



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Bernhard Roos SPD**
vom 10.05.2017

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. Nach Zeitungsberichten schreitet die Planung zur Umsetzung des sogenannten 8er-Knotens durch das Bauamt Passau voran, ungeachtet des Protests der Bürger. Dabei sind dessen Kosten und Praktikabilität weiter umstritten. Aus der Antwort der Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage in dieser Sache an den Abgeordneten Florian von Brunn (SPD) (Drs. 17/11967) ergeben sich neue Fragen.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Seit wann unterliegt die B 12 zwischen Passau und der Landesgrenze der Verbindungsfunktionsstufe?
b) Welche Anforderungen ergeben sich aus der Zuordnung der B 12 zur Verbindungsfunktionsstufe?
c) Seit wann ist die Einstufung der B 12 zwischen Passau und der Landesgrenze nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung bekannt?
2. a) Inwieweit decken sich diese mit den Kriterien für die Richtlinien der integrierten Netzgestaltung?
b) Wann wurde der Kreisverkehr der B 12 an der Einmündung B 533 (einen Kilometer nach der neu geplanten Mündung der Staatsstraße 2132 in die B 12) erbaut?
c) War zu diesem Zeitpunkt die Einordnung dieses Abschnitts der B 12 in Verbindungsfunktionsstufe 1 und/oder den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung bereits bekannt?
3. a) Mit welcher Begründung entschied man sich beim Bau dieses Kreisverkehrs an der Mündung B 533 für eine derartige Lösung?
b) Ist im Sinne des höhenfreien Ausbaus der Knotenpunkte ein erneuter Umbau geplant?
4. a) Kam es an diesem Kreisverkehr an der Mündung B 533 zu überdurchschnittlich vielen Unfällen im Jahr 2015 und 2016?
b) Gab es weniger Unfälle als an der neu geplanten Mündung der Staatsstraße 2132?
5. Um wie viel Mittel wäre die Finanzierung eines Kreisverkehrs an der Mündung Staatsstraße 2132 günstiger, im Vergleich zur Finanzierung des 8er-Knotens?

6. a) Gibt es im Freistaat Bayern einen weiteren sogenannten 8er-Knoten?
b) Gibt es Erfahrungswerte zu Finanzierung und Praktikabilität?
c) Wurde geprüft, ob die verengten, modifizierten Kreisverkehre des 8er-Knotens für Lkw, Lkw mit Anhänger und Gegaliner befahrbar sind?
7. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand für den 8er-Knoten?
b) Gibt es bereits ein Datum zum Baubeginn?
8. a) Welche Durchschnittsgeschwindigkeit bzw. Spitzengeschwindigkeit erreichen Fahrzeuge auf der B 12 in beiden Richtungen an der neu geplanten Mündung der Staatsstraße 2132 und an der Mündung B 533 beziehungsweise vor dem dortigen Kreisverkehr?
b) Ist in die Überlegung einbezogen worden, dass im Falle eines weiteren Kreisverkehrs beide Kreisverkehre nach einer starken Kurve der B 12 liegen, der einzig gefährliche Streckenabschnitt zur Beschleunigung also zwischen ihnen liegt?
c) Ist in die Überlegungen einbezogen worden, dass im Falle eines weiteren Kreisverkehrs die gerade Strecke zwischen den beiden möglichen Kreisverkehren weniger zur Beschleunigung genutzt würde, da der jeweilige vorherige Kreisverkehr eine bremsende Wirkung hätte?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 13.06.2017

1. a) Seit wann unterliegt die B 12 zwischen Passau und der Landesgrenze der Verbindungsfunktionsstufe?

Auf Grundlage der funktionalen Gliederung der Verkehrsnetze gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008 wird jedem Netzabschnitt im Straßennetz eine bestimmte Kategorie zugeordnet. Diese ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung der Verbindungen, die über die Netzelemente eines Netzabschnittes verlaufen. Grundlage zur Ermittlung der Bedeutung zwischengemeindlicher Verbindungen bildet das System der zentralen Orte. Die Verbindungsbedeutung wird nach Verbindungsfunktionsstufen differenziert.

Im Zuge der letzten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Jahr 2015 die Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 für die Bundesfernstraßen festgelegt. Demnach wurde die B 12 im gegenständlichen Netzab-

schnitt als großräumige Verbindung von der A 3 bei Passau in Richtung Tschechien in die Verbindungsfunktionsstufe 1 eingestuft.

b) Welche Anforderungen ergeben sich aus der Zuordnung der B 12 zur Verbindungsfunktionsstufe?

Auf Grundlage der Verbindungsfunktionsstufe bestimmt sich nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008 wiederum die sog. Straßenkategorie. Für Landstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 1 ergibt sich regelmäßig die Straßenkategorie LS 1.

Nach dem Aufbau des Regelwerks ist die Straßenkategorie nach RIN die „Eingangsgröße“ für die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012“. Diese sind für die bauliche Ausgestaltung der Verkehrsanlage maßgeblich. Für Straßen der Straßenkategorie LS 1 sind in der Regel die Anforderungen für eine Entwurfsklasse (EKL) 1 nach RAL zu stellen.

Für die Verknüpfung einer Straße der EKL 1 mit anderen, gleichrangigen Straßen oder Straßen niedriger EKL bedeutet dies, dass die Anbindung grundsätzlich höhenfrei zu erfolgen hat. Höhengleiche Lösungen wie Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehrsplätze sind demnach als Knotenpunktsform nicht regelkonform.

c) Seit wann ist die Einstufung der B 12 zwischen Passau und der Landesgrenze nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung bekannt?

Die endgültige Festlegung der Verbindungsfunktionsstufen für das übergeordnete Straßennetz und damit für die B 12 im gegenständlichen Abschnitt hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Zuge der letzten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes Mitte 2015 an die Länder übermittelt. Die Intention des Bundes, die B 12 zwischen Passau und der Landesgrenze in die Verbindungsfunktionsstufe 1 einzustufen, war bereits seit Mitte 2014 bekannt.

2. a) Inwieweit decken sich diese mit den Kriterien für die Richtlinien der integrierten Netzgestaltung?

Die Einstufung in die Verbindungsfunktionsstufe 1 erfolgte auf Grundlage der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008.

b) Wann wurde der Kreisverkehr der B 12 an der Einmündung B 533 (einen Kilometer nach der neu geplanten Mündung der Staatsstraße 2132 in die B 12) erbaut?

1998.

c) War zu diesem Zeitpunkt die Einordnung dieses Abschnitts der B 12 in Verbindungsfunktionsstufe 1 und/oder den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung bereits bekannt?

Siehe Antwort zu Frage 1 a.

3. a) Mit welcher Begründung entschied man sich beim Bau dieses Kreisverkehrs an der Mündung B 533 für eine derartige Lösung?

Aufgrund der hohen Unfallzahlen wurde damals entschieden, die Kreuzung zur Verbesserung der Situation umzubauen. Es wurden mehrere Varianten untersucht, jedoch wären aufgrund des sehr bewegten Geländeverlaufes bei

anderen Lösungen sehr aufwendige Stützbauwerke erforderlich gewesen. Daher fiel die damalige Entscheidung auf einen Kreisverkehrsplatz.

b) Ist im Sinne des höhenfreien Ausbaus der Knotenpunkte ein erneuter Umbau geplant?

Aktuell ist kein Umbau geplant. Die weitere Entwicklung der Unfallzahlen wird beobachtet.

4. a) Kam es an diesem Kreisverkehr an der Mündung B 533 zu überdurchschnittlich vielen Unfällen im Jahr 2015 und 2016?

In den Jahren 2015 und 2016 ist es am Kreisverkehr B 533/ B 12 zu mindestens 19 Unfällen (inklusive Kleinunfälle) gekommen, obwohl dieser aus Fahrtrichtung Passau, aus der er häufig übersehen und überfahren wird, besonders stark abgesichert ist (Geschwindigkeitstrichter 80–60–40, weiße Warnmarkierungen auf der Fahrbahn sowie gelbes Blinklicht).

b) Gab es weniger Unfälle als an der neu geplanten Mündung der Staatsstraße 2132?

