



München, den 5.01.2010

**Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Martin Runge,
Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

ST 2177 – Ortsumfahrung Fattigau – Oberkotzau

Die oben genannte Ortsumfahrung Oberkotzau ist im 6. *Ausbauplan für die Staatsstraßen* des Freistaates Bayern, Bestandteil des Gesamtverkehrsplans (GVP) Bayern, mit der Dringlichkeitsstufe 1 enthalten. Der *Ausbauplan*, in dem die Ausbauziele im Staatsstraßenbau maßnahmenbezogen dargestellt sind, hat bekanntlich, anders als beispielsweise die Bedarfsplanung des Bundes, keine Gesetzeskraft. Dieses hat wiederum Auswirkungen auf die Bindungswirkung, vor allem auf die Verbindlichkeit der Prioritätensetzung im jeweils konkreten Fall. Das heißt, die Dringlichkeitsstufen reichen nicht aus zur Rechtfertigung im Genehmigungsverfahren und gegebenenfalls dann vor Gericht, die Planrechtfertigung hat individuell zu erfolgen. Im Fall der Ortsumfahrung Oberkotzau steht die Verkehrsprognose, die der Prioritätensetzung zu Grunde liegt, auf sehr wackligen Füßen: der Verlust an Arbeitsplätzen in großer Zahl und damit zusammenhängend auch deutliche Abwanderungen lassen für die Zukunft spürbar geringere Verkehrszahlen als die in der Prognose festgesetzten erwarten.

In diesem Zusammenhang stellen wir folgende Fragen:

1. Welcher Nutzen-Kosten-Faktor wurde für die Ortsumfahrung Oberkotzau ermittelt?
2. a) in welchem Umfang ist hierbei die Förderung strukturschwacher Gebiete als Nutzenstifter eingeflossen und
b) wie hoch sind die Anteile von NB1 (Veränderung der Fahrzeugvorhaltekosten), NB2 (Veränderung der Betriebsführungskosten), differenziert nach Lohnkosten und Betriebskosten, NE (Veränderung der Erreichbarkeit), NS (Veränderung der Verkehrssicherheit), NU1 (Veränderung der Geräuschbelastung) und NU2 (Veränderung der Schadstoffbelastung/Klimagase) am gesamten Projektnutzen?
3. Wie war die Positionierung des zuständigen Regionalen Planungsverbandes in der Abstimmung im Hinblick auf das konkrete Vorhaben, welche prioritären und im Gegenzug nachrangigen Projekte in der Region wurden vom Verband benannt?
4. Was ist der konkrete Stand des Vorhabens, wann soll gegebenenfalls mit dem Planfeststellungsverfahren begonnen werden?
5. Wie beurteilt die Staatsregierung die Thesen örtlicher Bürgerinitiativen, dass
a) es zu keinem Zuwachs der Verkehrsbewegungen aufgrund des deutlichen Arbeits-

platzabbaus und damit der Verringerung der Pendlerströme und des massiven Bevölkerungsrückganges kommen werde,

b) der durchschnittliche tägliche Verkehr, der von den Zahlen her deutlich geringer sei als der durchschnittliche werktägliche Verkehr, für die Bewertung relevant sei und

c) der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in der Realität weit höher sei, als im Gutachten, das der Bewertung zugrunde liegt, angenommen?

6. a) mit welcher Verkehrsentwicklung rechnet die Staatsregierung bis 2015 und bis 2025 für Hochfranken,
b) gibt es für das konkrete Projekt *Ortsumfahrung Oberkotzau* Verkehrsstromzählungen und, wenn ja, aus welcher Zeit und was war das Ergebnis und
c) wie wurde der echte Durchgangsverkehr ermittelt (Befragung, Kordon-Zählung etc.)?
7. a) Wie werden generell im Bewertungsverfahren die wirtschaftlichen Effekte von Orts-umfahrungen auf den innerörtlichen Einzelhandel und auf sonstiges innerörtliches Gewerbe erfasst und bewertet und
b) wie ist dies im konkreten Fall des Projektes *Ortsumfahrung Oberkotzau* geschehen?

Martin Runge

Um Beantwortung innerhalb der üblichen Frist und Aufnahme in die Landtagsdrucksachen wird gebeten.



