Bayerischer
Landtag

19. Wahlperiode 18.09.2024 Drucksache 19/3149

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tim Pargent BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 26.07.2024

Ortsumgehung Oberkotzau und Fattigau

Die Fragen nehmen Bezug auf den für dieses Jahr anberaumten Baustart des Staatlichen Bauamts für eine Ortsumgehung (OU) von Oberkotzau und Fattigau im Landkreis Hof.

Die Staatsregierung wird gefragt:

1.1 Wie hoch ist die Verkehrsbelastung an den langfristig bestehenden Zählstellen in Fattigau (Abschnitt 680/Station 2,340) sowie nördlich von Oberkotzau (Abschnitt 720/Station 1,800) seit Beginn der Verkehrsmessungen (bitte tabellarisch darstellen: Länge des Messzeitraums, täglicher Durchschnittsverkehr sowie Spitzenwert, beides getrennt nach Pkw und Lkw)? 3

1.2 Wie hoch ist die Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten Fattigau und Oberkotzau (bitte tabellarisch darstellen: Länge des Messzeitraums, täglicher Durchschnittsverkehr sowie Spitzenwert, beides getrennt nach Pkw und Lkw)? 4

1.3 Existieren Richtwerte für die Belastung von Ortsdurchfahrten, die eine Ortsumgehung rechtfertigen? 5

2.1 Wie wurden die Standorte der Zählstellen für die Verkehrsmessung ausgewählt? 5

2.2 Kann bei den gewählten Standorten der Quell- und Zielverkehr aus Oberkotzau und Fattigau bewertet und separat ausgewiesen werden? 5

2.3 Wenn ja, wie hoch ist der reine Durchgangsverkehr und wie hoch ist der Quell- und Zielverkehr aus Oberkotzau und Fattigau? 5

3.1 Mit welcher Verkehrsentlastung für die Orte Oberkotzau und Fattigau rechnet die Staatsregierung nach dem Bau der OU Oberkotzau? 5

3.2 Mit welchem Verfahren werden die Daten über den verlagerungsfähigen Verkehr gewonnen? 5

3.3 Inwiefern haben sich diese Werte in bereits abgeschlossenen Verfahren (z. B. finalisierter OU) als verlässlich erwiesen? 5

4.1 Welche Projektschritte zum Bau der OU Oberkotzau sind bisher umgesetzt worden (bitte tabellarisch darstellen nach Projektschritt und Zeitraum)? ... 6

4.2 Welche Projektschritte zum Bau der OU Oberkotzau sind wann geplant (bitte tabellarisch darstellen nach Projektschritt und Zeitraum)? ... 6

4.3 Wie viele private Kfz sind in der Gemeinde Oberkotzau sowie je in den Ortsteilen Oberkotzau und Fattigau gemeldet? ... 7

5.1 Mit welchen Gesamtkosten für den Bau der OU Oberkotzau wurde zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschluss 2014 gerechnet? ... 7

5.2 Wie hoch sind die momentan kalkulierten Kosten für den Freistaat für den Bau der OU Oberkotzau inklusive der vor- und nachbereitenden Arbeiten nach aktuellem Stand (bitte tabellarisch nach Kostenpunkten und Höhe sowie Gesamtkosten darstellen)? ... 7

5.3 Welche Kosten fallen in den jeweiligen Jahren der Bauausführung an (bitte tabellarisch nach Jahren auflisten)? ... 7

6.1 Mit welchen Kosten wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis im 7. Ausbauplan Staatsstraßen berechnet? ... 8

6.2 Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergäbe sich unter Zugrundelegung der aktuell kalkulierten Kosten sowie der aktuellen Verkehrszählung von 2021? ... 8

6.3 Welche rechtliche Relevanz hinsichtlich des Baus der OU Oberkotzau hat das Nutzen-Kosten-Verhältnis und eine eventuelle Veränderung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses? ... 8

