



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Toni Schuberl BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 23.02.2021

Anfrage zum regionalen Straßennetz im Bereich des Autobahnkreuzes A3/A94

Durch den Anschluss der Bundesautobahn 94 an die Bundesautobahn 3 und die B 12 kommt es in der Region Hartham/Mittich (Gde. Neuhaus am Inn) zu einer verstärkten Verkehrskonzentration. In der öffentlichen Diskussion lag der Fokus bereits auf den Schnittstellen der Bundesautobahnen – die Mehrbelastung des regionalen Straßennetzes wurde hingegen noch nicht ausreichend thematisiert.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Welche Maßnahmen zur Verkehrssteuerung im regionalen Straßennetz werden im Zuge des Autobahnanschlusses ergriffen und sind in Planung? 2
- 1.2 Gibt es eine Erhebung, ob und wie sich der Verkehr auf der PA 15 und der St 2110 (insbesondere zwischen Mittich und Hartkirchen) durch den Autobahnanschluss verändern wird? 2
- 1.3 Wenn ja, wie möchte die Staatsregierung darauf reagieren? 2

- 2.1 Wird es nach dem Autobahnanschluss für den landwirtschaftlichen grenzüberschreitenden Verkehr weiterhin möglich sein, den Streckenabschnitt der B 12 bzw. B 512 zwischen Neuhaus und Mittich zu nutzen? 2
- 2.2 Sieht die Staatsregierung in diesem Abschnitt Gefahrenpotenzial durch den langsam fahrenden landwirtschaftlichen Verkehr? 3
- 2.3 Wie kann dieser Gefahr aus Sicht der Staatsregierung begegnet werden? 3

3. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Mautausweichverkehr zwischen der Einmündung der A94 und der Anschlussstelle Passau-Süd zu vermeiden? 3

- 4.1 Wird im entsprechenden Gebiet an der A 3 oder der künftigen A 94 ein Autobahnparkplatz geplant? 3
- 4.2 Wenn ja, an welchem Standort? 3
- 4.3 Wenn ja, wäre dieser für die Durchführung von temporären Grenzkontrollen geeignet? 3

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

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 22.03.2021

Vorbemerkung:

Das künftige Autobahnkreuz A 3/A 94 ist Teil des Neubauabschnitts der A 94 zwischen Kirchham und Pocking, der vom Freistaat durch die Autobahndirektion Südbayern im Auftrag des Bundes geplant wurde. Der Neubauabschnitt wurde von der Regierung von Niederbayern mit Beschluss vom 19.07.2018 planfestgestellt. Seit 01.01.2021 ist die Autobahn GmbH des Bundes für die Planung, den Bau, die Erhaltung und den Betrieb, aber auch für die vermögensmäßige Verwaltung und die Finanzierung der Bundesautobahnen zuständig. Daher erfolgt die Beantwortung unter Beteiligung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

1.1 Welche Maßnahmen zur Verkehrssteuerung im regionalen Straßennetz werden im Zuge des Autobahnanschlusses ergriffen und sind in Planung?

Im Zuge des Neubaus der A 94 wird an der A 3 die derzeitige Anschlussstelle Pocking zum Autobahnkreuz A 3/A 94 ausgebaut. Die Verkehrsbeziehungen östlich der A 3, insbesondere auf der B 512, werden im Wesentlichen wie bisher geführt und nicht geändert.

Aufgrund des neuen Autobahnanschlusses ist eine Anpassung der wegweisenden Beschilderung erforderlich. Weiter gehende Maßnahmen sind derzeit nicht geplant.

1.2 Gibt es eine Erhebung, ob und wie sich der Verkehr auf der PA 15 und der St 2110 (insbesondere zwischen Mittich und Hartkirchen) durch den Autobahnanschluss verändern wird?

Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens für die A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) war auch die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 22.09.2015. Danach ergibt sich:

Straße	Analysefall 2012	Prognosenullfall ohne A 94 2030	Prognosefall mit A 94 2030
Kreisstraße PA 15	1.300 Kfz/24 h	1.300 Kfz/24 h	1.300 Kfz/24 h
Staatsstraße St 2110 Mittich – Afham	1.200 Kfz/24 h	1.600 Kfz/24 h	1.700 Kfz/24 h
Staatsstraße St 2110 Afham – Hartkirchen	1.200 Kfz/24 h	1.400 Kfz/24 h	800 Kfz/24 h

Der Bau der A 94 hat also keinen spürbaren Einfluss auf das Verkehrsaufkommen der Kreisstraße PA 15, die im Wesentlichen nur den innergemeindlichen Verkehr aufnimmt. Zudem ist die hölzerne Rottbrücke zwischen Neuhaus a. Inn und Mittich in Gewicht und Breite beschränkt.

1.3 Wenn ja, wie möchte die Staatsregierung darauf reagieren?

Eine Reaktion erübrigt sich, da die Verkehrsbelastung nur unwesentlich steigt oder sich gar reduziert.

2.1 Wird es nach dem Autobahnanschluss für den landwirtschaftlichen grenzüberschreitenden Verkehr weiterhin möglich sein, den Streckenabschnitt der B 12 bzw. B 512 zwischen Neuhaus und Mittich zu nutzen?

Das Straßennetz östlich der A 3 einschließlich der B 512 kann wie bisher genutzt werden.

2.2 Sieht die Staatsregierung in diesem Abschnitt Gefahrenpotenzial durch den langsam fahrenden landwirtschaftlichen Verkehr?

Da sich die Nutzung nicht ändert, ist aus heutiger Sicht kein Gefahrenpotenzial erkennbar.

2.3 Wie kann dieser Gefahr aus Sicht der Staatsregierung begegnet werden?

Siehe Antwort zu Frage 2.2.

3. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Mautausweichverkehr zwischen der Einmündung der A 94 und der Anschlussstelle Passau-Süd zu vermeiden?

Grundsätzlich ist gemäß § 1 Abs. 4 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) das BMVI ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Straßen nach Landesrecht auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist. Das Verfahren zur Ausdehnung der Mautpflicht auf Abschnitte von Straßen nach Landesrecht sieht vor, dass das jeweilige Bundesland einen Antrag beim BMVI stellt. Mit dem Antrag sind auch die Tatbestandsvoraussetzungen des § 1 Abs. 4 BFStrMG nachzuweisen.

Zwischen dem künftigen Autobahnkreuz A 3/A 94 und Neuhaus am Inn verläuft derzeit und künftig die B 512, die ohnehin für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen bemaute ist. Im weiteren Bereich bis zur Anschlussstelle Passau-Süd handelt es sich um die Staatsstraße 2210. Auf diesem Streckenzug von B 512 und St 2210 fand nach dem „Bericht zum Mautausweichverkehr nach der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen im Juli 2018“ der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 04.03.2020 keine relevante Veränderung der Verkehrsnachfrage von Fahrzeugen über 7,5 Tonnen statt. Daher ist ein Antrag auf Ausdehnung der Mautpflicht nicht begründbar. Ebensovienig kommen deswegen aus heutiger Sicht straßen- oder verkehrsrechtliche Beschränkungen in Betracht.

4.1 Wird im entsprechenden Gebiet an der A 3 oder der künftigen A 94 ein Autobahnparkplatz geplant?

Im Neubauabschnitt der A 94 zwischen Kirchham und Pocking (A 3) ist für jede Fahrtrichtung eine unbewirtschaftete Rastanlage geplant. An der A 3 ist kein neuer Autobahnparkplatz vorgesehen.

4.2 Wenn ja, an welchem Standort?

Die unbewirtschafteten Rastanlagen sind beidseits der Autobahn nördlich von Waldstadt, also etwa mittig zwischen Kirchham und Pocking, vorgesehen.

4.3 Wenn ja, wäre dieser für die Durchführung von temporären Grenzkontrollen geeignet?

Der Standort ist aufgrund der Entfernung zum nächsten Grenzübergang für die Durchführung temporärer Grenzkontrollen nicht geeignet.