



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Christian Magerl**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 21.05.2015

Ortsumfahrung Allershausen

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie hoch ist derzeit die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Allershausen und wie wird sich diese nach den Prognosen ohne den Neubau einer Umfahrung entwickeln (bitte Pkw- und Lkw-Verkehr angeben und getrennt nach den Bereichen: St2054: Eglhausen – BAB A 9 Anschlussstelle Allershausen; St2054: BAB A 9 Anschlussstelle Allershausen bis Abzweigung St2084 (Freisinger Str.); St2054 Abzweigung St2084 (Freisinger Str.) bis Abzweigung St2084 (Atterstr.); St2084 (Freisinger Str.) Abzweigung St2054 (Münchener Str./Ampertalstr.) bis Eberspoint)?
2. Welche Auswirkungen wird die Eröffnung der Westtangente Freising auf die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten Allershausen, Eberspoint und Thalhausen haben?
3. Welche Varianten einer Ortsumfahrung wurden bisher geprüft, wie ist jeweils der aktuelle Planungsstand und wie hoch sind jeweils die kalkulierten Kosten?
4. Welche Auswirkungen hätten die jeweiligen Varianten auf die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Allershausen (bitte Pkw- und Lkw-Verkehr angeben und getrennt nach den Bereichen: St2054: Eglhausen – BAB A 9 Anschlussstelle Allershausen bis Abzweigung St2084 (Freisinger Str.); St2054 Abzweigung St2084 (Freisinger Str.) bis Abzweigung St2084 (Atterstr.); St2084 (Freisinger Str.) Abzweigung St2054 (Münchener Str./Ampertalstr.) bis Eberspoint)?
5. Warum wurde die Südumfahrung Allershausen, die mehr als 10 Jahre in der ersten Dringlichkeitsstufe des Ausbauplans für die Staatsstraßen enthalten war, zurückgestuft in Dringlichkeitsstufe 2 und ist eine Wiederaufnahme in Dringlichkeitsstufe 1 geplant? Wenn nein, warum nicht?
6. Wann könnten nach derzeitigem Sachstand die jeweiligen Umfahrungsvarianten frühestens realisiert werden?
7. Welche Schutzgebiete werden mit welchen bedrohten Tier- und Pflanzenarten von der Realisierung der verschiedenen Varianten tangiert?

8. Unter welchen Voraussetzungen kommt eine Verlegung der Autobahnanschlussstelle bzw. ein Neubau einer Autobahnanschlussstelle in Betracht und gibt es einen Mindestabstand zwischen Autobahnanschlussstellen auf Bundesautobahnen außerhalb von Großstädten?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 29.06.2015

1. **Wie hoch ist derzeit die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Allershausen und wie wird sich diese nach den Prognosen ohne den Neubau einer Umfahrung entwickeln (bitte Pkw- und Lkw-Verkehr angeben und getrennt nach den Bereichen: St2054: Eglhausen – BAB A 9 Anschlussstelle Allershausen; St2054: BAB A 9 Anschlussstelle Allershausen bis Abzweigung St2084 (Freisinger Str.); St2054 Abzweigung St2084 (Freisinger Str.) bis Abzweigung St2084 (Atterstr.); St2084 (Freisinger Str.) Abzweigung St2054 (Münchener Str./Ampertalstr.) bis Eberspoint)?**

Die Verkehrsstärken sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

	St2054 Eglhausen – A 9 AS Allershausen Kfz/Schwer- verkehr [Kfz/24 h]	St2054 A 9 AS Allershausen – Freisinger Str. Kfz/Schwer- verkehr [Kfz/24 h]	St2054 Freisinger Str. – Atter- str. Kfz/Schwer- verkehr [Kfz/24 h]	St2084 Abzw. St2054 – Eberspoint Kfz/Schwer- verkehr [Kfz/24 h]
SVZ 2010	7.002/404 (Zählstelle westlich Oberallers- hausen)	11.968/697 (Zählstelle östlich AS Allershausen)	3.983/393 (Zählstelle nördlich Allershausen)	7.033/427 (Zählstelle östlich Götttschlag)
Analyse 2002/ 2008¹⁾	8.200–16.000/ 580–1.500	15.000– 16.000/ 1.160–1.500	6.100–10.300/ 430–630	8.400–9.900/ 570–680
Analyse 2014²⁾	9.800–18.500/ ---	15.800– 18.500/ ---	6.700–10.600/ ---	7.500–9.100/ ---
Progno- senullfall 2025 (mit West- tangente FS)¹⁾	9.200–18.400/ 500–1.410	18.200– 18.400/ 1.220–1.410	6.700–11.300/ 380–580	11.600– 13.500/ 720–800
Progno- senullfall 2030 (mit West- tangente FS)²⁾	10.800– 20.000/ ---	17.600– 20.000/ ---	7.200–11.500/ ---	9.200–10.900/ ---

