



Fragen zur neuen Verkehrsführung B 12/Ort

1. *Gibt es noch Hoffnung, dass der Kreisel kommt?*

Nein.

Begründung:

Ein leistungsfähiger, auf längere Strecken dreistreifiger Ausbau der B 12 zwischen Passau und der tschechischen Grenze wird in der Region schon seit längerer Zeit immer wieder gefordert. Beim Besuch des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Herrn Klaus Lippold, MdB, im Juli 2008 unterstützten Herr Andreas Scheuer, MdB, die Landräte und alle Bürgermeister der Gemeinden entlang der B 12 den dreistreifigen Ausbau dieser wichtigen Achse in Richtung Tschechien (siehe PNP vom 04.07.2008). Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität sind an dreistreifigen Ausbaustrecken höhengleiche Kreisverkehre nicht vorgesehen. Zum einen rechnen Verkehrsteilnehmer in diesen Streckenabschnitten nicht mit solchen Knotenpunktformen, zum anderen würden Fahrzeitgewinne durch verbesserte Überholmöglichkeiten durch Kreisverkehre wieder zunichte gemacht. Bei der Verknüpfung mit dem untergeordneten Straßennetz wird an dreistreifigen Ausbaustrecken deshalb die übergeordnete Straße nicht unterbrochen und mit der untergeordneten Straße über Ein- und Ausfahrtsrampen verbunden (planfreie oder zumindest teilplanfreie Knotenpunkte).

Seit 2005 wurden zwischen Freyung und Passau an 4 Knotenpunkten (Hutthurm-Nord 2005, Hutthurm-Süd 2010, Salzweg-Nord 2013 und Außernbrünst 2015) solche teilplanfreie Lösungen realisiert. Auch an diesen Verknüpfungen mit dem untergeordneten Straßennetz gab es teils intensive Diskussionen über die Knotenpunktgestaltung. Aus den oben genannten Gründen hat die Straßenbauverwaltung über alle Verwaltungsebenen hinweg auch an diesen

...

Punkten Kreisverkehre abgelehnt und für eine sichere und leistungsfähige B 12 gesorgt.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung ist nach Art. 90 GG an den Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung für den Bund tätig und dabei an Regeln gebunden, die der Bund vorgibt. Die Vorgaben des Bundes, wie Bundesstraßen auszubauen und damit auch Knotenpunkte zu gestalten sind, unterscheiden sich je nach der Verkehrsbedeutung der jeweiligen Bundesstraße. Dementsprechend unterscheiden sich auch die Ausbaustandards für Bundesstraßen unterschiedlicher Verkehrsbedeutung.

Die Bundesstraße 12 Passau – Freyung – Philippsreut ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als eine von wenigen Bundesstraßen in Deutschland den „großräumig bedeutsamen Bundesstraßen (Verbindungsfunktionsstufe 1)“ zugeordnet, also ebenso wie z. B. die B 20 von der österreichischen Grenze bei Freilassing bis zur tschechischen Grenze bei Furth im Wald in die höchste Bundesstraßenkategorie eingestuft (siehe Internetseite des BMVI: www.bmvi.de). Bei Straßen mit dieser hohen (großräumigen) Verbindungsbedeutung gelten besonders hohe Anforderungen an Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität. Dies spiegelt sich auch im einschlägigen Regelwerk für den Straßenentwurf wider. Demnach sind für die Verknüpfung mit dem untergeordneten Straßennetz an der freien Strecke nur bestimmte Knotenpunktarten vorgesehen, die diesen Anforderungen genügen. Kreisverkehre sind hier nicht vorgesehen. Im Gegensatz dazu sind an der freien Strecke von Bundesstraßen, die lediglich lokale Verbindungsbedeutung haben, Kreisverkehre möglich.

Entsprechend den Vorgaben des Bundes verfolgt das Staatliche Bauamt Passau einen leistungsfähigen Ausbau der B 12 mit ausnahmslos teilplanfreien Knotenpunkten und dreistreifigen Abschnitten mit gesicherten Überholmöglichkeiten. Diese Vorgaben beruhen auf wissenschaftlichen Untersuchungen deutscher Universitäten, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Aufstellung der Planungsregelwerke beauftragt wurden. Sie stellen Regeln der Technik dar und sind keine behördlichen Erfindungen. Ihre Missachtung vermindert die Verkehrssicherheit und kann in besonderen Fällen zu strafrechtlichen Konsequenzen führen. Das Staatliche Bauamt Passau setzt die eingeführten Regelwerke

...

um und plant und baut im Rahmen dieser Vorgaben auch Kreisverkehre. So sind an geeigneten Stellen von Bundes- und Staatsstraßen im Amtsbereich inzwischen bereits ca. 40 Kreisverkehrsplätze realisiert worden. Weitere werden folgen.

Der bestehende Knotenpunkt der B 12 mit der St 2132 bei Freyung-Ort ist seit 2006 durchgehend über alle Jahre amtlicher Unfallschwerpunkt und soll so schnell wie möglich verkehrssicher und leistungsfähig entsprechend den Vorgaben des Bundes und in das dreistreifige Ausbaukonzept passend umgebaut werden. Von zahlreichen untersuchten Varianten hat sich die Variante mit einem modifizierten Kreisverkehr in zweiter Ebene aus den in Frage kommenden Varianten als beste Lösung herauskristallisiert. Im Gegensatz zu anderen untersuchten teilplanfreien Lösungen ist sie Flächen sparend, ohne Umwege zu befahren und übersichtlich. Durch die höhenversetzten Ebenen kann der Durchgangsverkehr den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren und zudem wird der Abbiegeverkehr vom Durchgangsverkehr getrennt. Der Abbiegeverkehr profitiert dabei in der oberen Ebene von den Vorzügen eines übersichtlichen Kreisverkehrs, an dem bei geringem Geschwindigkeitsniveau verkehrssicher abgebogen und eingebogen werden kann. Durch die Trennung der Durchgangs- und Abbiegeverkehre muss der oben liegende modifizierte Kreisverkehr dabei eine wesentlich geringere Verkehrsmenge bewältigen als ein höhengleicher Kreisverkehr, an dem sich die Hauptverkehrsströme kreuzen. Dies führt daher zu einem weiteren Sicherheitsgewinn und einer wesentlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts, so dass in den Berufsverkehrszeiten Rückstauungen der Staatsstraße 2132 nach Freyung-Ort bei diesem Knotenpunkt ausgeschlossen werden können. Zudem wirkt sich die Tieferlegung der Bundesstraße 12 im Bereich von Freyung-Ort lärmindernd aus. Bei einem höhengleichen Kreisverkehr würden sich dagegen die Lärmemissionen negativ auswirken, da alle Verkehrsteilnehmer am Knotenpunkt bremsen und wieder anfahren bzw. beschleunigen müssen.

2. *Wird das neue Gewerbegebiet durch die vorgeschlagene Verkehrsführung kleiner als wie bei einem Kreis?*

...

Für eine neue Bebauung entlang einer Bundesfernstraße ist nach Fernstraßengesetz beidseits eine Anbauverbotszone von 20 m einzuhalten. Daraus folgt, dass auch bei einer reinen Kreisverkehrslösung die künftige Bebauung außerhalb des Kreisverkehrs nicht näher an die bestehende Bundesstraße heranwachsen könnte.

Bei der gewählten Lösung handelt es sich um einen oben liegenden Kreisverkehr in modifizierter Form mit unten liegender durchgehender Bundesstraße 12. Dabei handelt es sich um einen teilplanfreien Knotenpunkt, der die Anforderungen der großräumig bedeutsamen Bundesstraße (Verbindungsfunktionsstufe 1) erfüllt. Aufgrund der gestauchten Form des Kreisverkehrs (Achterform) konnten der Knotenpunkt und auch das Brückenbauwerk über der Bundesstraße kompakt gestaltet werden. Bei einem 30 m großen Außendurchmesser des oben liegenden Kreisverkehrs ist dieser für alle zugelassenen Fahrzeuge (auch Lastwagen) uneingeschränkt befahrbar. Die Zu- und Abfahrtsrampen sind bei einer höhenfreien Lösung zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen den oben und unten liegenden Ebenen erforderlich. Bei der gewählten Lösung wurden diese Rampen parallel zur durchgehenden Bundesstraße sehr platzsparend angeordnet, so dass der Flächenbedarf außerhalb der zur Bundesstraße gehörenden Straßengrundstücke minimiert werden konnte. Außerdem liegen die Rampen auf großer Länge innerhalb dieser Anbauverbotszone. Im Bereich des oben liegenden modifizierten Kreisverkehrs geht die Flächenbeanspruchung über die 20 m-Zone in den Anbaubeschränkungsbereich von 40 m hinein.

Nachvollziehbarerweise benötigt eine höhenfreie Lösung mehr Fläche als ein höhengleicher Kreisverkehr.

3. *Werden noch zusätzliche Zufahrten bzw. Ausfahrten geschaffen?*

Die derzeitige Planung sieht vor, dass an den oben liegenden Kreisverkehr in modifizierter Form die vier Zu- und Abfahrtsrampen der B 12, die Staatsstraße 2132 und eine Verbindung zu den nördlich der Bundesstraße gelegenen Flächen angeschlossen werden. Weitere Zufahrten an den oben liegenden Kreisverkehr sind nicht geplant.

...

