bahngrund verlassen wird. Wird dagegen eine Straße auf Bahngrund gebaut, müssen dagegen Grundstückskosten angesetzt werden, auch wenn diese wegen desselben Eigentümers (Bund kauft von Bund) nur fiktiv sind. Aber hier geht es nur um die Bahnverlegung, nicht um den Neubau der Straße.



Die Tatsache, dass nicht ein Abschnitt der ABS 38, sondern nur ein Ersatz des Bestandes zu betrachten ist, hat natürlich auch eine Auswirkung auf andere Anlagen, wie etwa Aufzüge. Bei der Bepflanzung wurden die im Kostenkennwertekatalog angesetzten Werte verwendet. Die Kostenaufstellung von VR ist auf alle Fälle belastbar. In der genannten VR-Stellungnahme ist der jeweilige Sachverhalt der Kostenanlastung entsprechend erläutert. Eventuelle Fehler sind auch nach dem vorliegenden Schreiben der Landesrechtsanwaltschaft nicht zu erkennen.

Die Landesrechtsanwaltschaft schreibt auf S. 7 weiter:

"Falsch ist die Behauptung, Grunderwerbskosten würden nicht entstehen, weil die Bahn praktisch zu 100 % im Besitz der erforderlichen Flächen" sei. Zum einen werden die Kläger schon nicht ernsthaft behaupten wollen, dass im Bahnhofsbereich die Varianten 1 und 5 zusammen mit drei Bahngleisen und zwei Bahnsteigen auf dem Bahngrundstück Fl. Nr. 557 verwirklicht werden könnten, das dort lediglich eine Tiefe von etwa 32 m aufweist."

Im Prinzip trägt der Sachverhalt nichts zur Sache bei, da nur der Grunderwerb bei einer Trassenverlegung der Bahn zu betrachten ist und dieser wie gesagt nur auf Bahngrund stattfindet. Aber selbst bei der Fiktivvariante Straße + verlegte Bahnstrecke ist nach dem VR-Lageplan vom 11.12.2020, bei dem die Flurstücksgrenzen eingezeichnet sind, keine Inanspruchnahme von Privatgrund erforderlich. Bei der Bahnplanung handelt es sich jedoch um die Fiktivvariante. Bei der Kombination von ABS 38 + Straßenneubau sind schon Flächen erforderlich, die jedoch buchhalterisch der Straße und nicht der Bahn anzulasten sind.

S. 8 oben: ABBV (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung)

"Die ABBV ist - was der Klägerberater (Anlage K32, Seite 10) auch einräumt - nicht unmittelbar ansetzbar. Es geht auch nicht um eine Ablöse alter Anlagen, d.h. darum, den 'Ablösebetrag für die Bahnstrecke zu ermitteln', sondern darum das zu ermitteln, was erforderlich ist, um die Bahnstrecke im Zuge der Trassenverlegung in einem betriebstüchtigen Zustand zu erhalten."

Diese Aussage ist falsch. Im genannten Schriftstück (VR-Stellungnahme vom 15.12.2021) wurde ausführlich erläutert, dass in diesem Falle die ABBV anzuwenden ist. Die Anwendung der ABBV ist in derartigen Fällen bei der Abrechnung zwischen öffentlichen Trägern üblich und alternativlos. Es wäre schon regelrecht dreist, wenn man die Erneuerung einer 108 Jahre alten Bahninfrastruktur einem Straßenbauprojekt anlasten würde. Deshalb werden nur Restwerte erstattet. Vor allem die Argumentation, dass die gesamte ABS 38 in diesem Abschnitt dann dem Straßenbauprojekt anzulasten sei, trägt regelrecht bizarre Züge.



S. 8 zweiter Absatz:

VR haben für ihre eigene Kostenschätzung den Kostenkennwertekatalog der DB verwendet, der bei Vorplanungen zum Einsatz kommt. Jede Weiche und jeder Quadratmeter Stützwand ist veranschlagt. Ein Risikozuschlag von 30% im Rahmen der Grundlagenermittlung ist nicht anzusetzen, weil es sich bei der Anwendung des Kostenkennwertekataloges schon um eine Genauigkeit nach Vorplanung handelt - auch wenn die vorgelegte Planung bei weitem nicht alle Kriterien einer Vorplanung erfüllt. Der Lageplan wurde speziell unter dem Aspekt einer möglichst präzisen Kostenschätzung erstellt, d.h. alle kostenrelevanten Bauwerke wurden sauber eingezeichnet. Das Vorgehen von VR bei der Kostenschätzung ist identisch mit dem anderer Projekte und anderer Planungsbüros.