1) entnommen aus dem Verkehrsgutachten zur OU Allershausen von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 30.09.2008

2) entnommen aus dem Verkehrsgutachten zur OU Allershausen von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 14.04.2015 (erstellt im Auftrag der

Gemeinde Allershausen); in diesem Gutachten wurden keine Zahlen für den Schwerverkehr ausgewiesen

Anmerkung:

Alle angegebenen Verkehrsstärken stellen die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke dar, d. h. ohne Berücksichtigung von Wochenenden, Feiertagen und Ferien. Lediglich bei den Werten der amtlichen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 handelt es sich um die durchschnittliche Verkehrsstärke über alle Tage im Jahresmittel.

2. Welche Auswirkungen wird die Eröffnung der Westtangente Freising auf die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrten Allershausen, Eberspoint und Thalhausen haben?

Genauere Untersuchungen hierzu liegen nicht vor. Das Verkehrsgutachten zur Westtangente Freising (Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 27. April 2007) weist jedoch für den Prognoseplanfall (mit Westtangente) gegenüber dem Prognoseplanfall (ohne Westtangente) auf der Staatsstraße 2084 westlich Freising für das Jahr 2020 eine Mehrbelastung von 1.900 Kfz/24 h auf. Dieser Wert stellt somit die Obergrenze für die durchschnittliche Mehrbelastung in den Ortsdurchfahrten Allershausen, Eberspoint und Thalhausen durch die Westtangente Freising dar.

3. Welche Varianten einer Ortsumfahrung wurden bisher geprüft, wie ist jeweils der aktuelle Planungsstand und wie hoch sind jeweils die kalkulierten Kosten?

Für das Vorhaben wurde bereits im Jahr 2004 eine umfangreiche Voruntersuchung durchgeführt. Hierbei wurden insgesamt 14 verschiedene Varianten zu einer West-, Süd- oder Ostumfahrung von Allershausen betrachtet. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass eine Südumfahrung von Allershausen, ggf. ergänzt durch eine Ostumfahrung, unter Berücksichtigung der abwägungsrelevanten Belange am besten dazu geeignet ist, die Projektziele zu erreichen.

Im Rahmen der weiteren Planungen zur Aufstellung der Vorentwurfsunterlagen wurden folgende Varianten hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen untersucht:

Variante 1: Südumfahrung Allershausen von der Staatsstraße 2054 im Westen zur Staatsstraße 2084 im Osten von Allershausen

Variante 2: Wie Variante 1, jedoch ergänzt um eine Ostumfahrung von Allershausen im Zuge der Staatsstraße 2054

Variante 3: Wie Variante 1, jedoch mit Sperrung der Kreisstraße FS 6 und Jobsterstraße zwischen Ortsrand und der Südumfahrung Allershausen sowie mit Westanbindung Kranzberg an die Südumfahrung Allershausen

Variante 4: Wie Variante 3, jedoch ohne Sperrung der Kreisstraße FS 6 zwischen Ortsrand und Südumfahrung Allershausen

Variante 5: Wie Variante 4, jedoch ohne Sperrung der Jobsterstraße zwischen Ortsrand und Südumfahrung Allershausen

Da sowohl der 6. als auch der 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen lediglich eine Südumfahrung Allershausen vorsahen bzw. vorsehen, war die mituntersuchte Ostumfahrung nicht Gegenstand der weiteren Planungen. Für die Südumfahrung (Variante 1) wurden im Teilabschnitt westlich der Amper zwei (Variante S1b-West und S2-West) und im Teilabschnitt östlich der Amper vier verschiedene Linienführungen (FFH-Trasse, modifizierte FFH-Trasse, Waldrandtrasse und Deponietrasse) vertieft untersucht. Die Varianten westlich und östlich der Amper sind alle miteinander kombinierbar.

Eine detaillierte Kostenberechnung wurde lediglich für die letztendlich favorisierte Linie der Variante 1 (S2-West-Waldrandtrasse) durchgeführt. Die Gesamtkosten für diese Variante betragen rd. 26,5 Mio. Euro (Preisstand 2011). Die entsprechenden Vorentwurfsunterlagen wurden am 2. Februar 2012 der Regierung von Oberbayern zur Genehmigung vorgelegt. Aufgrund der nachrangigen Einstufung des Vorhabens im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern wurde dieser jedoch am 12. September 2012 ungeprüft an das Staatliche Bauamt Freising zurückgegeben. Seither ruht die weitere Projektbearbeitung.