7.1 Wie setzt sich die Rechenformel für das Nutzen-Kosten-Verhältnis der OU Oberkotzau zusammen (bitte mit Nennung aller Einflussfaktoren und Verkehrszahlen)? ... 8

7.2 Hat eine Veränderung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses eine Auswirkung auf eine mögliche Fristverlängerung des Planfeststellungsbeschlusses über September 2024 hinaus? ... 8

8. Wie hat sich der Radverkehr nördlich von Oberkotzau in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (falls Zahlen vorliegen, bitte tabellarisch nach Jahren und getrennt nach nichtelektrischen Rädern und E-Rädern)? ... 8

Hinweise des Landtagsamts ... 9

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 26.08.2024

1.1 Wie hoch ist die Verkehrsbelastung an den langfristig bestehenden Zählstellen in Fattigau (Abschnitt 680/Station 2,340) sowie nördlich von Oberkotzau (Abschnitt 720/Station 1,800) seit Beginn der Verkehrsmessungen (bitte tabellarisch darstellen: Länge des Messzeitraums, täglicher Durchschnittsverkehr sowie Spitzenwert, beides getrennt nach Pkw und Lkw)?

Zur Ermittlung der Verkehrsstärken und zur Beobachtung der Verkehrsentwicklung auf dem klassifizierten Straßennetz finden regelmäßig bundesweite amtliche Straßenverkehrszählungen (SVZ) – üblicherweise im Fünf-Jahres-Turnus – statt. Die dabei errechnete durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) deckt somit den Messzeitraum eines Jahres ab und berücksichtigt auch Werktage, Urlaubswerktage sowie Sonn- und Feiertage. Der DTV-Wert bildet die über das Kalenderjahr gemittelte DTV aller Kraftfahrzeuge ab. Durch die Mittelwertebildung werden Spitzen nivelliert und Schwankungen in der täglichen, wöchentlichen oder jährlichen Ganglinie ausgeglichen.

Für die wegen der Coronapandemie von 2020 auf 2021 verschobene Verkehrszählung liegen für die Zählstellen in Fattigau und nördlich von Oberkotzau keine aussagekräftigen Daten vor, da die Ortsdurchfahrt von Oberkotzau aufgrund einer Fahrbahnerneuerung voll gesperrt war. Die 2021 erhobenen Verkehrszahlen waren zudem noch beeinflusst von den Folgen der Pandemie und nicht vergleichbar mit früheren Zählungen. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2024 liegen noch nicht vor.

Die DTV an der Zählstelle Nr. 5737 9552 nördlich Oberkotzau (Abschnitt 720, Station 1,855) ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Straßenverkehrszählung	DTV [Kfz/24 h]	DTV LV (Leichtverkehr) [Kfz/24 h]	DTV SV (Schwerverkehr) [Kfz/24 h]
2000	16842	15987	855
2005	13292	12582	710
2010	14479	13754	725
2015	15498	14569	929
2021*	9759*	9156	603*

* Die 2021 erhobenen Verkehrszahlen waren noch beeinflusst von den Folgen der Coronapandemie und sind daher nicht vergleichbar mit früheren Zählungen.

Die täglichen Spitzenwerte wurden im Zeitraum von 4. bis 18. Juni 2024 mit einem temporären Verkehrserfassungsgerät gezählt. Der Spitzenwert lag bei 16023 Fahrzeugen am 7. Juni 2024. Am 4. Juni 2024 wurde die maximale Anzahl von 890 Lkw gezählt.

Die DTV an der Zählstelle Nr. 5737 9551 in der Ortsdurchfahrt Fattigau (Abschnitt 680, Station 1,662) ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Straßenverkehrszählung	DTV [Kfz/24 h]	DTV LV (Leichtverkehr) [Kfz/24 h]	DTV SV (Schwerverkehr) [Kfz/24 h]
2000	9764	9344	420
2005	7939	7526	413
2010	7838	7500	338
2015	6904	6608	296
2021**	6374**	6088	286**

** Die 2021 erhobenen Verkehrszahlen waren noch beeinflusst von den Folgen der Coronapandemie und sind daher nicht vergleichbar mit früheren Zählungen

Die täglichen Spitzenwerte wurden im Zeitraum von 4. bis 18. Juni 2024 mit einem temporären Verkehrserfassungsgerät gezählt. Der Spitzenwert lag bei 8273 Fahrzeugen am 7. Juni 2024. Am 4. Juni 2024 wurde die maximale Anzahl von 563 Lkw gezählt.

1.2 Wie hoch ist die Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten Fattigau und Oberkotzau (bitte tabellarisch darstellen: Länge des Messzeitraums, täglicher Durchschnittsverkehr sowie Spitzenwert, beides getrennt nach Pkw und Lkw)?

Die Zählstelle nördlich von Oberkotzau liegt außerhalb der Ortsdurchfahrt von Oberkotzau. Verkehrszahlen für die Ortsdurchfahrt können daher nur dem folgenden Auszug aus dem projektbezogenen Verkehrsgutachten entnommen werden.

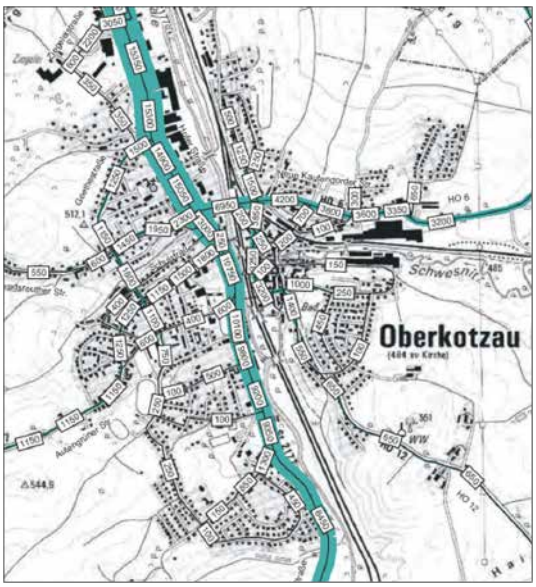

Abbildung 1: Auszug aus dem Verkehrsgutachten mit Darstellung der **Prognosebelastung 2025** im vorhandenen Straßennetz

1.3 Existieren Richtwerte für die Belastung von Ortsdurchfahrten, die eine Ortsumgehung rechtfertigen?

Nein.

2.1 Wie wurden die Standorte der Zählstellen für die Verkehrsmessung ausgewählt?

Die Standorte wurden entsprechend der Vorgaben des Leitfadens zum Einsatz von temporären Messsystemen bei den Straßenverkehrszählungen des Bundes ausgewählt.

2.2 Kann bei den gewählten Standorten der Quell- und Zielverkehr aus Oberkotzau und Fattigau bewertet und separat ausgewiesen werden?

Systembedingt kann keine Aussage zum Quell- und Zielverkehr getroffen werden.

2.3 Wenn ja, wie hoch ist der reine Durchgangsverkehr und wie hoch ist der Quell- und Zielverkehr aus Oberkotzau und Fattigau?

Siehe Antwort zu Frage 2.2.

3.1 Mit welcher Verkehrsentlastung für die Orte Oberkotzau und Fattigau rechnet die Staatsregierung nach dem Bau der OU Oberkotzau?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das das Verlagerungspotenzial des Durchgangsverkehrs ermittelt hat. Demnach werden nach Fertigstellung der Umgehung die Ortsdurchfahrt von Fattigau um 75 Prozent und die Ortsdurchfahrt von Oberkotzau um 40 Prozent bis 67 Prozent vom Gesamtverkehr entlastet. Im Durchschnitt können ca. 6 500 Fahrzeuge pro Tag auf die Ortsumgehung verlagert werden.

3.2 Mit welchem Verfahren werden die Daten über den verlagerungsfähigen Verkehr gewonnen?

Das Verlagerungspotenzial wurde durch einen externen Gutachter im Rahmen eines Verkehrsgutachtens berechnet. Auf der Grundlage von Verkehrszählungen, Befragungen vor Ort sowie weiterer Strukturdaten zur Bevölkerungsentwicklung und zum allgemeinen Mobilitätsverhalten wurde dazu eine Netzmodelberechnung durchgeführt.

3.3 Inwiefern haben sich diese Werte in bereits abgeschlossenen Verfahren (z. B. finalisierter OU) als verlässlich erwiesen?

Der Prognoseverkehr im dazugehörigen Verkehrsgutachten (Verkehrsbelastung im Bestandsnetz) wurde im Rahmen aktueller Zählungen evaluiert. Die prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2025 decken sich mit den Zählungen aus dem Jahr 2024. Das Gutachten ist somit plausibel.

Bereits abgeschlossene Ortsumgehungsprojekte haben ihre Wirkung erzielt. Die Verlagerungen lassen sich mittels der Ergebnisse der späteren Straßenverkehrszählungen in der Betriebsphase nachvollziehen.

Für Straßenbauprojekte, wie z. B. auch Ortsumgehungen, scheidet wegen der individuellen Randbedingungen ein Vergleich aus fachlichen Gründen aus. Dies ist auch durch die verkehrlichen Eigenheiten jedes Projekts, wie z. B. Lage im Straßennetz, Verkehrsmengen, Einwohnerzahlen, -dichte, -verteilung, Bauleitplanung der Gemeinde bedingt.

4.1 Welche Projektschritte zum Bau der OU Oberkotzau sind bisher umgesetzt worden (bitte tabellarisch darstellen nach Projektschritt und Zeitraum)?

2010: Genehmigung des Vorentwurfs

2011: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

2014: Erlass des Planfeststellungsbeschlusses

2019: Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig

2020: EU-weites Vergabeverfahren für Planungsleistungen, Beginn Grunderwerb

2021: Ausführungsplanung

2022: Bodenerkundungen und vorbereitende Maßnahmen und Untersuchungen

2023: Bodenerkundungen und vorbereitende Maßnahmen und Untersuchungen, Kompensationsmaßnahmen (CEF)

2024: Vorbereitende Maßnahmen (Sparten, Abbruch, Behelfsumfahrungen)

4.2 Welche Projektschritte zum Bau der OU Oberkotzau sind wann geplant (bitte tabellarisch darstellen nach Projektschritt und Zeitraum)?

Der Bau der Ortsumfahrung erfolgt in sechs Bauabschnitten. Der Ausführungszeitraum erstreckt sich von 2024 bis 2030. Der Spatenstich ist im Oktober 2024 vorgesehen. Die ersten Arbeiten befinden sich bereits im Ausschreibungsverfahren und sind veröffentlicht.

Bauphase 1 Anschlussstelle mit Kreisstraße HO 7

Bauphase 2 Strecken- und Brückenbau Abschnitt Nord (Kreisstraße HO 7 bis Ziegeleistraße)

Bauphase 3 Kreisverkehrsplatz Ziegeleistraße

Bauphase 4 Ausbau Ortsdurchfahrt Ziegeleistraße

Bauphase 5 Strecken- und Brückenbau Abschnitt Mitte (Fattigau bis zur Kreisstraße HO 7)

Bauphase 6 Strecken- und Brückenbau Abschnitt Süd (Anschluss B 289)

4.3 Wie viele private Kfz sind in der Gemeinde Oberkotzau sowie je in den Ortsteilen Oberkotzau und Fattigau gemeldet?

Das Landratsamt Hof hat in der Marktgemeinde Oberkotzau derzeit 4 684 zugelassene Fahrzeuge für Privatpersonen erfasst. Aus programmtechnischen Gründen können die für den Ortsteil Fattigau zugelassenen Fahrzeuge nicht angegeben werden.

5.1 Mit welchen Gesamtkosten für den Bau der OU Oberkotzau wurde zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschluss 2014 gerechnet?

Die Vorentwurfsplanung wurde 2010 mit 14,5 Mio. Euro genehmigt.

5.2 Wie hoch sind die momentan kalkulierten Kosten für den Freistaat für den Bau der OU Oberkotzau inklusive der vor- und nachbereitenden Arbeiten nach aktuellem Stand (bitte tabellarisch nach Kostenpunkten und Höhe sowie Gesamtkosten darstellen)?

Die Kosten wurden im Jahr 2024 aufgrund von Baupreissteigerungen vor Baubeginn in einer Höhe von 60,6 Mio. Euro fortgeschrieben.

Kosten Freistaat Bayern:
56,9 Mio. Euro Bau zuzüglich 3,1 Mio. Euro Grunderwerb

Kosten Bundesrepublik:
0,6 Mio. Euro Bau zuzüglich 0,02 Mio. Euro Grunderwerb

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Aufteilung auf die Kostengruppen:

Kostengruppe	[Millionen Euro]
1. Grunderwerb	3,1
2. Baustelleneinrichtung	1,7
3. Verkehrssicherung	0,3
4. Erdbau	18,7
5. Oberbau/Asphaltbau	12,4
6. Brückenbau	21,6
7. Landschaftsbau	0,8
8. Ausstattung.	1,1
9. Spartenverlegungen	1,0
Summe gerundet	**60,6**

5.3 Welche Kosten fallen in den jeweiligen Jahren der Bauausführung an (bitte tabellarisch nach Jahren auflisten)?

Die Höhe der Ausgaben in den kommenden Jahren ist abhängig u. a. von Baukonjunktur, Zeitpunkten der Ausschreibungen, Ausschreibungsergebnissen und der zeitlichen Abwicklung über die Jahre, dem Bauablauf sowie der Höhe der Haushaltsmittelzuweisungen. Eine detaillierte Angabe von jährlichen Kosten ist daher nicht möglich.

6.1 Mit welchen Kosten wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis im 7. Ausbauplan Staatsstraßen berechnet?

Die Ortsumgehung Fattigau – Oberkotzau wurde mit Gesamtkosten von 14,5 Mio. Euro (Preisstand 2009) zur Aufstellung des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen bewertet.

6.2 Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis ergäbe sich unter Zugrundelegung der aktuell kalkulierten Kosten sowie der aktuellen Verkehrszählung von 2021?

Wegen des fortgeschrittenen Planungsstands der Ortsumgehung Oberkotzau mit einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss wurde bei der Weiterführung des Ausbauplans für die Staatsstraßen keine neue Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses notwendig.

6.3 Welche rechtliche Relevanz hinsichtlich des Baus der OU Oberkotzau hat das Nutzen-Kosten-Verhältnis und eine eventuelle Veränderung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses?

Aus dem Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt sich unmittelbar keine rechtliche Relevanz.

7.1 Wie setzt sich die Rechenformel für das Nutzen-Kosten-Verhältnis der OU Oberkotzau zusammen (bitte mit Nennung aller Einflussfaktoren und Verkehrszahlen)?

Die Daten zu den projektspezifischen Kosten- und Nutzenfaktoren sind unter www.baysis.bayern.de[1] im Internet abrufbar.

Die einzelnen Nutzenfaktoren und deren Berechnung werden im Dokument „Bewertungsverfahren – Teil: Nutzen-Kosten-Analyse“ auf der angegebenen Internetseite erläutert. Die Bewertungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurden mit Prognoseverkehrszahlen durchgeführt. Die Straßenverkehrszählung von 2021 hat darauf keinen Einfluss.

7.2 Hat eine Veränderung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses eine Auswirkung auf eine mögliche Fristverlängerung des Planfeststellungsbeschlusses über September 2024 hinaus?

Nein.

8. Wie hat sich der Radverkehr nördlich von Oberkotzau in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (falls Zahlen vorliegen, bitte tabellarisch nach Jahren und getrennt nach nichtelektrischen Rädern und E-Rädern)?

Hierzu liegen keine Daten vor.

1 https://www.baysis.bayern.de/internet/ausbau/abp/index.html

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.