4. *Wie kommt eine Bundesstraße in die Einstufung z. B. Kategorie 1?*

Im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 hat das BMVI die Verbindungsbedeutungen der Bundesfernstraßen in Deutschland untersucht. Hierzu hat das BMVI ein Gutachten („Ableitung von Vorgaben zur Bestimmung der maßgebenden Verbindungsfunktionsstufe und von Qualitätsstufen zur Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualitäten in Straßennetzen“) erstellen lassen, in dem die Verbindungsbedeutung der Bundesfernstraßen auf Grundlage des einschlägigen Regelwerks (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)) ermittelt wurde. Die daraus abgeleitete Zuordnung der vorhandenen Bundesfernstraßen zu den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 wurde intensiv mit den zuständigen Ländern diskutiert.

Die vom BMVI festgelegten Verbindungsfunktionsstufen sind im Internet veröffentlicht:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/verbindungsfunktionsstufen-0-und-1.html>

Die Verbindungsbedeutung einer Straße basiert auf raumordnerischen Zielen und dem System der Zentralen Orte. Als Verbindungsfunktionsstufe 0 („kontinentale Verbindungen“) gelten dabei Straßen, die Metropolregionen verbinden, beispielsweise Nürnberg – Prag, München – Bologna. Als Verbindungsfunktionsstufe 1 („großräumige Verbindungen“) gelten dabei Straßenverbindungen zwischen Oberzentren, beispielsweise Landshut – Regensburg oder Passau – Prag.

Dabei hat der Bund die Bundesstraße 12 Passau – Freyung – Philippsreut als eine von wenigen Bundesstraßen in Deutschland den „großräumig bedeutsamen Bundesstraßen (Verbindungsfunktionsstufe 1)“ zugeordnet, also ebenso wie z. B. die B 20 von der österreichischen Grenze bei Freilassing bis zur tschechischen Grenze bei Furth im Wald in die höchste Bundesstraßenkategorie eingestuft.

Landstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 1 werden entsprechend dem einschlägigen Regelwerk auch als „Fernstraßen“ bezeichnet. Ein gutes Beispiel für eine Bundesstraße der Verbindungsfunktionsstufe 1 ist die B 20 zwischen Cham und Furth im Wald.

...

5. *Gibt es eine Visualisierung der neuen Verkehrsführung in Form eines Modells bzw. einer grafischen Darstellung?*

Wir haben keine Visualisierung in Form eines Modells oder einer grafischen Darstellung angefertigt oder anfertigen lassen. Die neue Verkehrsführung ist aus den vorhandenen Planunterlagen gut zu erkennen. Am neuen Kreuzungspunkt sollen die abgesenkte Bundesstraße rund 3,3 m tiefer und die angehobene Staatsstraße rund 2,4 m höher als die bestehende Bundesstraße liegen. Diese Angaben stammen aus der Vorplanung und können sich bei einer künftigen Feinplanung noch geringfügig verändern.

6. *Gibt es das schriftlich, dass die B 12 in unserem Gebiet in die Kategorie 1 eingestuft ist?*

Die Karte mit den Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 auf den Bundesfernstraßen in Deutschland ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/verbindungsfunktionsstufen-0-und-1.html>

veröffentlicht (siehe auch Antwort zu Frage 4).

7. *Gibt es noch andere Planungen und kann man in diese einsehen?*

Das vom Staatlichen Bauamt Passau beauftragte Ingenieurbüro Wolf hat für die verkehrssichere Gestaltung des Knotenpunkts B 12 / St 2132 im Rahmen der Variantenuntersuchung folgende Hauptvarianten untersucht:

- Kreisverkehr
- Krake mit tiefliegendem Kreisverkehr
- Diagonales halbes Kleeblatt (unsymmetrisch) mit kleinen Kreisverkehren
- Halbes Kleeblatt (symmetrisch) mit kleinen Kreisverkehren
- Raute
- Krake mit hochliegendem Kreisverkehr (Tieferlegung B 12).

...

Zu den einzelnen Hauptvarianten wurden zum Teil noch Untervarianten erarbeitet bzw. die nun vorgeschlagene Lösung mit einem hochgesetzten Kreisverkehr in modifizierter Form daraus entwickelt. Die Unterlagen liegen der Stadt Freyung und dem Staatlichen Bauamt Passau vor und können dort eingesehen werden.

8. *Wenn die B12 um eine Kategorie „runtergestuft“ werden würde, wäre dann der 3-spurige Ausbau nicht mehr möglich?*

Eine „Runterstufung“ der B 12 ist nicht vorgesehen. Dies würde der hohen Verbindungsbedeutung der B 12 widersprechen. Aber auch in Straßen der Verbindungsfunktionsstufe 2 sind Kreisverkehre keine Regellösung. Insbesondere passen Kreisverkehre aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in dreistreifige Streckenabschnitte, weil diese zügig befahren werden und die Kraftfahrer hier nicht mit Kreisverkehren rechnen. Im Fall der Bundesstraße 12 gilt dies ganz besonders, weil diese schon in großen Teilabschnitten dreistreifig und höhenfrei ausgebaut ist.

9. *Gibt es solche Bauwerke bereits?*

In der Schweiz (Birsfelden) und in den USA (Carmel, Indiana) gibt es bereits diese Knotenform mit einem modifizierten Kreisverkehr (Achterform). In der Schweiz hat der oben liegende modifizierte Kreisverkehr ebenfalls einen Außendurchmesser von 30 m.

Im Zuge der B 20 nördlich Burghausen gibt es einen ähnlichen Knotenpunkt – jedoch ohne modifizierten Kreisverkehr. Der Kreisverkehr befindet sich dort in der unteren Ebene und die B 20 wird überführt.

10. *Ist der zweispurige Bau eines Kreisels wünschenswert oder zwingend erforderlich?*

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden verschiedene Kreisverkehrstypen (1-streifiger Kreisverkehr, 2-streifiger Kreisverkehr, Kreisverkehr mit Bypäs-

...

sen) untersucht. Dabei hat sich herausgestellt, dass aufgrund der Verkehrsstärke der zweistreifige Kreisverkehr eine bessere Verkehrsqualität erzielen würde.

11. *Wie groß wäre der Flächenverbrauch bei einem zweispurigen Kreis mit allen Zu-/Ausfahrten – auch im Vergleich zur Brückenvariante?*

Wie bereits unter Nr. 2 angeführt, benötigt eine höhenfreie Lösung zwangsläufig mehr Fläche als ein höhengleicher Kreisverkehr. Um diese Mehrfläche so gering wie möglich zu halten, wurde die Variante mit einem modifizierten Kreisverkehr in zweiter Ebene entwickelt. Ein Flächenvergleich liegt im gegenwärtigen Stadium der Vorplanung nicht vor und müsste erst noch beauftragt werden. Die Frage eines Vergleiches stellt sich insofern nicht, da nach der Antwort zu Frage 1 ein Kreisverkehr nicht kommen wird.

12. *Wie weit wird die B 12 abgesenkt und wie hoch wird der aufgeständerte Kreis über der heutigen Höhe der Straße sein?*

Im Bereich des künftigen Kreuzungsbauwerks wird die Bundesstraße 12 um rund 3,3 m abgesenkt und der Kreisverkehr in modifizierter Form um rund 2,4 m über das jetzige Niveau der Bundesstraße angehoben. Diese Angaben stammen aus der Vorplanung und können sich bei einer künftigen Feinplanung noch geringfügig verändern.

Siehe auch Antwort zu Frage 5.

13. *Wie wird die Straße nach Falkenbach (McDonald's) angebunden?*

Die Straße nach Falkenbach wird – wie bisher – mit einer Einmündung an die Staatsstraße 2132 angeschlossen. Durch die geplante leistungsfähigere Anbindung der St 2132 über den modifizierten Kreisverkehr an die B 12 sind zukünftig keine Rückstauungen im Berufsverkehr mehr zu erwarten, so dass auch der Verkehr von der Straße nach Falkenbach (McDonald's) besser abfließen kann.

...

14. *Kann der Ausbau der Spur in Richtung Aigenstadt parallel laufen, um die Behinderung des Verkehrs auf möglichst kurze Zeit zu beschränken?*

Nach dem bisherigen Stand der Vorplanung kann der Kreuzungsumbau weitgehend unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt werden. Dazu wurde durch das Ingenieurbüro Wolf ein Bauphasenkonzept mit Baustellenumfahrungen erstellt. Inwieweit der dreistreifige Ausbau der B 12 Richtung Passau zeitgleich oder zeitnah ausgeführt werden kann, muss im Rahmen der weiteren Detail- und Bauablaufplanung noch geprüft werden und ist sowohl von der Erlangung des Baurechts als auch von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln abhängig. Unser Interesse ist eine möglichst kompakte Durchführung beider Maßnahmen.

15. *Gibt es aktuelle Planungen, den bestehenden Kreis zurückzubauen?*

Der Kreisverkehr bei der Kaserne (B 12 / B 533) stammt aus dem Jahr 1998. Solange sich keine Notwendigkeit eines Umbaus durch deutlich höhere Unfallzahlen oder Unfallschwere ergibt, bleibt der Kreisverkehr am Knotenpunkt B 12 / B 533 bestehen.

16. *Gibt es Planungen, den Kreuzungsbereich an der Hungerbrücke (Freyung-Bannholz) umzubauen?*

Nein.