4. Welche Auswirkungen hätten die jeweiligen Varianten auf die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Allershausen (bitte Pkw- und Lkw-Verkehr angeben und getrennt nach den Bereichen: St2054: Eglhausen – BAB A 9 Anschlussstelle Allershausen; St2054: BAB A 9 Anschlussstelle Allershausen bis Abzweigung St2084 (Freisinger Str.); St2054 Abzweigung St2084 (Freisinger Str.) bis Abzweigung St2084 (Atterstr.); St2084 (Freisinger Str.) Abzweigung St2054 (Münchener Str./Ampertalstr.) bis Eberspoint)?

Die Veränderungen sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Negative Werte stellen Abnahmen in der Verkehrsstärke dar.

	St2054 Eglhausen – geplante OU Kfz/Schwerverkehr [Kfz/24 h]	St2054 geplante OU – A 9 AS Allershausen Kfz/Schwerverkehr [Kfz/24 h]	St2054 A 9 AS Allers- hausen – Freisinger Str. Kfz/Schwerverkehr [Kfz/24 h]	St2054 Freisinger Str. – Atterstr. Kfz/Schwerverkehr [Kfz/24 h]	St2084 Abzw. St2054 – geplante OU Kfz/Schwerverkehr [Kfz/24 h]	St2084 geplante OU – Eberspoint Kfz/Schwerverkehr [Kfz/24 h]
Prognoseplanfall 2025 Variante 1 ¹⁾	0/0	-7.600 bis -5.900/ -760 bis -360	-8.200 bis -7.600/ -760 bis -590	100 bis 300/-10 bis 0	-8.900 bis -7.900/ -590 bis -550	0/0
Prognoseplanfall 2030 Variante 1 ²⁾	0	-8.700 bis -6.500	-5.400 bis -4.900	200 bis 500	-7.100 bis -6.100	0
Prognoseplanfall 2025 Variante 2 ¹⁾	0/0	-10.000 bis -6.200/ -1.020 bis -360	-10.600 bis -10.000/ -1.020 bis -850	-3.300 bis 200/ -480 bis 0	-9.800 bis -8.600/ -620 bis -580	0 / 0
Prognoseplanfall 2025 Variante 3 ³⁾	0	-10.800 bis -2.900	-11.400 bis -10.800	100 bis 300	-4.900 bis -3.600	-800
Prognoseplanfall 2025 Variante 4 ⁴⁾	0	-7.600 bis -5.800	-8.200 bis -7.600	100 bis 300	-9.100 bis -8.000	-1.200
Prognoseplanfall 2025 Variante 5 ⁴⁾	0	-10.100 bis -6.400	-10.700 bis -10.100	200 bis 300	-9.100 bis -8.000	-1.200

- 1) entnommen aus dem Verkehrsgutachten zur OU Allershausen von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 30.09.2008
- 2) entnommen aus dem Verkehrsgutachten zur OU Allershausen von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 14.04.2015 (erstellt im Auftrag der Gemeinde Allershausen); in diesem Gutachten wurden keine Zahlen für den Schwerverkehr ausgewiesen
- 3) entnommen aus dem ergänzenden Verkehrsgutachten zur OU Allershausen von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 11.02.2010; in diesem Gutachten wurden keine Zahlen für den Schwerverkehr ausgewiesen
- 4) entnommen aus dem ergänzenden Verkehrsgutachten zur OU Allershausen von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 09.10.2009; in diesem Gutachten wurden keine Zahlen für den Schwerverkehr ausgewiesen

Anmerkung:

Alle angegebenen Verkehrsstärken stellen die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke dar, d. h. ohne Berücksichtigung von Wochenenden, Feiertagen und Ferien.

Die im Zusammenhang mit der Variante 1 untersuchten, verschiedenen Linienführungen (siehe Antwort zu Frage 3) sind hinsichtlich ihrer verkehrlichen Auswirkungen identisch.

