

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 31.03.2009

Umweltauswirkungen, Flächenverbrauch und Verkehrsbelastung durch die Südumfahrung Adelsried, Variante 3

Offenbar wird bei den Überlegungen zur Ortsumfahrung Adelsried nur die Variante 3 weiterverfolgt. Diese Variante scheint aber erhebliche Nachteile für die Bürgerinnen und Bürger von Streithem wie auch erheblichen Flächenverbrauch nach sich zu ziehen.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. Welche Varianten für die Umfahrung Adelsried werden noch geprüft, und aus welchen Gründen wurden welche anderen Varianten (1.0, 1.1, 1.2, 2.0, 2.1, 2.3 etc) bereits verworfen?
2. Aus welchem Zeitraum stammen die Verkehrsberechnungen, die für die vergleichenden Untersuchungen herangezogen wurden, und wäre es nicht erforderlich, Daten aus dem Zeitraum nach der Einführung der Lkw-Maut heranzuziehen? Welche Verkehrsverlagerungsspekte sind hier zu befürchten, wenn die Pkw-Maut kommt? Welche Kosten entstünden durch die unterschiedlichen noch favorisierten Varianten?
3. Wurde bei den bisherigen Planungen geprüft, inwieweit eine breit ausgebaute Kr A 33 dazu führen wird, dass ein Teil der aus Richtung Welden kommenden Pkws, die eben nicht auf die A 8 fahren wollen, sondern die B10 erreichen wollen, und dann direkt durch Streithem und Auerbach die B10 anfahren, wodurch auf die keineswegs auf die Aufnahme von Durchgangsverkehr eingerichteten Ortsstraßen von Streithem und Auerbach erheblich mehr Durchgangsverkehr zukäme? In welchem Umfang wollen die aus Richtung Welden kommenden Lkws und Pkws zur A 8 und wie viele Lkws und Pkws wollen zur B10? Wie können die Orte Streithem und Auerbach von ihrem Durchgangsverkehr entlastet werden, auch von dem zusätzlich zu erwartenden?
4. Welche Flächenversiegelung ist mit den unterschiedlichen Varianten verbunden? Welche Varianten werden als waldbedeutsam eingestuft? Wie viel Wald würde einer Neutrassierung und Verbreiterung der A 33 geopfert werden müssen, wenn man berücksichtigt, dass es sich hierbei um sturmempfindliche Waldgebiete handelt? Welche Folgen hätte ein Eingriff in diesen Waldbestand auf die

zukünftige Windwurfgefahr der angrenzenden Waldgebiete?

5. Welche Kosten kämen auf die Gebietskörperschaften zu, wenn die Altlastdeponie im Wald bei der Adelsrieder Straße nahe der A 8 aufgrund eines Straßenneubaus entsprechend der Variante 3 beseitigt werden müsste?
6. Bei welchen Varianten werden Bereiche seltener Flora und Fauna gestört oder zerstört?
7. Welche Kosten und welche Entlastungswirkung hätte eine Reaktivierung der Weldenbahn für Adelsried?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern

vom 30.04.2009

Zu 1.:

Für die Ortsumfahrung Adelsried im Zuge der Staatsstraße 2032 wurden in den Jahren 2003 und 2008 in zwei Raumuntersuchungen insgesamt 9 Varianten geprüft. Aufgrund der Ergebnisse wird die Variante 3 (Autobahnparallele Südvariante mit Einbeziehung der Kreisstraße A 33) favorisiert, da sie die verkehrlichen Ziele durch die Entlastung aller derzeit im Zuge der St 2032 liegenden Ortsteile von Adelsried einschließlich des Weldener Ortsteils Ehgatten erfüllt.

Die Variante 3 wurde mit den maßgeblichen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt und allen betroffenen Kommunen vorgestellt. Die Gemeinde Adelsried und der Markt Welden haben der Variante 3 zugestimmt. Der Markt Zusmarshausen und der Markt Horgau haben die Trasse abgelehnt.

Die Trassenabwägung zugunsten der Variante 3 wird im für das Vorhaben gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren durch die Regierung von Schwaben überprüft. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, dessen Einleitung für Ende 2009 geplant ist, steht den Betroffenen die Möglichkeit offen, Bedenken gegen das geplante Vorhaben vorzubringen. Die Regierung von Schwaben wird diese im Rahmen ihrer Abwägung berücksichtigen.

Zu 2.:

Grundlage für die bisherigen Planungen sind Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahre 2004 mit Ergänzungen und Fortschreibungen aus den Jahren 2007/2008. Im Rahmen der Aufstellung der Unterlagen für die Planfeststellung werden die Verkehrsgutachten aktualisiert. Somit ist gewährleistet, dass dem Planfeststellungsverfahren alle aktuellen Verkehrsentwicklungen, wie z. B. die seit 2005 eingeführte LKW-Maut, zugrunde liegen.

Auswirkungen einer Pkw-Maut können dagegen nicht berücksichtigt werden, da nicht bekannt ist, ob bzw. wann eine Pkw-Maut zu welchen Bedingungen eingeführt wird.

Für die ortsnahen Varianten ergeben sich Kosten von knapp 6 Mio. €. Die ortsfernen Varianten 2 liegen in einer Größenordnung von ca. 8,5 Mio. €. Variante 3 ist mit rund 9 Mio. € berechnet. Bei den Kosten für die ortsnahen Umfahrungrassen ist zu berücksichtigen, dass die jetzige St 2032 westlich von Adelsried bis Ehgatten aufgrund ihres schlechten Ausbauszustandes und ihrer unstetigen Linienführung mit geschätzten Kosten von etwa 2,5 Mio. € noch zusätzlich bestandsorientiert ausgebaut werden müsste.