17. *Wäre eine Abstufung der B 12 im Bereich der drei Ausfahrten nach Freyung auf die Verbindungsstufe 2 oder 3 möglich? Würde dies dann den Bau eines Kreises zulassen?*

Eine Abstufung der Verbindungsfunktionsstufe ist nicht möglich. Die Verbindungsbedeutung einer Straße ergibt sich aus der höherrangigsten Verbindung, die auf dieser Straße verläuft. Im Fall der B 12 ist dies die Verbindung zwischen Passau und Prag.

...

Die Verbindungsfunktionsstufe stellt eine zentrale Größe beim Straßenentwurf dar. So ergeben sich aus der Verbindungsfunktionsstufe die Standards für den Straßenentwurf, die sogenannten Entwurfsklassen. Für Straßen der Verbindungsfunktionsstufe 1 ist die Entwurfsklasse 1 – und damit die höchste Entwurfsklasse für Landstraßen – der Regelfall. Aus der Entwurfsklasse ergeben sich wiederum die wesentlichen Entwurfs- und Betriebsmerkmale einer Straße. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität sollen Straßen möglichst so ausgebildet sein, dass sie von Kraftfahrern gleichmäßig und mit einer für die jeweilige Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden. Die Entwurfsklassen sind demnach für Streckenzüge möglichst einheitlich zu wählen. Streckenzüge sind Teile des Netzes zwischen Knotenpunkten, an denen eine Landstraße mit einer anderen Straße gleicher oder höherrangiger Verbindungsfunktionsstufe verknüpft ist. Im Falle der B 12 beginnt der Streckenzug im Bereich Passau und führt bis zur Bundesgrenze bei Philippsreut. Im Übrigen sind auch in der Entwurfsklasse 2 keine Verknüpfungen mit Kreisverkehrsplätzen vorgesehen; die Regellösung sind hier teilplangleiche Knotenpunkte mit nur einer Verbindungsrampe zwischen den verschiedenen Ebenen.

Die rund 50 Kilometer lange B 12 zwischen Passau und Philippsreut ist zudem die kürzeste Verbindung vom südöstlichen Bayern nach Tschechien und für die Region eine unverzichtbare Wirtschaftsverbindung. Eine „Abstufung“ der B 12 in eine niedrigere Verbindungsfunktionsstufe würde daher auch im Widerspruch zu dem seit Jahren zwischen der Region und der Straßenbauverwaltung bestehenden Konsens stehen, dass die Bundesstraße 12 leistungsfähig ausgebaut werden soll.

18. *Welche Mindestdurchmesser hätte ein Doppelkreisel gehabt?*

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde ein zweistreifiger Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 50 m untersucht. Wie mehrmals erläutert, ist ein Kreisverkehr am Knoten Freyung-Ost aber nicht die geeignete Lösung.

...

19. *Gibt es eine Entscheidung, auf welche Geschwindigkeit die unten durchlaufende B 12 beschränkt werden soll, damit das Ein- und Ausfädeln erleichtert wird?*

Nach Möglichkeit werden die Knotenpunkte und dabei vor allem die Länge der Einfädelungssteifen so geplant, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der durchgehenden Bundesstraße nicht erforderlich werden. Unabhängig davon wird die Notwendigkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einzelfall überprüft und festgelegt. Die Überprüfung erfolgt unter Beteiligung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bzw. der Polizei. Bei den eingangs unter Nr. 1 angesprochenen Knoten Hutthurm-Nord, Hutthurm-Süd und Salzweg-Nord sind die durchgehenden Fahrstreifen der B 12 nicht geschwindigkeitsbeschränkt, da der Ein- oder Ausfädelungsprozess dort kein Problem darstellt. Der Knoten in Außenbrünst ist, in Verbindung mit der Fertigstellung der dritten Fahrspuren, noch im Bauzustand und deshalb aktuell noch beschränkt.

20. *Bitte überprüfen, ob die Information aus dem Leserbrief von Herrn Georg Schöber vom 17.02.2016 in der PNP auf die Verkehrssituation bei der Ausfahrt Ort zutreffen könnte: „Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehrsplätzen im Zuge von Bundesfernstraßen wurden vom (...) BMVBS wie folgt festgelegt: Umbau unfallträchtiger Kreuzungen...“.*

In seiner Antwort hat Herr Parlamentarischer Staatssekretär Achim Großmann ausdrücklich vorangestellt, dass die gesetzliche Funktion bestehender ebenso wie im Bedarfsplan ausgewiesener Bundesfernstraßen für den weiträumigen Verkehr eine zügige Verkehrsführung der Bundesstraßen erfordert und in solchen Fällen deshalb nach Zweckbestimmung und Streckencharakteristik in der Regel die Knotenpunktform Kreisverkehr nicht geeignet ist.

Die in der Antwort im Weiteren aufgeführten Ausnahmen für Einsatzmöglichkeiten von Kreisverkehren sind nur im Zusammenhang mit den geltenden Regelwerken für die Planung von Straßen anwendbar. Dabei ist zu beachten, dass es Bundesstraßen mit verschiedenen Verkehrsbedeutungen gibt. Von den in der Drucksache aufgeführten Einsatzmöglichkeiten wäre am Knotenpunkt Freyung-Ort ohnehin grundsätzlich nur die im Leserbrief zitierte Einsatzmöglichkeit „Umbau unfallträchtiger Kreuzungen“ einschlägig. Diese Einsatzmöglichkeit kommt

...

zwar für weniger bedeutende Bundesstraßen, insbesondere in Verbindungsfunktionsstufe 3, als Lösungsmöglichkeit in Frage, aber, wie bereits mehrfach erläutert, nicht für die B 12 in Freyung-Ort.

21. *Gibt es einen den Kreisverkehr ablehnenden schriftlichen Bescheid einer Baubehörde bzw. eines Ministeriums?*

Die am Knotenpunkt beteiligten Straßenäste, die zur Kostentragung für die Umbaumaßnahme herangezogen werden, befinden sich in der Baulast des Bundes und des Freistaates Bayern und werden durch das Staatliche Bauamt Passau verwaltet. Die Stadt Freyung (nicht zuständig für die B 12 und St 2132) kann daher beim zuständigen Straßenbaulastträger einen Kreisverkehr nur anregen und sich dafür einsetzen. Einen schriftlichen Bescheid in Form eines Verwaltungsaktes kann es daher nicht geben.

In mehreren Gesprächen haben Herr Landrat Gruber und Herr Erster Bürgermeister Dr. Heinrich mit Unterstützung durch Herrn Abgeordneten Gibis mit Herrn Staatssekretär Eck Lösungsmöglichkeiten für den Knotenpunkt Freyung-Ort ausführlich diskutiert und eine Variantenuntersuchung veranlasst. Letztendlich wurde entschieden, die Lösung mit der durchgehenden Bundesstraße und dem oben liegenden Kreisverkehr in modifizierter Form weiter zu verfolgen.

22. *Wurde von der Stadt ein normaler Kreisverkehr schriftlich beantragt?*

Herr Erster Bürgermeister Dr. Heinrich hat sich vehement für einen Kreisverkehr an dem Knotenpunkt bei Freyung-Ort eingesetzt. Auf seine Forderung hin wurden bei der Variantenuntersuchung auch verschiedene Kreisverkehrsformen (1-streifiger Kreisverkehr, 2-streifiger Kreisverkehr, Kreisverkehr mit Bypässen) untersucht.

23. *Was sind die genauen Ablehnungsgründe?*

Siehe Antwort zur Frage 1.

...

24. *Auch wenn die Einstufung der Bundesstraße in der Regel keinen Kreisverkehr zulässt:*

Wurde aufgrund der Wichtigkeit dieser Fernverbindung eine Besichtigung vor Ort durch die zuständigen Behörden und Ministerien durchgeführt?

Der Knotenpunkt wurde mehrmals in Augenschein genommen. Die letzte Ortsbesichtigung haben Herr Ministerialrat Jung (Sachgebietsleiter für die Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz in der Abteilung Straßenbau der Obersten Baubehörde) und Herr Wufka (Leiter Staatliches Bauamt Passau) am 16.09.2015 durchgeführt.

25. *Ausnahmen in Form eines Kreisverkehrs sind im Einzelfall auch im Straßenbaubereich von Bundesstraßen möglich. Das beweist u. E. auch der jetzt in Angriff genommene Bau/Planung eines Kreisverkehrs B 11/B 85 bei Patersdorf (Auch diese Bundesstraße führt zur Grenze). Warum ist dies in Freyung-Ort nicht möglich?*

Die Situation des Knotenpunktes bei Patersdorf ist mit der bei Freyung-Ort nicht vergleichbar, weil die bedeutendere Verkehrsverbindung Deggendorf – Patersdorf – Regen (B 11) hier abknickt.

Die B 11 Deggendorf – Patersdorf und die B 85 Regen – Patersdorf sind an diesem Punkt in die Verbindungsfunktionsstufe 1 eingestuft, weil über diese Netzabschnitte die Verbindung zwischen dem Oberzentrum Deggendorf und dem Oberzentrum Pilsen verläuft. Im Zuge der B 85 Patersdorf – Viechtach verlaufen hingegen nur Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufe 2, z. B. zwischen dem Oberzentrum Passau und dem Mittelzentrum Viechtach. Durch den Umbau der bestehenden Einmündung zu einem Kreisverkehrsplatz wird die hochrangige Verbindung Deggendorf – Pilsen, die bis jetzt über Eck geführt wird, verbessert. Bisher mündet nämlich die B 11 bei Patersdorf in die B 85 wartepflichtig ein (Knotenpunkt: Einmündung).

...

26. *Die Räumpflicht der tiefergelegten B 12 wird zu Lasten des Bundes gehen. Was ist jedoch mit dem darüber liegenden Kreuzungsbereich? Geht dieser Bereich zu Lasten der Stadt?*

Bei der geplanten Lösung handelt es sich um eine höhenfreie Kreuzung einer Bundesstraße und einer Staatsstraße. Die unten liegende Bundesstraße, deren Ein- und Ausfahrtsrampen und das Brückenbauwerk über der Bundesstraße stehen dabei in der Baulast des Bundes. Der oben liegende Kreisverkehr in modifizierter Form steht als Teil der Staatsstraße in der Baulast des Freistaates Bayern. Nur die im Norden zusätzlich an den Kreisverkehr anschließende Erschließungsstraße steht in der Baulast der Stadt Freyung.

Für das Räumen der Straßen bei Schnee und Eisglätte sind die Träger der Straßenbaulast zuständig.

27. *Wer zahlt die Folgekosten – Reparaturen von Brücken sind meist zu erwarten –. Liegen die Unterhaltungskosten sowohl für die tiefergelegte B 12 als auch für den darüber liegenden Kreuzungsbereich im Bereich Bund und wenn nicht wo ist die Stadt zuständig?*

Siehe Antwort zur Frage 26. Die Stadt ist an der Kreuzung B 12 / St 2132 nur für die im Norden an den Kreisverkehr anschließende Erschließungsstraße zuständig. Inwieweit hier Gehwegverbindungen zum künftigen Gewerbegebiet in der Baulast und Unterhaltungslast der Stadt Freyung entstehen, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straße zusammenhängenden Aufgaben.

28. *Was ist mit dem Kreisel beim Schützenheim? Zur Antragstellung der CSU im Jahr 2014 auf einen Kreisverkehr in Freyung-Ort, war ein Artikel ursächlich, in dem die Rede war, dass die Straßenbaubehörde beabsichtigt, den Kreisel beim Schützenheim zurückzubauen. Wenn für die Autofahrer auf der B 12 „Freie Durchfahrt“ Priorität hat, ist über kurz oder lang dieser Kreisel zweifellos ein Hindernis. Was passiert dann mit dem Schützenheim-Kreisel?*

...

Der Kreisverkehr bei der Kaserne (B 12 / B 533) stammt aus dem Jahr 1998. Solange sich keine Notwendigkeit eines Umbaus durch deutlich höhere Unfallzahlen oder Unfallschwere ergibt, bleibt der Kreisverkehr am Knotenpunkt B 12 / B 533 bestehen.

29. *Die geplante Maßnahme in Freyung-Ort verursacht voraussichtlich Kosten von 4 Mill. lt. PNP.*

Gibt es Kostenschätzungen für einen ganz normalen Kreisverkehr?

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde ein Kreisverkehrsplatz mit einem Außendurchmesser von 50 m untersucht. Die Kosten dafür betragen rund 1 Mio. €. Hinzu kommen noch die Kosten für eine Fußgängerunterführung unter der B 12 zum neuen Gewerbegebiet, die wir aus Verkehrssicherheitsgründen im Falle eines höhengleichen Kreisverkehrs für erforderlich halten. Wie mehrmals erläutert, ist ein Kreisverkehr am Knoten Freyung-Ost aber nicht die geeignete Lösung.

30. *Derzeit wird an der Kreuzung zwischen der B 11 und der B 85 in Patersdorf – Landkreis Regen ein Kreisel gebaut. In welche Kategorie sind die B 11 und B 85 eingeordnet?*

Die Bundesstraße 11 Deggendorf – Patersdorf ist in die Verbindungsfunktionsstufe 1, die Bundesstraße 85 im Bereich zwischen Patersdorf und Regen (hier werden die Bundesstraße 11 und 85 gemeinsam geführt) ebenfalls in die Verbindungsfunktionsstufe 1 und im Bereich Patersdorf – Viechtach in die Verbindungsfunktionsstufe 2 eingestuft.

Die Situation des Knotenpunktes bei Patersdorf ist allerdings mit der bei Freyung-Ort nicht vergleichbar, weil die bedeutendere Verkehrsverbindung Deggendorf – Patersdorf – Regen hier abknickt. Der Kreisverkehr bei Patersdorf ist gerechtfertigt, weil durch den Umbau der bestehenden Einmündung die hochrangige Verbindung Deggendorf – Pilsen, die bis jetzt über Eck geführt wird,

...

verbessert wird. Bisher mündet nämlich die B 11 bei Patersdorf wartepflichtig in die B 85 ein.