5. Warum wurde die Südumfahrung Allershausen, die mehr als 10 Jahre in der ersten Dringlichkeitsstufe des Ausbauplans für die Staatsstraßen enthalten war, zurückgestuft in Dringlichkeitsstufe 2 und ist eine Wiederaufnahme in Dringlichkeitsstufe 1 geplant? Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Aufstellung des 6. und 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen wurde das Projekt jeweils einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Dies ermöglicht eine Dringlichkeitsreihung der erwogenen Projekte nach bayernweit einheitlichen und objektiven Kriterien. Diesen Bewertungen wurden die zum damaligen Zeitpunkt jeweils aktuellen Planungen für die Projekte (Kosten, Auswirkungen auf Natur und Landschaft, etc.) zugrunde gelegt. Bei der Aufstellung des 7. Ausbauplans konnte – aufgrund des Finanzrahmens für die einzelnen Dringlichkeiten und den Bewertungsergebnissen der Projekte – die Ortsumfahrung Allershausen nur in die 2. Dringlichkeit eingestuft werden. Ein Vorziehen eines Projektes der 2. Dringlichkeit ist wegen eines unvorhergesehenen höheren Verkehrsbedarfs, insbesondere aufgrund einer Änderung der Verkehrsstruktur möglich. Eine neuerliche Bewertung des Projektes mit aktuellen Daten hat dabei das Ergebnis „bauwürdig“ zu erreichen. Im Gegenzug zu dem vorgezogenen Projekt ist ein Projekt bzw. sind Projekte der 1. Dringlichkeit mit vergleichbarer Kostenhöhe zurückzustellen, deren prioritäre Verwirklichung durch den Freistaat Bayern nicht mehr gegeben ist bzw. die aufgrund außergewöhnlicher Schwierigkeiten bei der Erlangung von Baurecht nicht innerhalb der festgelegten Laufzeit realisiert werden können. Dieser Tausch bedarf der vorherigen Abstimmung mit der Obersten Baubehörde, ggf. ist der jeweilige Regionale Planungsverband zu beteiligen.

6. Wann könnten nach derzeitigem Sachstand die jeweiligen Umfahrungsvarianten frühestens realisiert werden?

Entsprechend der Einstufung des Vorhabens in die 2. Dringlichkeit im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern ist eine Realisierung erst nach 2025 vorgesehen.

7. Welche Schutzgebiete werden mit welchen bedrohten Tier- und Pflanzenarten von der Realisierung der verschiedenen Varianten tangiert?

Für die Südumfahrung wurden sowohl auf der Westseite als auch auf der Ostseite der Amper Varianten untersucht. Naturschutzfachlich sensible Bereiche befinden sich überwiegend auf der Ostseite. Jede der Varianten quert das FFH-Gebiet 7635-301.09 „Ampertal“ an derselben Stelle und verläuft anschließend im Landschaftsschutzgebiet „Ampertal im Landkreis Freising“. Zwei der Trassen (FFH-Variante und modifizierte FFH-Variante) befinden sich im weiteren Verlauf teilweise im FFH-Gebiet. Diese wurden als erheblich hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets bewertet. Die beiden anderen Trassen (Waldrandtrasse und Deponietrasse) berühren im weiteren Verlauf das FFH-Gebiet nicht mehr und weisen keine erheblichen Beeinträchtigungen auf. In einer vorangegangenen Umweltverträglichkeitsstudie wurde die Waldrandtrasse als verträglichste Variante empfohlen. Für das FFH-Gebiet „Ampertal“ sind laut dem aktuellen Entwurf der Bayerischen Natura-2000-Verordnung folgende Arten prüfungsrelevant: Biber, Kammolch, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Bauchige Windelschnecke, Bachmuschel, Grüne Keiljungfer, Große Moosjungfer, Frauennerfling, Schlammpeitzger, Rapfen, Huchen, Bitterling, Groppe, Kriechender Sellerie und Sumpf-Gladiole.

Auf der Westseite der Amper wurden im Rahmen der Vorentwurfsplanung letztendlich zwei Varianten näher untersucht. Da hier jedoch nur wenige naturschutzfachlich sensible Bereiche bestehen, können aus umweltfachlicher Sicht grundsätzlich beide Trassenvarianten weiterverfolgt werden.

8. Unter welchen Voraussetzungen kommt eine Verlegung der Autobahnanschlussstelle bzw. ein Neubau einer Autobahnanschlussstelle in Betracht und gibt es einen Mindestabstand zwischen Autobahnanschlussstellen auf Bundesautobahnen außerhalb von Großstädten?

Die aktuelle Planung sieht eine Verlegung der Anschlussstelle Allershausen an die Südumfahrung von Allershausen bei gleichzeitiger Schließung der bestehenden Anschlussstelle vor.

Der Bau zusätzlicher Anschlussstellen wird seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur restriktiv gehandhabt und nur genehmigt, wenn diese für den Fernverkehr von Bedeutung sind.

Aus technischer Sicht ergeben sich Mindestabstände zwischen zwei Anschlussstellen aus den Anforderungen einer verkehrssicheren Beschilderung. Bei Unterschreitung eines Abstandes von 1.100 m sind ggf. besondere technische Maßnahmen (z. B. Parallelfahrbahnen) erforderlich, um eine leistungsfähige und sichere Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten.