



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Benno Zierer FREIE WÄHLER**
vom 05.12.2017

Vierspuriger Ausbau der B 301 bis zur Anschlussstelle Freising-Ost

Der vierspurige Ausbau der B 301 (ehemals B 11neu) von Marzling bis zur Anschlussstelle Freising Ost (Projektnummer B301-G010-BY-T02-BY) ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf enthalten.

Dazu frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wann wird mit den Planungen für den vierspurigen Ausbau bis zur Autobahnanschlussstelle Freising-Ost begonnen?
b) Wann ist mit einer Fertigstellung des Streckenabschnitts zu rechnen?
2. a) Gibt es aktuelle Verkehrszählungen für diesen Streckenabschnitt?
b) Wenn ja, erscheinen aufgrund der Ergebnisse dieser Zählungen die für 2025 prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen noch plausibel?
c) Kann eine zweispurige Straße zwischen Marzling und der Anschlussstelle Freising-Ost die zu erwartende Verkehrsbelastung, vor allem in den morgendlichen Spitzenstunden, nach Fertigstellung der Nordostumfahrung meistern, wenn die jetzige St 2350 und die bestehende B 301 kilometerweite Rückstaulängen aufweisen?
3. a) Wird der südliche Knotenpunkt der B-301-Nordostumfahrung und der St 2350 so realisiert, wie derzeit vorgesehen, oder ist angedacht, die Planungen noch zu verändern?
b) Warum erfolgt in den vorliegenden Planungen die Führung des Verkehrs aus südlicher Richtung kommend in Fahrtrichtung Mainburg nicht über ein Überwerfungsbauwerk von der ehemaligen B 11neu auf die neue Nordostumfahrung?
c) Warum erfolgt die Führung des Verkehrs von Landshut kommend in Fahrtrichtung Mainburg nicht über eine freilaufende Rechtsabbiegespur?
4. Wird nach Einschätzung der Staatsregierung durch die äußerst komplizierte Wegeführung am südlichen Knotenpunkt der Osten der Stadt Freising tatsächlich vom Verkehr entlastet oder ist entgegen aller Prognosen zu befürchten, dass keine Entlastung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs erzielt wird?
5. a) Aus welchem Grund ist ein Bypass am Kreisverkehr des nördlichen Knotenpunktes der B-301-Nordostumfahrung von Mainburg kommend in Fahrtrichtung Tüntenhausen geplant?
b) Welcher Verkehr soll auf diesem Bypass beschleunigt werden, wenn doch eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs in Freising geplant ist?
c) Erfolgen nach Fertigstellung der Nordostumfahrung verkehrsberuhigende Maßnahmen oder ein Teilrückbau der alten B 301 zwischen Erlau und Freising?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 16.01.2018

1. a) Wann wird mit den Planungen für den vierspurigen Ausbau bis zur Autobahnanschlussstelle Freising-Ost begonnen?

Es ist vorgesehen, die Planungen an ein externes Büro zu vergeben. Aufgrund des Maßnahmen- und Kostenumfanges ist dazu ein Vergabeverfahren nach Vergabeverordnung zur Ermittlung eines geeigneten Auftragnehmers für die Planungsleistungen erforderlich. Das Vergabeverfahren wird 2018 durchgeführt, sodass die Planungen Ende 2018, nachdem der Auftragnehmer ausgewählt und beauftragt wurde, begonnen werden können.

b) Wann ist mit einer Fertigstellung des Streckenabschnitts zu rechnen?

Da der Planungsprozess ganz am Anfang steht, ist eine Aussage zur Fertigstellung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

2. a) Gibt es aktuelle Verkehrszählungen für diesen Streckenabschnitt?

Ja, die bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015.

b) Wenn ja, erscheinen aufgrund der Ergebnisse dieser Zählungen die für 2025 prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen noch plausibel?

Die der Planfeststellung für die Nordostumfahrung Freising zugrunde gelegte Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 30.01.2009 weist für diesen Streckenabschnitt einen werktäglichen Prognoseverkehr 2025 von 29.100 Kfz/24 h aus. Dieser erscheint im Vergleich zum erhobenen durchschnittlichen werktäglichen Verkehr der SVZ 2015 von 20.246 Kfz/24 h absolut plausibel.

c) Kann eine zweispurige Straße zwischen Marzling und der Anschlussstelle Freising-Ost die zu erwartende Verkehrsbelastung, vor allem in den morgendlichen Spitzenstunden, nach Fertigstellung der Nordostumfahrung meistern, wenn die jetzige St 2350 und bestehende B 301 kilometerweite Rückstaulängen aufweisen?

Die Spitzenstundenanteile von gut 15 Prozent des Tagesverkehrs sind sowohl auf der B 301 von Norden nach Freising kommend als auch in der Weiterführung zur A 92 überdurchschnittlich hoch. Deshalb wurde bei der B 301 Nordostumfahrung Freising besonderes Augenmerk auf eine leistungsfähige Ausbildung der Knotenpunkte gelegt.

Die in der Antwort zur Frage 2 b genannte Verkehrsuntersuchung führt hierzu aus, dass die Leistungsfähigkeit der südlichen Anbindung der B 301 Nordostumfahrung Freising bei Marzling auch für den verkehrlich ungünstigeren Fall (ohne Westtangente Freising) gegeben ist.

Die B 301 Nordostumfahrung Freising entlastet in erster Linie die Ortsdurchfahrt von Freising. Eine signifikante Verkehrszunahme auf der B 301 zwischen Marzling und der A92 ist durch die Nordostumfahrung nicht bedingt. Aufgrund der allgemeinen Zunahme der Verkehrsbelastung bis zum Prognosejahr 2030 wird der zweibahnige Ausbau der B301 Richtung A 92 zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des gesamten Straßenzuges notwendig. Eine vorübergehende Entspannung wird nach Fertigstellung der Westtangente Freising erwartet.

3. a) Wird der südliche Knotenpunkt der B-301-Nordostumfahrung und der St 2350 so realisiert, wie derzeit vorgesehen, oder ist angedacht, die Planungen noch zu verändern?

Ja, der Knotenpunkt der B 301 Nordostumfahrung/St 2350 wird so realisiert, wie im Rahmen der Planfeststellung der B301 Nordostumfahrung Freising genehmigt.

b) Warum erfolgt in den vorliegenden Planungen die Führung des Verkehrs aus südlicher Richtung kommend in Fahrtrichtung Mainburg nicht über ein Überwerfungsbauwerk von der ehemaligen B 11 neu auf die neue Nordostumfahrung?

Die gewählte Knotenpunktgestaltung am südlichen Anschluss der B 301 Nordostumfahrung Freising unterliegt einer Vielzahl von Randbedingungen und Zwangspunkten:

- im Süden: bestehendes Bauwerk der B 301 über die Moosach und über die Bahn;
- im Süden: FFH-Gebiet (FFH = Fauna-Flora-Habitat) Isarauen (Moosach ist als Seitenarm der Isar zu betrachten);
- im Südosten: Feuchtwald neben der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) nach Marzling (Biotop);
- Bebauungen: Gemeinde Marzling, Freisinger Ortsteile Tuching und Ast;
- im Nordosten: Wasserschutzgebiet der Gemeinde Marzling;
- im Norden: Isarleitenhang (naturschutzfachlich hochwertig);
- im Nordwesten/Westen: Schlamm- und Gerölllageranlage der Stadt Freising;
- Verkehrsbeziehungen GVS Marzling – Ast und Marzling – Altenhausen;

- Bauen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs im Zuge B301/St 2350.

Das vorgeschlagene Überwerfungsbauwerk von der A 92 kommend auf die Nordostumfahrung Freising wäre verkehrlich sinnvoll. Es ergäbe sich jedoch allein für diese Verkehrsbeziehung ein hoher Flächenbedarf, der unter Berücksichtigung der o. g. Zwangspunkte nicht zur Verfügung steht.

c) Warum erfolgt die Führung des Verkehrs von Landshut kommend in Fahrtrichtung Mainburg nicht über eine freilaufende Rechtsabbiegespur?

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak wurden zur Bestimmung der Herkunft-Ziel-Verteilung auch Verkehrsbefragungen durchgeführt. Diese sowie die Auswertung des Verkehrsmodells Freising haben lediglich eine sehr geringe Verkehrsbeziehung zwischen der St 2350 von Moosburg kommend auf die B 301 Richtung Zolling ergeben. Angesichts der in der Antwort zu Frage 3 b genannten Randbedingungen und Zwangspunkte (hier v. a. das Wasserschutzgebiet Marzling und der Isarleitenhang) kommt daher eine indirekte Abwicklung dieser Fahrbeziehung über den Knotenpunkt zur Ausführung.

4. Wird nach Einschätzung der Staatsregierung durch die äußerst komplizierte Wegeführung am südlichen Knotenpunkt der Osten der Stadt Freising tatsächlich vom Verkehr entlastet oder ist entgegen aller Prognosen zu befürchten, dass keine Entlastung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs erzielt wird?

Es ist zu erwarten, dass die Stadt Freising vom Durchgangsverkehr entlastet wird.

5. a) Aus welchem Grund ist ein Bypass am Kreisverkehr des nördlichen Knotenpunktes der B-301-Nordostumfahrung von Mainburg kommend in Fahrtrichtung Tüntenhausen geplant?

Der genannte Bypass am Kreisverkehr Erlau ist gemäß der Verkehrsuntersuchung 2009 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in der Morgenspitze zwischen Zolling und Freising zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit erforderlich.

b) Welcher Verkehr soll auf diesem Bypass beschleunigt werden, wenn doch eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrs in Freising geplant ist?

Über den Bypass wird der Verkehr aus Norden abgewickelt, der Freising zum Ziel hat.

c) Erfolgen nach Fertigstellung der Nordostumfahrung verkehrsberuhigende Maßnahmen oder ein Teiltrückbau der alten B 301 zwischen Erlau und Freising?

Die derzeitige B 301 zwischen Erlau und der Stadt Freising wird nach Fertigstellung der Nordostumfahrung Freising ab dem Kreisverkehrsplatz Erlau zur Kreisstraße abgestuft. Diese liegt dann in der Baulast des Landkreises Freising bzw. innerhalb der Ortsdurchfahrt von Freising in Baulast der Stadt. Überlegungen zur Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen oder Teiltrückbauten liegen in der Zuständigkeit der künftigen Baulastträger.