S. 8 dritter Absatz:

Die Landesadvokatur bestätigt, dass die Varianten 1 und 5 aufgrund der hohen Kosten der Bahnverlegung ausgeschieden sind. Auch die von den Einwendern vorgebrachte Variante "Linie Pro Naturland" wurde mit demselben Argument ausgeschieden. Da mit den vorgelegten diversen Unterlagen von VR die fehlerhafte Kostenangabe der DB bzw. des Antragstellers, die nicht als Kostenschätzung im Sinne der DB-Richtlinien anzusetzen ist, schlüssig nachgewiesen wurde - wir sprechen hier immerhin um eine Schieflage des Kostenansatzes von Faktor 10 -, wären die Kosten auf jeden Fall nicht mehr als doppelt so teuer wie bei Variante 4 gewesen und es hätte somit das Kriterium "Verdoppelungsmaßstab" nicht angewendet werden dürfen. (Unter "Verdoppelungsmaßstab" wird verstanden, dass wenn eine Variante mehr als doppelt so teuer ist wie die günstigste bzw. favorisierte Variante, diese nicht mehr als Alternative betrachtet werden muss.) Die beiden Varianten hätten deshalb nicht ausgesondert werden dürfen. Setzt man die tatsächlichen Werte von VR ein, so wären die bahnp parallelen Varianten wahrscheinlich sogar kostengünstiger als Variante 4, bei der schließlich hohe Grunderwerbskosten anfallen und keine Kostenreduzierungen durch die baulich gemeinsame Umsetzung von zwei Verkehrswegen bestehen. Wegen des anstehenden Ausbaus im Rahmen der ABS 38 wäre ein Kostenansatz von Null für die Kosten der Bahnverlegung sogar am adäquatesten gewesen, wobei die Synergieeffekte durch gemeinsame Planung und Bau auf beide Projekte hälftig aufgeteilt hätten werden können. Spätestens mit der Hochstufung des Bahnprojekts in den Vordringlichen Bedarf plus durchgehende Zweigleisigkeit im September 2018, also zwei Jahre vor dem Planfeststellungsbeschluss von Oktober 2020, hätte der Kostenansatz für die Bahnverlegung revidiert werden müssen.



S. 8 unten: Mindestabstände Straße/Bahntrasse

"Der Beklagte hat ausweislich der Ausführungen auf Seite 129 oben des PFB nie in Zweifel gezogen, dass durch 'zusätzliche technische Maßnahmen' die 'grundsätzlich einzuhaltenden Mindestabstände' zwischen Straße und Schiene verringert werden können, vorliegend im Rahmen der Ausplanung der Variante 2a von einer derartigen Verringerung auch mit Blick auf zukünftige Planungen der Bahn jedoch abgesehen wurde. Dies ist abwägungsfehlerfrei."

Hier stellt sich wieder dieselbe Problematik wie schon weiter oben: Da man niemals eine gemeinsame Planung von Straße und Schiene angedacht hat, musste man große Abstände zwischen den zwei Verkehrswegen einplanen, da die genaue Linienführung der Eisenbahngleise zu diesem Zeitpunkt noch nicht festgelegt war. In einem Aktenvermerk des Staatlichen Bauamtes Traunstein vom 19.10.2015 wird ausgeführt:

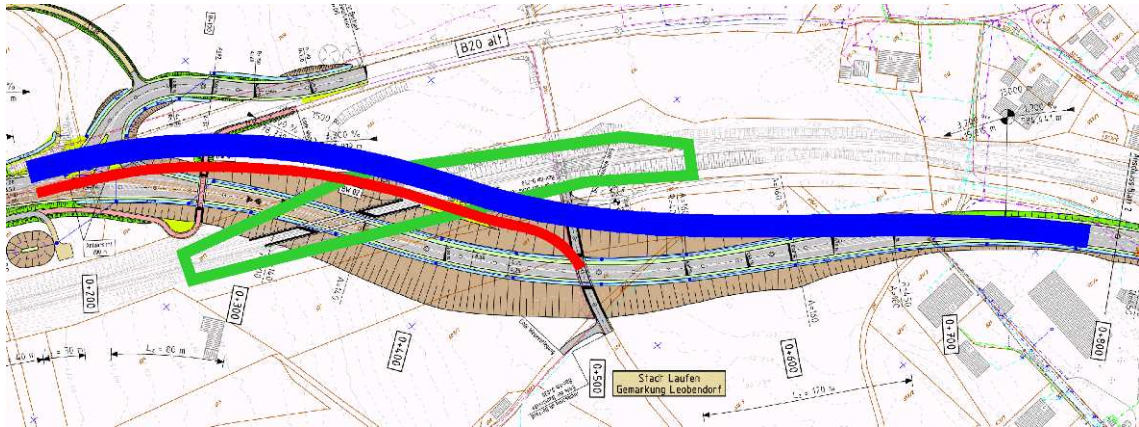
"Der Mindestabstand dieser Lösung (Gleisachse - Fahrbahnrand) beträgt bei annähernd gleicher Höhenlage der Verkehrswege 14,35 m und muss ab einer Höhendifferenz von 1,50 m mit einem höhenabhängigen Zuschlag erhöht werden. Dieser wurde nach den Vorgaben der Bahn der Planung zugrundelegt"

Dabei bezieht sich das Staatliche Bauamt auf die 1997 gelöschte Richtlinie. Von Ausnahmen ist hier nicht die Rede.

Die ABS 38 ist seit 1985 im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt. Man hätte somit von Anfang an eine gemeinsame Planung nach § 78 umsetzen können. Auch wenn die ABS 38 vielleicht erst 10 oder 15 Jahre später vervollständigt worden wäre, eine sukzessive Umsetzung der Ausbaustrecke hätte immer sofort eisenbahnseitig einen Nutzen dargestellt. 2018 (Beschluss Zweigleisigkeit Eisenbahn, Vorbereitungen des Gesetzes zur Planungsbeschleunigung von Verkehrswegen) hätte man noch einmal eine Initiative für eine gemeinsame Planung nach den neuen beschleunigten Planungsregeln unternehmen können. Eine wirklich gebündelte und gemeinsame Trassenplanung hat nie stattgefunden.

Der schon in der ersten VR-Stellungnahme vom 9.2.2021 (S. 4) kritisierte Bezug auf das Richtlinien-Merkblatt DS 800 001, bei dem Abstände zwischen Straßen und Schienenwegen festgelegt sind, stellt einen zweifellosen und schwerwiegenden Abwägungsfehler des Straßenbauamtes dar, weil dieses wie schon erwähnt 1997 gelöscht wurde. Dies als "abwägungsfehlerfrei" (S. 8 ganz unten) zu bezeichnen, läuft einer objektiven Beurteilung des Vorgangs äußerst zuwider.

S. 9 und S. 10 oben: Führung der Ortsverbindungsstraße von der B 20 nach Biburg



*Skizze aus VR-Stellungnahme vom 15.12.2021:
"Mögliche kostengünstigere Streckenführung der Variante 2a
mit Querung im Bereich des Bahneinschnittes"*

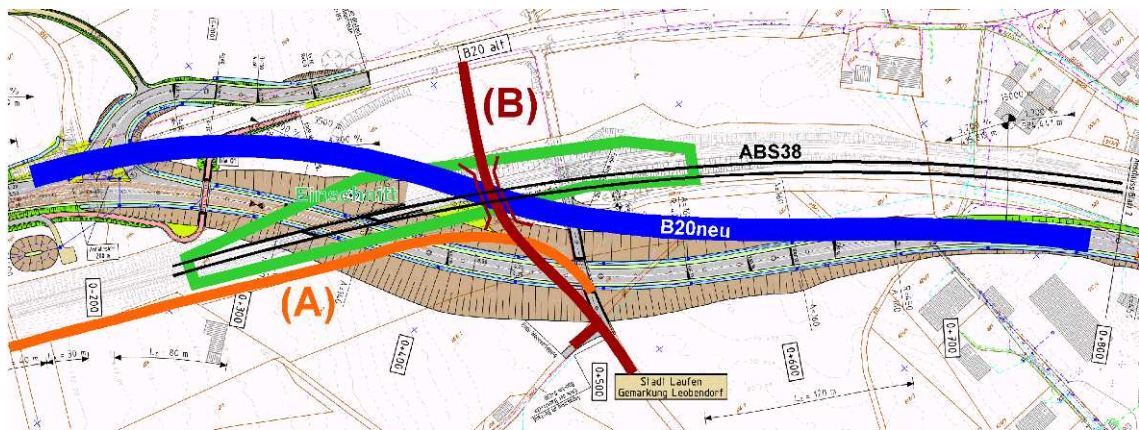
In der Anlage B12 zum Schriftsatz der Landesadvokatschaft behauptet das Straßenbauamt, dass eine gemeinsame Brücke der Gemeindestraße nach Biburg sowohl über die neue Straße als auch über die Bahn bei der Variante 2a (in der oben skizzierten VR-Variante) extrem teuer wäre. Der gewählte Kostenansatz von 7,2 Mio EUR für eine Brücke der B 20 plus einer Gemeindestraße über die Eisenbahn ist jedoch viel zu hoch angesetzt. Es wird hierbei übersehen, dass eine Eisenbahnbrücke immer ungefähr doppelt teuer ist wie eine Straßenbrücke. Doch in der Kostenaufstellung für Variante 2a vom 19.6.2017 wird die Eisenbahnbrücke über die B 20 neu mit 3.435.800 EUR (als zweigleisige Eisenbahnbrücke) veranschlagt. In der Anlage B12 wird die Straßenbrücke der B 20 über die Eisenbahn dagegen mit 4,5 Mio EUR angesetzt. Am Ende des Dokuments (vor dem FAZIT) wird hingewiesen: "(...) als die deutlich teureren Brücken über die Bahn." Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, dass für Straßenbrücken ein höherer Kostenansatz als für die Eisenbahnbrücke ähnlicher Fläche angesetzt wird, und dann nochmal richtigerweise darauf hingewiesen wird, dass Eisenbahnbrücken *deutlich* teurer seien als Straßenbrücken.