31. *Aufgrund des neuen Gewerbegebiets nördlich der Bundesstraße ist mit einem höheren Aufkommen von Fußgängern, die die Bundesstraße am Knotenpunkt Freyung-Ort queren, zu rechnen. Werden für die Fußgänger am Knotenpunkt Querungsmöglichkeiten geschaffen, die ein gefahrloses Queren der Bundesstraße ermöglichen?*

Im Rahmen der noch anstehenden Gespräche zwischen der Stadt Freyung und der Straßenbauverwaltung bei der Entwicklung des Gewerbegebietes werden die Lösungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer über die B 12 noch zu besprechen sein. Bei der favorisierten Lösung mit einem modifizierten Kreisverkehr in zweiter Ebene können die Fußgänger aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens entlang des modifizierten Kreisverkehrs mitgeführt werden und aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens die Zu- und Abfahrtsrampen sicher queren. Bei einem höhengleichen Kreisverkehr müsste aufgrund der hohen Verkehrsbelastung dagegen für die Fußgänger aus Verkehrssicherheitsgründen eine eigene Fußgängerunterführung unter der B 12 gebaut werden.

32. *Gibt es da wirklich keinen Spielraum bei der Umsetzung der RAL in Hinblick auf einen möglichen Kreisel in Ort?*

Wenn nicht – gäbe es wirklich keine Möglichkeit, die B 12 im Bereich des neuen Gewerbegebietes auf EKL2 herabzustufen?

Anwendung des Dokuments "Kostenbewusstes Planen und Bauen" von der Obersten Baubehörde

Eine Abstufung der Verbindungsfunktionsstufe ist nicht möglich. Die Verbindungsbedeutung einer Straße ergibt sich aus der höherrangigsten Verbindung, die auf dieser Straße verläuft. Im Fall der B 12 ist dies die Verbindung zwischen Passau und Prag.

...

Die Verbindungsfunktionsstufe stellt eine zentrale Größe beim Straßenentwurf dar. So ergeben sich aus der Verbindungsfunktionsstufe die Standards für den Straßenentwurf, die sogenannten Entwurfsklassen. Für Straßen der Verbindungsfunktionsstufe 1 ist die Entwurfsklasse 1 – und damit die höchste Entwurfsklasse für Landstraßen – der Regelfall. Aus der Entwurfsklasse ergeben sich wiederum die wesentlichen Entwurfs- und Betriebsmerkmale einer Straße. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität sollen Straßen möglichst so ausgebildet sein, dass sie von Kraftfahrern gleichmäßig und mit einer für die jeweilige Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden. Die Entwurfsklassen sind demnach für Streckenzüge möglichst einheitlich zu wählen. Streckenzüge sind Teile des Netzes zwischen Knotenpunkten, an denen eine Landstraße mit einer anderen Straße gleicher oder höherrangiger Verbindungsfunktionsstufe verknüpft ist. Im Falle der B 12 beginnt der Streckenzug im Bereich Passau und führt bis zur Bundesgrenze bei Philippsreut. Im Übrigen sind auch in der Entwurfsklasse 2 keine Verknüpfungen mit Kreisverkehrsplätzen vorgesehen; die Regellösung sind hier teilplangleiche Knotenpunkte mit nur einer Verbindungsrampe zwischen den verschiedenen Ebenen.

Die rund 50 Kilometer lange B 12 zwischen Passau und Philippsreut ist zudem die kürzeste Verbindung vom südöstlichen Bayern nach Tschechien und für die Region eine unverzichtbare Wirtschaftsverbindung. Eine „Abstufung“ der B 12 in eine niedrigere Verbindungsfunktionsstufe würde daher auch im Widerspruch zu dem seit Jahren zwischen der Region und der Straßenbauverwaltung bestehenden Konsens stehen, dass die Bundesstraße 12 leistungsfähig ausgebaut werden soll.

Die Planungshilfen „Kostenbewusstes Planen und Bauen: Umbau einbahniger, nicht oder unzureichend ausgebauter Straßen“ sind im Fall der B 12 nicht einschlägig. Sie dienen ausschließlich, wie teilweise schon der Name „Umbau einbahniger, nicht oder unzureichend ausgebauter Straßen“ ausführt, für niedrig belastete, sehr schmale, in der Regel auch minder tragfähige Straßen, die noch nicht ausgebaut wurden und deren richtliniengemäßer Ausbau in den nächsten Jahren aufgrund begrenzter Mittel nicht zu erwarten ist.

...

Für Knotenpunkte der EKL 1 gibt es grundsätzlich keine Spielräume, wie sie in den Planungshilfen aufgezeigt sind. Knotenpunkte der EKL 1 sind höhenfrei auszubilden.

gez.

Jung