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Postfach 22 12 53 • 80502 München

An die
Frau Präsidentin
des Bayer. Landtags
Maximilianeum
81627 München

Vorab per E-Mail an anfragen@bayern-landtag.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom PI/G-4253-3/396 I 07.01.2010	Unser Zeichen IID2-43533-2177/KC/001/98	Bearbeiter Herr Dirmeier	München 04.02.2010
	Telefon / - Fax 089 2192-3539 / -13539	Zimmer 256	E-Mail johannes.dirmeier@stmi.bayern.de

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Martin Runge vom
05.01.2010 betreffend St 2177 Ortsumfahrung Fattigau–Oberkotzau**

Anlagen

5 Kopien dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkung:

Der Ausbauplan für die Staatsstraßen stellt die Ausbauziele der Bayerischen Staatsregierung maßnahmenbezogen dar. Bei der Aufstellung des 6. Ausbauplans wurde erstmals ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren angewandt, das eine Dringlichkeitsreihung aller in Bayern erwogenen Projekte nach möglichst objektiven Kriterien erlaubt.

Die Kernkomponente des Bewertungsverfahrens ist eine Nutzen-Kosten-Analyse, die im Ergebnis für jedes Projekt ein Nutzen-/Kosten-Verhältnis (NKV) liefert. Projekte mit einem NKV von 1,0 und größer gelten in volkswirtschaftlicher Hinsicht als

bauwürdig. Der NKV stellt einen Orientierungsrahmen für die Reihung aller bewerteten Projekte dar. Hinzu kann die Berücksichtigung nicht-monetärer Größen kommen. Die Zuordnung der Projekte zu den einzelnen Dringlichkeitsstufen des Ausbauplans erfolgt auf der Grundlage der endgültigen Reihung der Projekte und der finanziellen und zeitlichen Rahmenbedingungen für den Ausbauplan.

Zu 1: Für das Projekt Ortsumfahrung Fattigau–Oberkotzau wurde ein Nutzen-/Kosten-Verhältnis von 7,8 ermittelt.

Zu 2a: Im Bewertungsverfahren wurden erwartete raumstrukturelle Vorteile durch das jeweilige Straßenbauprojekt berücksichtigt. Diese Vorteile schlugen sich in zwei Nutzenkomponenten nieder:

- Bei der Nutzenkomponente NR „Raumordnungsaspekte auf landespolitischer Ebene“ wurden neben den Verbesserungen für den grenzüberschreitenden Verkehr die Auswirkungen des Straßenbauprojektes auf die regionale Wirtschaftsstruktur und die Zahl der Arbeitsplätze durch den Bau und während des Betriebes berücksichtigt.
- Bei der Nutzenkomponente NRk „Raumordnungsaspekte auf kommunaler und regionaler Ebene“ wurden bestimmte Nutzenkomponenten (Nutzen aus Veränderung der Erreichbarkeit, Beförderungskosten, Verkehrssicherheit, Geräuschbelastungen, Schadstoffbelastungen/Klimagase, Trennwirkungen) in Abhängigkeit von Strukturdaten (Prognostizierte Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen bis 2010), der Festlegungen des Landesentwicklungsprogramms (LEP) (Zentralörtlichkeit, Gebietskategorien gemäß LEP, Lage auf überregionaler Entwicklungsachse, Lage in Fremdenverkehrsgebiet) und der Lage in Grenzregionen zur Tschechischen Republik, in den Nachbarregionen zu Sachsen und Thüringen sowie in sonstigen strukturschwachen Regionen besonders gewichtet. Hierdurch sollte dem Ziel der Stärkung peripherer und strukturschwacher Räume Rechnung getragen werden. Hohes Gewicht erhielten beispielsweise Projekte in Gebieten mit geringem prognostiziertem Zuwachs an Arbeitsplätzen, in Gebieten mit geringem bis negativ prognostiziertem Bevölkerungswachstum oder in Gebieten, die im Lan-

desentwicklungsprogramm Bayern als „Ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“, kategorisiert sind.

Zu 2b: Für die in der Anfrage genannten Nutzenkomponenten ergeben sich bei der Bewertung die folgenden Anteile am gesamten Projektnutzen:

NB1 - Veränderung der Fahrzeugvorhaltungskosten:	2,9 %
NB2 - Veränderung der Betriebsführungskosten:	
A: Lohnkosten:	45,5 %
B: Betriebskosten:	- 5,1 %
NE – Veränderung der Erreichbarkeit/Fahrzeit:	28,1 %
NS – Veränderung der Verkehrssicherheit:	12,2 %
NU1 – Veränderung der Geräuschbelastung:	2,7 %
NU2 – Veränderung der Schadstoffbelastung/Klimagase	4,4 %

Zu 3: Der zuständige Regionale Planungsverband „Oberfranken-Ost“ war mit der Einstufung des genannten Projektes einverstanden. Der Planungsverband benannte zusätzlich eine Reihe von Projekten, deren Aufnahme er in die Dringlichkeit 1, 1R und 2 für notwendig erachtete. So sollten u.a. die folgenden Projekte in der 1. Dringlichkeit des 6. Ausbauplans berücksichtigt werden:

- St 2158, Ausbau südlich Großrehmühle
- St 2177, Verlegung in und nördlich Schwarzenbach a.d. Saale
- St 2181, Bayreuth – Weidenberg und Ausbau zumindest in Teilabschnitten
- St 2182, Ausbau nördlich Fölschnitz
- St 2182, Ausbau westlich Himmelkron
- St 2182, Ausbau Bad Berneck – A 9
- St 2181, BÜ-Beseitigung in Harsdorf
- St 2189, OU Welschenkahl
- St 2192, Ausbau Hof – Jägersruh
- St 2689, Ausbau Thurnau – Döllnitz
- St 2689, OU Döllnitz

Nachrangige Projekte wurden vom Verband nicht benannt.

Zu 4: Der Vorentwurf für das Projekt wurde am 23. Juni 2009 – mit Ausnahme der Kostenberechnung – genehmigt. Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat die im Rahmen der Genehmigung erteilten Auflagen und Prüfaufträge abgearbeitet und wird bis März 2010 eine aktualisierte Kostenberechnung vorlegen. Derzeit werden die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet. Dazu wird auch das Verkehrsgutachten aktualisiert werden. Aus heutiger Sicht kann die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Anfang 2011 erfolgen.

Zu 5a: Das Staatliche Bauamt Bayreuth hat im Jahr 2007 ein Fachbüro mit der Erstellung eines Verkehrsgutachtens beauftragt. Hierin wurden sowohl die allgemeine Verkehrsentwicklung als auch strukturelle Entwicklungen berücksichtigt, unter anderem die langfristige Bevölkerungsentwicklung mit Rückgängen der Einwohnerzahlen. Trotz dieser Rahmenbedingungen prognostizierte der Gutachter einen Zuwachs des Verkehrsaufkommens im Planungsraum von 2007 bis 2025 um bis zu etwa 7,0 %. Unstimmigkeiten dieser Aussagen sind aktuell nicht erkennbar. Unabhängig davon wird das Staatliche Bauamt Bayreuth im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für das o.g. Projekt eine neuerliche Verkehrsbefragung durchführen und das Verkehrsgutachten aktualisieren (siehe Antwort zu 4.). Dabei werden die bis dahin vorliegenden Erkenntnisse der derzeit unter Federführung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Erarbeitung befindlichen Gesamtverkehrsprognose Bayern 2025 berücksichtigt.

Zu 5b: In die gesamtwirtschaftliche Bewertung fließt nicht nur der Verkehr an sogenannten „Normalwerktagen“ ein, sondern auch der Verkehr an Urlaubswerktagen sowie an Sonn- und Feiertagen.

Zu 5c: Im Rahmen des unter Punkt 5a genannten Verkehrsgutachtens wurde auch der Ziel- und Quellverkehr für den Bereich Oberkotzau ermittelt. Die Verkehrsanalyse hat für den Bereich Oberkotzau einen Ziel- und Quellverkehrsanteil von 55,5 % ergeben. Dementsprechend ist davon auszugehen,

dass 44,5 % des Gesamtverkehrs als Durchgangsverkehr auf die Umgehung verlagerbar ist. Der Bewertung für den Ausbauplan liegt ein vergleichbarer Anteil an Durchgangsverkehr sowie Ziel-/Quellverkehr zugrunde.

Zu 6a: Wie bereits unter Punkt 5a erwähnt, lässt derzeit das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie die Gesamtverkehrsprognose 2025 als Grundlage für die Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans Bayern erstellen. Belastbare Ergebnisse – auch hinsichtlich der Verkehrsentwicklung in Oberfranken, den „hochfränkischen“ Landkreisen Hof und Wunsiedel sowie der kreisfreien Stadt Hof - liegen noch nicht vor.

Relativ aktuelle Daten liefert die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 aus dem Jahr 2007, die aber keine durchgehend detaillierten Aussagen für Hochfranken bzw. für die Planungsregion Oberfranken-Ost zulässt. Hiernach ist für Bayern sowohl im motorisierten Personenverkehr (Anzahl Personenfahrten) als auch im Güterverkehr (Summe Versand und Empfang von Gütern) ein überdurchschnittliches Wachstum prognostiziert. Allerdings ist dieses Verkehrswachstum innerhalb von Bayern nicht homogen. Aufgrund der demographischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass das Verkehrswachstum im Personenverkehr in Oberfranken nur äußerst gering ausfällt. Für den Güterverkehr (Summe Versand und Empfang von Gütern) wird für den Landkreis Hof sogar von einem leichten Rückgang ausgegangen.