Die Kritik des Antragstellers, die in rot eingezeichnete neue Linienführung der Gemeindeverbindungsstraße von der B 20 nach Biburg ließe sich nicht über den linken Kartenrand hinaus fortführen, ist tatsächlich zutreffend. Machbar sind stattdessen zwei Varianten:



- (A) (orange) Eine Vermeidung der Querung der Bahn und Führung der Verbindungsstraße bis Letten entlang der Bahn
- (B) (dunkelrot) Eine Führung der Verbindungsstraße auf der bisherigen Trasse.

Bei Variante (B) sind auf rund 100 m Länge ca. 7 m Höhenunterschied zu überwinden. Dies ist mit dem einschlägigen Regelwerk RAL, das hier bis zu 8% Steigung (EKL 4) zulässt, konform. Die Verkehrswege werden dann in drei Ebenen geführt: Unten verläuft die Eisenbahnstrecke wie heute in einem Einschnitt; die neue Umfahrungsstraße wird ebenerdig geführt und die Ortsverbindungsstraße nach Biburg wird auf der Ebene +1 mit Vordämmen über die neue Straße geführt.



*Zwei mögliche Streckenführungen bei Variante 2a
für die Gemeindeverbindungsstraße nach Biburg*

Variante (B) erfordert für die Gemeindestraße lediglich eine gemeinsame Brücke und nicht zwei getrennte Kreuzungsbauwerke für Ortsumfahrungsstraße und Schiene. Ein realistischer Kostensatz für die hierfür erforderliche 25 m lange und 7,5 m breite Straßenbrücke bei Ansatz des DB-Kostenkennwertekataloges (Fassung 2016) Position 3351510, die weitgehend dem Kostenansatz des Straßenbauamtes bei der Kostenermittlung von 2017 entspricht, liegt bei 400.000 EUR.

Die teure Eisenbahnbrücke bei der Kreuzung B 20/Schiene wird durch eine kostengünstigere Straßenbrücke ersetzt. Hinzu kommt der Wegfall des tiefen Einschnittes. Somit wird diese optimierte Variante 2a in jedem Fall deutlich günstiger zu realisieren sein als die ursprünglich geplante Variante 2a.



Die DB AG hat in ihrem Schreiben vom 15.12.2017 TÖB-MÜ-17-10158 (GS.R-S-L(A1)) FB sehr drastisch ins selbe Horn gestoßen und eine Unterfahung der Eisenbahn an dieser Stelle abgelehnt:

"Einer Eisenbahnbrücke in diesem Bereich kann aus folgenden Gründen seitens der SOB nicht zugestimmt werden: ('nicht' wurde von der DB unterstrichen!)

- Die Bahntrasse befindet sich in diesem Bereich bereits in einem Einschnitt. Eine Unterquerung der Bahntrasse führt hier zwangsweise zu einer extremen Tieflage der Straße, die eine Bauwerkslänge der Eisenbahnbrücke von ca. 50m erfordert. Bei der vorgesehenen lichten Weite von 16,50m sind extrem große Widerlagerbauwerke erforderlich.
- Ein möglicher Bahnausbau wird hierdurch erheblich behindert.
- Aufgrund der extremen Tieflage ist in erheblichem Maß Bahngrund für die Böschungen erforderlich.
- Es ist nicht ersichtlich, wie die Entwässerung der Bahnstrecke im Einschnitt erfolgen soll."

So gesehen, ist die Entscheidung des Straßenbauamtes für die Variante 2a, hier die Bahn zu unterfahren, in mehrfacher Hinsicht nicht nachvollziehbar. Es bleibt der Verdacht bestehen, dass, schließt man schlichten Dilettantismus aus, absichtlich eine möglichst unvorteilhafte Lösung erarbeitet wurde.

S. 9 unten:

Die Landesadvokatur schreibt: "In der planfestgestellten Lösung kann das bestehende Bauwerk der GVS über die Bahn unverändert bestehen bleiben;" Dies trifft allerdings nur für die Straßenplanung zu. Im Rahmen der ABS 38 ist ein Neubau aus drei Gründen vorgesehen: Die Brücke ist alt, sie ist nur für ein Gleis ausgelegt und die neue Bahntrasse wird wegen der Radiusänderung etwas verschoben. Dieser Denkfehler zeigt wiederum auf, wie problematisch die isolierte Betrachtung der zwei Projekte ist, die aus Sicht des deutschen Steuerzahlers äußerst kontraproduktiv ist. Hier ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Sachlage zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses seit zwei Jahren bekannt war.

S. 10: Kostengegenüberstellung, Kiesabbau

Die Firma igi Consult hat in ihrer Stellungnahme vom 5.7.2021 darauf hingewiesen, dass nicht genügend Bodenaufschlüsse vorliegen, um - im wahren Sinne des Wortes - tragfähige Aussagen treffen zu können. Dies kann nur wiederholt werden. Es ist nicht bekannt, ob vom Straßenbauamt Bohrungen auch im Bereich der Kiesgrube durchgeführt wurden. Die gesetzlich vorgeschriebene Veröffentlichungen der Bohrungen wären für eine Beantwortung dieser Fragen sehr hilfreich.



Schlussbemerkung

Für einen Fachgutachter, der einen seiner Arbeitsschwerpunkte in der präzisen Kostenschätzung und -ermittlung von Verkehrsprojekten sieht, ist es nur schwer hinzunehmen, dass sich der Antragsteller bei entscheidungsrelevanten Kostenschätzungen im Zusammenhang mit dem vorliegenden Antragsprojekt zweimal - bei den Kosten der Verlegung der Eisenbahn sowie bei den Kosten für die Brücken bei Variante 2a - erheblich verkalkuliert, wobei bei der um Faktor 10 verfehlten Kostenangabe von 45 Mio EUR die Schuld in erster Linie bei der DB AG liegt. Doch bei einer solch wichtigen Frage hätte das Straßenbauamt auf einer schriftlichen Herleitung der 45 Mio EUR beharren müssen, und sei es nur als Rechtfertigung im späteren Planfeststellungsverfahren. DB und Straßenbauamt hätten sich an den einschlägigen Gesetzen und Richtlinien (EKrG und ABBV) zur Kostenschätzung orientieren müssen. Dass auch in der letzten aktuellen Stellungnahme erneut die Anwendbarkeit von EKrG und ABBV in Abrede gestellt wird, ist regelrecht unerträglich. Wenn sich ein steuerpflichtiger Unternehmer im Rahmen seines Jahresabschlusses bei Umsatz oder Vorsteuerabzug um Faktor 10 verrechnet oder gar keine Abschreibungen durchführt, kann er ins Gefängnis kommen.

Letztlich wäre eine gemeinsame Neuplanung, wie vom Stadtrat Laufen im Mai 2021 beschlossen, am zweckmäßigsten. Es ist relativ sicher, dass eine solche Lösung, selbst mit einer Tieferlegung, die in Laufen wegen des extrem tiefen Grundwasserstandes fast kostenneutral (ohne Betontrog) zu realisieren wäre - die Voraussetzungen sind sogar noch günstiger als in Dorfen, wo die Tieferlegung ebenfalls schon zu einer leichten Kostenreduktion geführt hat -, deutlich kostengünstiger sein dürfte als zwei separat geplante Projekte. Mit dem MgvG Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ergibt sich die Möglichkeit, auch das eigentlich nicht unter das Beschleunigungsgesetz fallende Straßenprojekt nach diesem Gesetz umzusetzen. Wenn im Rahmen der Vorplanung ein politischer Konsens vor Ort hergestellt werden kann, ist eine nachträgliche Klage von Einzelpersonen nicht mehr möglich. Das norddeutsche Bahnprojekt Rotenburg - Verden hat gezeigt, wie schnell dies bei richtiger Anwendung bzw. Umsetzung möglich ist.

München, den 2.1.2023

(Dr. Martin Vieregg)