



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**  
vom 06.05.2016

### **Straßenbaumaßnahme im Landkreis Freyung-Grafenau**

An der B 12, Passau-Freyung-Phillippsreuth ist bei der Einmündung der Staatsstraße 2132 bei Freyung-Ort ein modifizierter Kreisverkehr in zweiter Ebene (sog. 8er-Knoten) geplant. Diese Variante hat nach Aussagen in der Presse im Vergleich zu einem einfachen Kreisverkehr einen bis zu 10-fach höheren Flächenverbrauch und Kostenbedarf. Das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr spricht sich klar für die deutlich flächenverbrauchendere Variante aus.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. Wie viele Autos (Pkws/Lkws) nutzen täglich die B 12
  - a) in Höhe von Freyung in Richtung Phillippsreuth?
  - b) in Richtung Passau?
  - c) ist mit einer Veränderung des Verkehrsaufkommens zu rechnen (z.B. durch Neubau anderer Straßen, eventuelle Einführung einer Pkw-Maut)?
2. Zu welchem konkreten Ergebnis kam das vom Staatlichen Bauamt Passau beauftragte Ingenieurbüro Wolf im Rahmen der Variantenuntersuchung für die Gestaltung des Knotenpunkts B 12/St 2132
  - a) beim Kreisverkehr,
  - b) bei der sogenannten 8er-Knoten-Lösung?
3. a) Wie wurden die Belange des Naturschutzes bei der Entscheidung bezüglich der Gestaltung des Knotenpunkts B 12/St 2132 mit einbezogen?
  - b) Welche Rolle spielt grundsätzlich das Kriterium des Flächenverbrauchs bei der Entscheidung für eine bestimmte Variante?
4. a) Wie viele Kreisverkehre gibt es auf der B 12 insgesamt?
  - b) Bei wie viel noch bestehenden Kreuzungen auf der B 12 ist ein Umbau geplant?
  - c) In welcher Form ist dieser geplant?
5. a) Welche Strategie verfolgt die Staatsregierung beim Aus- und Umbau von Staatsstraßen, um das selbst gesetzte Ziel, den Flächenverbrauch deutlich zu reduzieren (Bayerische Nachhaltigkeitsstrategie 2013: „Der Flächenverbrauch soll deutlich reduziert werden. Langfristig ist eine Flächenkreislaufwirtschaft ohne weiteren Flächenverbrauch anzustreben“ und im Umweltbericht Bayern 2015 zu lesen), zu verwirklichen?
  - b) Wie zeigt sich dies im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), z. B. in Hinblick auf Maßnahmen bzgl. der B 12?

6. a) Wie viele Kreisel an dreispurigen Bundesstraßen gibt es in Bayern?
  - b) Wo liegen diese?
7. a) Aufgrund welcher Studien steht fest, dass Kreisellvarianten gefährlicher sind (bitte um Nennung der konkreten Ergebnisse) als die sog. 8er-Knoten-Lösung?
  - b) Welcher exakte Zeitverlust durch Kreisel im Gegensatz zur 8er-Knoten-Lösung wird verursacht?
8. Wie viele Straßenbaumaßnahmen bezüglich eines Umbaus von Kreuzungen auf Bundesstraßen sind in Bayern 2016 insgesamt vorgesehen?
  - a) Wie viele hiervon durch Kreisel?
  - b) Wie viele hiervon in Form von anderen Lösungen (u. a. der sog. 8er-Knoten-Lösung)?
  - c) Wie hoch ist der jeweilige Flächenverbrauch?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 13.06.2016

1. **Wieviele Autos (Pkws/Lkws) nutzen täglich die B 12**
  - a) in Höhe von Freyung in Richtung Phillippsreuth?**

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurde an der Einmündung der Staatsstraße 2132 in die Bundesstraße 12 vom 17.–19. März 2015 eine Verkehrszählung durchgeführt. Am Donnerstag, den 19. März 2015, wurde eine Knotenpunktbelastung von insgesamt 15.328 Fahrzeugen pro Tag festgestellt. Der Anteil des Güterverkehrs betrug davon 2.163 Fahrzeuge pro Tag.  
In Fahrtrichtung Phillippsreuth nutzten 5.535 Fahrzeuge und davon 975 Güterverkehrsfahrzeuge pro Tag die B 12.
  - b) in Richtung Passau?**

In Fahrtrichtung Passau nutzten 5.082 Fahrzeuge und davon 842 Güterverkehrsfahrzeuge pro Tag die B 12.
  - c) ist mit einer Veränderung des Verkehrsaufkommens zu rechnen (z. B. durch Neubau anderer Straßen, eventuelle Einführung einer Pkw-Maut)?**

Eine signifikante Veränderung des Verkehrsaufkommens durch die Einführung einer Pkw-Maut oder die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen voraussichtlich im Jahr 2018 ist nicht zu erwarten, da zur B 12 keine alternativen leistungsfähigen Ausweichrouten zur Verfügung stehen und auch nicht geplant sind.

**2. Zu welchem konkreten Ergebnis kam das vom Staatlichen Bauamt Passau beauftragte Ingenieurbüro Wolf im Rahmen der Variantenuntersuchung für die Gestaltung des Knotenpunkts B 12/St 2132**

**a) beim Kreisverkehr?**

Im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die B 12 zwischen Passau und der Landesgrenze bei Philippsreuth der Verbindungsfunktionsstufe 1 zugeordnet. Diese Einstufung entspricht auch der Einstufung nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Im Rahmen der Variantenuntersuchung hat das beauftragte Ingenieurbüro Wolf ausgeführt, dass ausgehend von diesen Einstufungen nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen Kreisverkehre nicht in Betracht kommen.

**b) bei der sogenannten 8er-Knoten-Lösung?**

Bei dem vorgesehenen teilplanfreien Knotenpunkt handelt es sich um eine verkehrstechnisch sehr hochwertige und verkehrssichere Variante mit einem modifizierten Kreisverkehr in zweiter Ebene. Das Ein- und Ausfahren erfolgt dabei über Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen, wobei die Beschleunigungstreifen entsprechend ihrer Funktion zur B 12 fallend und die Verzögerungstreifen von der B 12 steigend angeordnet sind. Die Verteilung der Verkehrsströme in das nachrangige Netz erfolgt durch einen über der B 12 liegenden modifizierten Kreisverkehr in zweiter Ebene. Um die räumliche Ausdehnung und damit den Flächenverbrauch zu minimieren, wurde der Kreisverkehr in der Mitte verengt. Gleichwohl ist die Verkehrsführung in der zweiten Ebene identisch mit der eines üblichen Kreisverkehrs. Durch die Trennung der Durchgangs- und Abbiegeverkehre muss der oben liegende modifizierte Kreisverkehr eine wesentlich geringere Verkehrsmenge bewältigen als ein höhengleicher Kreisverkehr, an dem sich die Hauptverkehrsströme kreuzen würden. Den modifizierten Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 30 m können alle zugelassenen Fahrzeuge zügig passieren. Insgesamt entspricht die Lösung den technischen Anforderungen einer Straße der Verbindungsfunktionsstufe 1.

**3. a) Wie wurden die Belange des Naturschutzes bei der Entscheidung bezüglich der Gestaltung des Knotenpunkts B 12/St 2132 mit einbezogen?**

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden insgesamt sechs Hauptvarianten mit mehreren Untervarianten untersucht. Bei den Varianten handelt es sich mit Ausnahme der Variante 1 um teilplanfreie Knotenpunktlösungen. Für die Belange des Naturschutzes wurden aufgrund des frühen Planungsstadiums die amtlich kartierten Schutzgebiete und der Flächenbedarf herangezogen. Dabei zeigte sich, dass die gewählte Lösung mit dem modifizierten Kreisverkehr in zweiter Ebene nicht in die zu schützenden Flächen (kartierte Biotope) eingreift und gegenüber den anderen teilplanfreien Varianten die geringste Flächeninanspruchnahme aufweist. Im Übrigen handelt es sich bei der gewählten Lösung um eine Ausbauplanung, die weitestgehend auf dem Bestand der heutigen B 12 liegt und lediglich mit den parallelen Rampeverbindungen in einem beidseits knapp 20 m breiten Streifen in das städtisch, gewerblich und landwirtschaftlich geprägte Umfeld eingreift. Die ökologische Wertigkeit der benötigten Flächen ist aufgrund der schon bestehenden Intensivnutzung nicht besonders ausgeprägt. Konkrete Unter-

suchungen zu den Belangen des Naturschutzes erfolgen in den nachfolgenden Planungsstufen.

**b) Welche Rolle spielt grundsätzlich das Kriterium des Flächenverbrauchs bei der Entscheidung für eine bestimmte Variante?**

Wie unter Punkt 3 a dargestellt, wurden zahlreiche Varianten untersucht. Die gewählte Variante zählt von den infrage kommenden zu den am wenigsten in landwirtschaftliche und ökologische Flächen eingreifenden Lösungen. Um den Flächenverbrauch und die Baukosten zu minimieren, wurde sie bei der Vorplanung aus der Variante Kreisverkehr in zweiter Ebene entwickelt, indem der oben liegende Kreisverkehr im Kreuzungsbereich mit der B 12 verengt wurde. Daraus ist zu erkennen, dass die Inanspruchnahme von Grund und Boden bereits bei der Voruntersuchung und letztendlich bei der Wahl der Variante ein wichtiges Kriterium darstellt.

**4. a) Wie viele Kreisverkehre gibt es auf der B 12 insgesamt?**

Auf dem Streckenzug zwischen Passau und der Grenze zur Tschechischen Republik befindet sich ein einziger Kreisverkehr (mit Bypass) im Zuge der Einmündung der B 533, der aufgrund einer Unfallhäufung einen Unfallschwerpunkt darstellt. Auch in den letzten Wochen haben sich dort wieder mehrere Unfälle ereignet. Im weiteren Verlauf der B 12 zwischen München und Passau befinden sich zwei Kreisverkehre im Zuge der Ortsumgehung Hohenlinden, die zunächst als kommunale Entlastungsstraße geplant und später aufgestuft wurde. In diesem Bereich wird die B 12 künftig durch die neue Autobahn A 94 ersetzt.

**b) Bei wie viel noch bestehenden Kreuzungen auf der B 12 ist ein Umbau geplant?**

Siehe Antwort zu Frage 4 c.

**c) In welcher Form ist dieser geplant?**

Die B 12 zwischen Passau und der Grenze zu Tschechien wird – dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsbedeutung folgend – sukzessive dreistreifig und mit höhenfreien Knotenpunkten an unfallträchtigen Stellen ausgebaut.

**5. a) Welche Strategie verfolgt die Staatsregierung beim Aus- und Umbau von Staatsstraßen, um das selbst gesetzte Ziel, den Flächenverbrauch deutlich zu reduzieren (Bayerische Nachhaltigkeitsstrategie 2013: „Der Flächenverbrauch soll deutlich reduziert werden. Langfristig ist eine Flächenkreislaufwirtschaft ohne weiteren Flächenverbrauch anzustreben“ und im Umweltbericht Bayern 2015 zu lesen), zu verwirklichen?**

Infrastrukturmaßnahmen dienen der Erfüllung des anerkannten Mobilitätsbedürfnisses von Wirtschaft und Gesellschaft. Grundsätzlich wird beim Aus- und Umbau von Staatsstraßen im Freistaat Bayern ein sparsamer Umgang mit Flächen angestrebt. Dies gebietet unter anderem das Bundesnaturschutzgesetz, aber auch das Gebot zum wirtschaftlichen und sparsamen Umgang mit Ressourcen (Boden, Haushaltsmitteln, usw.). Soweit dies möglich ist, wird daher auch der Ausbau dem Neubau von Straßen vorgezogen. Der sparsame Umgang mit Flächen ist bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen aber immer auch eine Abwägung zwischen Flächeninanspruchnahme, Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur.

Zum sparsamen Umgang mit Flächen im Staatsstraßenbau tragen bei

- die Konzentration auf Schwerpunkte bei der Umsetzung des Ausbauplans für die Staatsstraßen sowie anderer Fachprogramme (z. B. für Radwegebau und Verkehrssicherheit),
- die Berücksichtigung von Planungshilfen für „Kostenbewusstes Planen und Bauen“,
- neue Strategien bei der Landschaftsplanung auf Grundlage der Bayerischen Kompensationsverordnung (Bay-KomV), z. B. produktionsintegrierte Maßnahmen.

**b) Wie zeigt sich dies im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), z.B. in Hinblick auf Maßnahmen bzgl. der B 12?**

Die Zielsetzung bzw. Konzeption des Bundesverkehrswegeplans obliegt dem Bund. Sie wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Unterstützung externer Berater vorbereitet. Der Freistaat Bayern hat keinen unmittelbaren Einfluss auf dessen Gestaltung.

Im Abschnitt zwischen Passau und Philippsreuth ist die B 12 ortsdurchfahrtenfrei ausgebaut und wird kontinuierlich in Abschnitten auf drei Fahrstreifen erweitert. Diese Ausbaumaßnahmen und der Umbau von Knotenpunkten sind nicht bedarfsplanpflichtig. Im Zuge der B 12 wurden in diesem Abschnitt keine neuen Maßnahmen für die Bewertung im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet.

**6. a) Wie viele Kreisel an dreispurigen Bundesstraßen gibt es in Bayern?**

Eine Einzelaufzählung der Kreisverkehrsplätze an dreispurigen Bundesstraßen ist in den vorhandenen statistischen Unterlagen nicht verfügbar. Vergleichbar dazu gibt es an Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 1 in Bayern zwei Kreisverkehre.

**b) Wo liegen diese?**

Die beiden Kreisverkehre im Zuge von Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 1 liegen ausnahmslos an Bundesstraßenkreuzungen, an denen der Übereckverkehr dominiert. Sie liegen an den Kreuzungen B 20/B 85 südlich Cham und B 12/B 533 bei Freyung.

**7. a) Aufgrund welcher Studien steht fest, dass Kreisvarianten gefährlicher sind (bitte um Nennung der konkreten Ergebnisse) als die sog. 8er-Knoten-Lösung?**

Die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) bilden die Grundlage für den Entwurf von sicheren und funktionsgerechten Landstraßen. Sie enthalten Grundsätze, Entwurfsmerkmale und Ausstattungsmerkmale für den Neubau

sowie für den Um- und Ausbau von Landstraßen. Die Festlegungen verfolgen das Ziel, die Ausbildung von Landstraßen im Interesse der Verkehrssicherheit soweit wie möglich zu standardisieren. Das Ausbauziel einer leistungsfähigen B 12 ist daher der Standard der Entwurfsklasse 1, welcher Kreisverkehre an Straßen dieser Kategorie nicht vorsieht.

Zudem sind Anschlussstellen mit Ein- und Ausfahrstreifen an Bundesfernstraßen Standardlösung und eine der sichersten Knotenpunktformen überhaupt. Dennoch können trotz sorgfältigster Planung Unfälle nie ganz ausgeschlossen werden. Aber auch an höhengleichen Kreisverkehrsplätzen ereignen sich Unfälle. Wenn Kreisverkehre, wie hier, nicht in den Ausbaucharakter einer Bundesstraße passen, ist die Unfallgefahr sogar besonders hoch, weil ortsunkundige Kraftfahrer hier nicht mit Kreisverkehren rechnen und diese daher leicht übersehen. Als Beispiel dafür kann der bestehende Kreisverkehr bei Freyung (B 12/B 533) herangezogen werden, der einen Unfallschwerpunkt darstellt. Im Gegensatz dazu ist z. B. die Kreuzung im Zuge der B 12 bei Hutthurm seit ihrem Umbau zu einer höhenfreien Lösung im Hinblick auf Unfälle unauffällig.

**b) Welcher exakte Zeitverlust durch Kreisel im Gegensatz zur 8er-Knoten-Lösung wird verursacht?**

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde vom beauftragten Ingenieurbüro auch ein Kreisverkehr am Knotenpunkt B 12/St 2132 untersucht und eine verkehrstechnische Bemessung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen durchgeführt. Für einen Kreisverkehrsplatz ergeben sich Wartezeiten bis zur Einfahrt in den Kreisverkehr von bis zu 20 Sekunden. Die Zeitverluste schwanken je nach Verkehrsaufkommen über den Tag. Mit Abbremsen, Anfahren und Beschleunigen ergeben sich in Summe überschlägig Zeitverluste von 30 bis 40 Sekunden pro Fahrzeug gegenüber der freien Durchfahrtsmöglichkeit im Zuge der B 12 bei der geplanten Lösung. In verkehrsstarken Zeiten können die Zeitverluste noch höher sein. Auch das Einfahren von der St 2132 aus Freyung in die B 12 wird bei der geplanten Lösung gegenüber einem Kreisverkehr beschleunigt.

**8. Wie viele Straßenbaumaßnahmen bezüglich eines Umbaus von Kreuzungen auf Bundesstraßen sind in Bayern 2016 insgesamt vorgesehen?**

**a) Wie viele hiervon durch Kreisel?**

**b) Wie viele hiervon in Form von anderen Lösungen (u. a. der sog. 8er-Knoten-Lösung)?**

**c) Wie hoch ist der jeweilige Flächenverbrauch?**

Derartige Aufstellungen liegen nicht vor.