Ja.

5. Um wie viel Mittel wäre die Finanzierung eines Kreisverkehrs an der Mündung Staatsstraße 2132 günstiger, im Vergleich zur Finanzierung des 8er-Knotens?

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde auch ein Kreisverkehrsplatz untersucht. Die Kosten dafür wurden im Jahr 2014 mit rund 1,0 Mio. Euro ermittelt. Hinzu kommen Kosten in Höhe von rund 0,8 Mio. Euro für eine Fußgängerunterführung unter der B 12 zum neuen Gewerbegebiet, die aus Verkehrssicherheitsgründen im Falle eines höhengleichen Kreisverkehrs notwendig wäre.

Gemäß Kostenschätzung – ebenfalls aus dem Jahr 2014 – betragen die Kosten der festgelegten Lösung (modifizierter Kreisverkehr in der oberen Ebene) rund 4,0 Mio. Euro. Siehe aber auch Antwort zu Frage 1 b.

6. a) Gibt es im Freistaat Bayern einen weiteren sogenannten 8er-Knoten?

Der 8er-Knoten entspricht im Prinzip einem teilplanfreien Knotenpunkt mit Holländerrampen. Derartige Lösungen sind im Freistaat Bayern vielfach anzutreffen und bewährt.

b) Gibt es Erfahrungswerte zu Finanzierung und Praktikabilität?

Die Finanzierung erfolgt entsprechend bereits realisierter vergleichbarer Knotenpunkte in Salzweg-Nord, Hutthurm-Süd und aktuell Außernbrünst aus Bundesmitteln (B 12), sowie im vorliegenden Fall auch aus Landesmitteln (St 2132) aufgrund einer straßenrechtlichen Kostenteilung.

c) Wurde geprüft, ob die verengten, modifizierten Kreisverkehre des 8er-Knotens für Lkw, Lkw mit Anhänger und Gigaliner befahrbar sind?

Ja.

7. a) Wie ist der aktuelle Planungsstand für den 8er-Knoten?

Derzeit werden die Entwurfsunterlagen erstellt.

b) Gibt es bereits ein Datum zum Baubeginn?

Ein möglicher Baubeginn ist vor allem abhängig vom Verlauf

des baurechtlichen Genehmigungsverfahrens. Zur Verfahrensdauer können derzeit keine Angaben gemacht werden.

8. a) Welche Durchschnittsgeschwindigkeit bzw. Spitzengeschwindigkeit erreichen Fahrzeuge auf der B 12 in beiden Richtungen an der neu geplanten Mündung der Staatsstraße 2132 und welche an der Mündung B 533 beziehungsweise vor dem dortigen Kreisverkehr?

Dem künftigen Knotenpunkt bei Freyung-Ort liegt im Zuge der Bundesstraße 12 nach den Regelwerken eine Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h zugrunde.

Am bestehenden Kreisverkehr B 12/B 533 ist aufgrund der Unfallereignisse auf der B 12 aus Fahrtrichtung Passau ein Geschwindigkeitstrichter von 80–60–40 km/h ausgeschildert. Auf der B 533 besteht vor dem Kreisverkehr eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h.

b) Ist in die Überlegung einbezogen worden, dass im Falle eines weiteren Kreisverkehrs beide Kreisverkehre nach einer starken Kurve der B 12 liegen, der einzig gefährliche Streckenabschnitt zur Beschleunigung also zwischen ihnen liegt?

Diese Frage stellt sich nicht, da ein Kreisverkehr an der Einmündung in Freyung-Ort nach den Regelwerken nicht zulässig ist.

c) Ist in die Überlegungen einbezogen worden, dass im Falle eines weiteren Kreisverkehrs die gerade Strecke zwischen den beiden möglichen Kreisverkehren weniger zur Beschleunigung genutzt würde, da der jeweilige vorherige Kreisverkehr eine bremsende Wirkung hätte?

Siehe Antwort zu Frage 8 b.