



Kreisverband Passau/Freyung-Grafenau e.V.

Vorsitzender: Bernd Sluka  
Dr.-Karl-Fuchs-Straße 25  
94034 Passau  
Tel. 0176 - 420 63 287  
E-Mail: kv-pa-frg@vcd-bayern.de

Passau, 2020-01-21

Pressemitteilung

## Manipulative Darstellungen durch das Staatliche Bauamt

**Wie das staatliche Bauamt die geplante Kreuzung Freyung-Ort in den Medien darstellt ist hoch manipulativ. „Eigentlich erwartet man von einer staatlichen Stelle, dass sie die Menschen objektiv informiert. Umso enttäuschender ist das Bild, das das Staatliche Bauamt Passau hierzu abgibt“, urteilt Bernd Sluka, der Vorsitzende des VCD Kreisverband Passau/Freyung-Grafenau. Der VCD hat einige dieser Fälle zusammengetragen.**

Der Vergleich der Baulinien, der vom Bauamt am 2020-01-17 herausgegeben und in den Medien veröffentlicht wurde, passt nicht. Die gelbe Linie, die den Bestand anzeigen soll, und die rote Linie der Planung liegen größtenteils übereinander. Eigentlich müssten sie auf eine lange Strecke getrennt nebeneinander laufen. Denn auf die ganze Ausbaulänge von 650 Meter kommen links und rechts eine Beschleunigungs- und Verzögerungsspur hinzu. Das sind mindestens 7 Meter **zusätzliche** Breite und zweimal 6 Meter zuzüglich je etwa 10 Meter Abstand im Rampenbereich. Das Bauamt schlägt die bisherigen Grünflächen, die später asphaltierte Straße werden sollen, einfach schon dem Bestand hinzu. Durch diese Übertreibung des Bestands kommt man natürlich zu einem Ergebnis wie, dass „schon die bestehende Kreuzung den Freyunger Stadtplatz in erheblichem Umfang bedeckt.“

Die neue Straße wird um mindestens 50 % breiter ausfallen als die bestehende. Über allem „schwebt“ ein „8er-Knoten“ in der Größe eines kleinen Fußballfelds zuzüglich langer und breiter Auffahrtsrampen. Wer sich ein Bild von den Ausmaßen der geplanten Kreuzung machen will, sollte sich den Landschaftsplan (Unterlage 19.1.1 der Planfeststellung) anschauen. Abbildung 14 und 15 zeigen im Vorher-Nachher-Vergleich, wie viel Fläche links und rechts hinzugenommen würde. Aber auch hierbei werden die zusätzlich nötigen rund 350 Meter Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen nicht dargestellt.

Und die Abbildung selbst ist ebenfalls geschönt: Zu viel Verkehr auf der B12, während die Straße in der Regel nur mäßig befahren ist. Keine „freie Landschaft“, sondern die Rampen würden beidseitig von Leitplanken eingeschlossen sein. Die Bäume, die zwischen den Rampen und der B 12 zu sehen

**Mobilität**  
für Menschen

sind, bleiben Träume. Denn die Richtlinie für den passiven Schutz an Straßen (RPS) fordert bei Neubau einen Mindestabstand zu Bäumen, der gegenüber den mit einer „Trassierungsgeschwindigkeit“ von mehr als 100 km/h durchrasenden Kraftfahrzeugen nicht einzuhalten ist. „Auch der Einwand, dass man die Bäume durch Leitplanken abgrenzen könnte, ist falsch, denn das Entfernen bzw. Nichtpflanzen von Bäumen hat laut den RPS Vorrang vor dem Aufstellen von Leitplanken“, erklärt Sluka dazu.

Letztlich ausschlaggebend ist doch: Was braucht ein Kreisverkehr an Fläche im Vergleich zu der vorliegenden Planung?

Doch auch hierbei übertreibt das Bauamt: Der vom ihm in einem Demovideo „Vergleich der Knoten“ gezeichnete Kreisverkehr ist wesentlich zu groß dargestellt. Er hat einen Durchmesser von weit über 60 m, real wären es 40 m, wie auch einen Kilometer weiter an der Einmündung der B 533. Die gezeichneten Zufahrtsstraßen sind im Demovideo des Bauamt 21 Meter breit, real genügen die bereits vorhandenen 15 Meter Breite. Ein realer Kreisverkehr würde kaum mehr als die jetzt von der eigentlichen Kreuzung befestigten Flächen einnehmen. Lange Rampen, Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sind dabei überflüssig. Die tatsächlichen Dimensionen demonstriert der VCD durch einen maßstäblichen Kreis auf dem Luftbild der Kreuzung.



*Für Rückfragen steht Ihnen der Vorsitzende des VCD Kreisverbands Passau, Bernd Sluka, gerne persönlich unter Tel. +49-176-42063287 zur Verfügung.*

**Mobilität**  
für Menschen