Zu 6b: Für das unter Punkt 5a genannte Verkehrsgutachten wurde im Jahr 2007 der Verkehr im Bereich Oberkotzau gezählt. Dabei erfolgten an vier Stellen Querschnittszählungen über 24 Stunden mit automatischen Zählgeräten. Zudem wurden an den folgenden Knotenpunkten jeweils achtstündige Verkehrsstromzählungen durchgeführt:

- B 289 mit Verbindungsrampe zur St 2177 nördlich Schwarzenbach (Zählstelle 5)

- St 2177 mit Verbindungsrampe zur B 289 nördlich Schwarzenbach (Zählstelle 6)
- St 2177 mit Kreisstraße HO 6 (Neue Kautendorfer Straße) und Konradreuther Straße (Zählstelle 7)
- St 2177 mit Ziegeleistraße und Zufahrt Reifen Wagner (Zählstelle 8)

Aus den Zählergebnissen wurde die durchschnittliche tägliche Stärke der einzelnen Verkehrsströme ermittelt. Es ergeben sich demnach die folgenden Ergebnisse:

Zählstelle 5

(B 289 mit Verbindungsrampe zur St 2177 nördlich Schwarzenbach):

[Kfz pro Tag]		n a c h		
		B 289 (in Richtung Münchberg)	B 289 (in Richtung Rehau)	St 2177 (in Richtung Oberkotzau/ Schwarzenbach)
$\begin{matrix} \subset \\ \circ \\ > \end{matrix}$	B 289 (aus Richtung Münchberg)	-	1601	810
	B 289 (aus Richtung Rehau)	1606	-	2531
	St 2177 (aus Richtung Oberkotzau/Schwarzenbach)	811	2542	-

Zählstelle 6

(St 2177 mit Verbindungsrampe zur B 289 nördlich Schwarzenbach):

[Kfz pro Tag]		n a c h		
		B 289 (in Richtung Münchberg/ Rehau)	St 2177 (in Richtung Schwarzenbach)	St 2177 (in Richtung Oberkotzau)
$\begin{matrix} \subset \\ \circ \\ > \end{matrix}$	B 289 (aus Richtung Münchberg/Rehau)	-	171	3170
	St 2177 (aus Richtung Schwarzenbach)	183	-	1178
	St 2177 (aus Richtung Oberkotzau)	3170	1180	-

Zählstelle 7

(St 2177 mit Kreisstraße HO 6 (Neue Kautendorfer Straße) und Konradsreuther Straße):

[Kfz pro Tag]		n a c h			
		St 2177 (in Richtung Hof)	HO 6 (in Richtung Döhlau)	St 2177 (in Richtung Schwarzenbach)	Konradsreuther Straße (in Richtung Wustuben)
n o >	St 2177 (aus Richtung Hof)	-	1630	5732	523
	HO 6 (aus Richtung Döhlau)	1630	-	1333	510
	St 2177 (aus Richtung Schwarzenbach)	5735	1335	-	140
	Konradsreuther Straße (aus Richtung Wustuben)	524	506	120	-

Zählstelle 8

(St 2177 mit Ziegeleistraße und Zufahrt Reifen Wagner):

[Kfz pro Tag]		n a c h			
		St 2177 (in Richtung Hof)	Zufahrt (in Richtung Reifen Wagner)	St 2177 (in Richtung Schwarzenbach/Ortsmitte)	Ziegeleistraße (in Richtung Gewerbegebiet)
n o >	St 2177 (aus Richtung Hof)	-	68	7348	1018
	Zufahrt (aus Richtung Reifen Wagner)	58	-	51	9
	St 2177 (aus Richtung Schwarzenbach/Ortsmitte)	7342	51	-	481
	Ziegeleistraße (aus Richtung Gewerbegebiet)	1019	8	480	-

Zu 6c: Der Durchgangsverkehr wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens auf Grundlage eines Verkehrsmodells ermittelt. Die darin enthaltenen Verkehrsmatrizen basieren auf einer Verkehrsbefragung (Kordonbefragung an sechs Zählstellen) im Planungsraum Oberkotzau aus dem Jahr 1996. Sie wurden anhand von Verkehrszählungen aus dem Jahr 2001 und 2007 sowie aktueller Strukturdaten fortgeschrieben. Zudem wurde das dem Ver-

kehrmodell zugrundeliegende Straßennetz auf neuestem Stand berücksichtigt.

Zu 7: Wirtschaftliche Effekte von Ortsumfahrungen auf den innerörtlichen Einzelhandel und auf sonstiges innerörtliches Gewerbe werden im Bewertungsverfahren generell nicht berücksichtigt. Dies gilt auch für die Ortsumfahrung Fattigau–Oberkotzau.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Joachim Herrmann
Staatsminister