Zu 3.:

Die Verkehrsuntersuchungen enthalten auch die Auswirkungen einer Südumfahrung von Adelsried (Variante 3) auf die Kreisstraße A 33. Zwischen Auerbach und Streithem ist für das Prognosejahr 2020 auf der A 33 eine Verkehrsbelastung von 1.900 Kfz/24h prognostiziert. Dies bedeutet gegenüber dem Prognosenullfall (ohne Umfahrung von Adelsried) eine Steigerung von 100 Kfz/24h.

Im Zuge der Ortsdurchfahrt von Streithem ergibt sich auf der A 33 eine Steigerung gegenüber dem Prognosenullfall um 300 Kfz/24h auf bis zu 1.500 Kfz/24h. Gleichzeitig reduziert sich der Verkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Streithem und Adelsried um 200 Kfz/24h auf 600 Kfz/24h. Dies bedeutet, dass in der Summe betrachtet Streithem um 100 Kfz/24h mehr belastet wird.

Die Verkehrsbelastung der A 33 in der Ortsdurchfahrt von Auerbach wird mit 2.200 Kfz/24h prognostiziert, was identisch mit dem Prognosenullfall ist. Somit wird sich der Verkehr auf der A 33 von und zur B 10 gegenüber dem Prognosenullfall nicht verändern. Auch an der Autobahnanschlussstelle verändert sich der Verkehr gegenüber dem Prognosenullfall nur unwesentlich um 100 Kfz/24h von 5.600 Kfz/24h auf 5.700 Kfz/24h.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass sich nur in der Ortslage von Adelsried sowie auf der neuen Umfahrung wesentliche Veränderungen der Verkehrsbelastungen ergeben werden. Die Belastungen aller anderen Straßen werden sich kaum verändern.

Die Orte Streithem und Auerbach könnten vom Durchgangsverkehr befreit werden, wenn die A 33 von Streithem kommend nicht an eine Südumfahrung von Adelsried angebunden würde. Dies wäre durchaus möglich, da sich hierdurch keine wesentlichen Veränderungen auf die Verkehrswirksamkeit der Umfahrung ergeben würden. Allerdings haben sich sowohl der Markt Zusmarshausen als auch der Markt Horgau gegen eine solche Lösung ausgesprochen.

Insgesamt betrachtet erscheinen die Belastungen der Ortsdurchfahrten im Zuge der A 33 in Streithem mit bis zu 1.500 Kfz/24h und in Auerbach mit 2.200 Kfz/24h im Vergleich zur durchschnittlichen Verkehrsbelastung von Kreisstraßen in Schwaben mit rund 2.200 Fz/24h als nicht ungewöhnlich hoch.

Zu 4.:

Im Zuge der Raumuntersuchungen wurden die Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die verschiedenen Schutzgüter untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass sich bei der Variante 3 die insgesamt geringsten Auswirkungen ergeben. Die Flächenversiegelungen der einzelnen Varianten liegen zwischen 2,3 und 3,4 ha. Die Variante 3 befindet sich aufgrund der Mitbenutzung der bisherigen Kreisstraße trotz der größten Baulänge mit 2,9 ha, davon 2,2 ha Waldflächen, im Mittelfeld der untersuchten Varianten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass 0,2 ha Versiegelung von Waldflächen auf die Errichtung eines Rad- und Gehweges im Bereich der bestehenden Kreisstraße entfallen.

Im Rahmen der Abstimmung des Vorhabens mit den Trägern öffentlicher Belange wurde auch die Forstverwaltung beteiligt, die allerdings den Windwurf nicht thematisierte.

Zu 5.:

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung wurden zur Erkundung des Baugrundes Bodenaufschlüsse getätigt. Dabei stellte sich heraus, dass die Deponie des Marktes Zusmarshausen nicht tangiert wird.

Zu 6.:

Von den ortsnahen Trassen werden die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie das Landschaftsbild im nördlich von Adelsried gelegenen Talraum der Laugna in hohem Maße beeinträchtigt. Dort befinden sich ökologisch wertvolle Flächen.

Die Variante 1.2 verursacht ein hohes Beeinträchtigungsrisiko der Flora und Fauna in Flussnähe, da die Variante teilweise entlang der Laugna verläuft.

Die ortsfernen Varianten 2.0, 2.1 und 2.2 greifen ebenso stark in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Landschaft ein. Bisher unbelastete Waldbereiche werden beeinträchtigt und zerschnitten.

Die Variante 3 weist diesbezüglich ein mittleres Beeinträchtigungsniveau auf, da sie in überwiegend vorbelasteten Bereichen (Autobahn und Kreisstraße) verläuft. Teillebensräume im Wald bei Ehgatten werden jedoch neu durchschnitten. Ein größerer Abschnitt der bestehenden Kreisstraße kann hingegen rückgebaut werden. Für die Variante 3 im Bereich der Parallelführung zur Autobahn und im Bereich der Kreisstraße wird ein Fledermausgutachten erstellt.

Insgesamt betrachtet ist den ortsfernen Trassen der Vorzug zu geben. Unter diesen Trassen ist wiederum die Variante 3 hinsichtlich der Schutzgüter am verträglichsten. Die größere Baulänge wird kompensiert durch den überwiegenden Verlauf in vorbelasteten Bereichen. Aus naturschutzfachlicher Sicht können nicht ausgleichbare Eingriffe in den Naturhaushalt ausgeschlossen werden.

Zu 7.:

Zur Reaktivierung der Weldenbahn liegen keine Erkenntnisse vor.

Verkehrsumfahrung St 2032 Südumfahrung Adelsried 2004



