

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Thomas Axel Palka AfD**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Neubau der Landesstraße (L) 1103  
Ortsumfahrung Pfaffenhofen-Güglingen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Was ist ihr zur geplanten „Ortsumfahrung“ in Pfaffenhofen und den alternativen Routen bekannt, außer den beim Referat 24 des Regierungspräsidiums Stuttgart öffentlich im Internet zugängigen Unterlagen?
2. Ist ihr bekannt, dass die geplante „Ortsumfahrung“ den Ort nicht umgeht, sondern teilt – was insbesondere bezüglich der Schul- und Kindergartenwege zu berücksichtigen ist?
3. Ist ihr bekannt, dass diverse Gebäude im geplanten Baugebiet wegen sumpfigem Untergrund auf sehr tiefen Trägern gebaut werden mussten und sind ähnliche Mehrkosten nicht auch für die geplante Variante der „Ortsumfahrung“ zu erwarten?
4. Zu welchen Zeitpunkten wurden die einzelnen Planungsstadien von der Idee einer „Ortsumfahrung“ hin zur Entscheidung für die favorisierte Bauvariante getroffen?
5. Ist ihr bekannt, dass das bestehende und veraltete Lärmgutachten von einem unabhängigen Gutachter geprüft und Mängel festgestellt wurden?
6. Ist davon auszugehen, dass bei einer Umsetzung nach Plan künftig der Sportplatz bei Regen unter Wasser stehen würde?
7. Wie sind die konkreten Stände bezüglich vorgenommenen und geplanten Zwangsenteignungen für das Bauprojekt?

8. Werden Kosten für die Durchsetzung von Zwangsenteignungen, beispielsweise für Rechtsstreite und Entschädigungen, bei den Gesamtkosten eines Bauprojekts einkalkuliert und bezüglich Kostenvergleichen mit alternativen Routen ohne Zwangsenteignungen berücksichtigt?
9. Was würde der Bau der geplanten Variante der „Ortsumfahrung“ für die Zabergäubahn bedeuten, da teilweise deren Schienenbett als Strecke genutzt werden soll?

21.06.2017

Palka AfD

### Begründung

In Pfaffenhofen soll eine Ortsumfahrung gebaut werden. Allerdings soll sie den Ort nicht umgehen, sondern ist mitten durch den Ort geplant. Anwohner stellen sich daher aktiv dagegen und fordern eine richtige Umgehung des Ortes (wie es der Name auch nahelegt), anstatt den Ort durch die neue Straße zu teilen.

### Antwort

Mit Schreiben vom 13. Juli 2017 Nr. 24-39-L1103/9 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Was ist ihr zur geplanten „Ortsumfahrung“ in Pfaffenhofen und den alternativen Routen bekannt, außer den beim Referat 24 des Regierungspräsidiums Stuttgart öffentlich im Internet zugängigen Unterlagen?*

Das Vorhaben ist dem Ministerium umfänglich bekannt. Bei der geplanten Ortsumfahrung wurden im Vorfeld drei weitere Alternativtrassen untersucht. Diese Umfahrungsvarianten wurden im Vergleich zur planfestgestellten Trasse in der Bewertung hinsichtlich der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Wirtschaftlichkeit allesamt schlechter bewertet.

2. *Ist ihr bekannt, dass die geplante „Ortsumfahrung“ den Ort nicht umgeht, sondern teilt – was insbesondere bezüglich der Schul- und Kindergartenwege zu berücksichtigen ist?*

Die favorisierte Trasse durchfährt den Ort Pfaffenhofen parallel zur Gleisanlage der Zabergäubahn. Die dadurch erzielte Bündelung der Verkehre wirkt flächensparend und ressourcenschonend. Damit ist einem Grundsatz im Landesentwicklungsplan Rechnung getragen. Für Fußgängerinnen und Fußgänger ist in Pfaffenhofen zur Querung der neuen Straße die Installation einer Lichtsignalanlage geplant.

3. *Ist ihr bekannt, dass diverse Gebäude im geplanten Baugebiet wegen sumpfigem Untergrund auf sehr tiefen Trägern gebaut werden mussten und sind ähnliche Mehrkosten nicht auch für die geplante Variante der „Ortsumfahrung“ zu erwarten?*

Es ist bekannt, dass sich die favorisierte Trasse im Überschwemmungsgebiet der Zaber und des Rodbachs befindet. Weiterhin ist bekannt, dass die nördlich der Maßnahme liegenden Felder zur Zaber hin durch Drainageleitungen entwässert werden. Da die Straße in diesem Bereich parallel zum Bahndamm verläuft, ist nicht damit zu rechnen, dass hier sumpfiger Untergrund ansteht.

4. *Zu welchen Zeitpunkten wurden die einzelnen Planungsstadien von der Idee einer „Ortsumfahrung“ hin zur Entscheidung für die favorisierte Bauvariante getroffen?*

Durch den Zweckverband „Wirtschaftsförderung Zabergäu“ wurde bereits im Jahr 1993 eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, welche in fünf Planfällen die Notwendigkeit einer Ortsumfahrung aufzeigen sollte. Basierend auf dem Ergebnis dieser Untersuchung haben die Kommunen zwischen Pfaffenhofen und Nordheim in den letzten Jahren die Flächennutzungsplanung und die Freihaltetrassen für die einzelnen Ortsumgehungen aufeinander abgestimmt.

Seit 1995 weist der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg die Maßnahme „Umgehung Güglingen im Zuge der L 1103“ in der Stufe „Vordringlicher Bedarf“ aus. Die Sanierungsplanung „Ortsmitte Süd“ der Gemeinde Pfaffenhofen aus dem Jahr 1997 hat die Auswirkungen der Einbeziehung der verkehrswirksamen Teilumgehung Pfaffenhofen als Umgehungsstraße Pfaffenhofen und Güglingen bereits berücksichtigt. Im aktuellen Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Güglingen-Pfaffenhofen ist die Umgehungsstraße als Freihaltetrasse eingetragen.

Im Frühjahr 2005 wurde bereits eine vorgezogene Beteiligung der Behörden für die Maßnahme durchgeführt und als Grundlage für den vorliegenden Entwurf herangezogen. Mit besonders betroffenen Ämtern, Institutionen und Verbänden (Landratsamt, Bauernverband, EnBW) wurde die vorliegende Planung abgestimmt.

5. *Ist ihr bekannt, dass das bestehende und veraltete Lärmgutachten von einem unabhängigen Gutachter geprüft und Mängel festgestellt wurden?*

Das Lärmgutachten ist aktuell und weist keine Mängel auf. Vielmehr konnte das angesprochene „Gegengutachten“ mit Stellungnahme vom 27. Oktober 2011 von einem öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Schallimmissionsschutz entkräftet werden.

6. *Ist davon auszugehen, dass bei einer Umsetzung nach Plan künftig der Sportplatz bei Regen unter Wasser stehen würde?*

Bei einem Hochwasser ist gemäß der aktuellen Hochwassergefahrenkarte der Sportplatz in der heutigen Situation überflutet. Ein hydrologisches Gutachten im Zuge der Straßenplanung kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Hochwassersituation durch die Durchlässe unter der Umgehungsstraße gegenüber der aktuellen Situation leicht verbessert.

7. *Wie sind die konkreten Stände bezüglich vorgenommenen und geplanten Zwangsenteignungen für das Bauprojekt?*

Grundsätzlich hat der Träger der Straßenbaulast zur Erfüllung seiner Aufgaben das Enteignungsrecht, wenn ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Da im Moment Petitionen gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Landtag anhängig sind, werden derzeit noch die Entscheidungen des Petitionsausschusses über die Petitionen abgewartet. Vor der Einleitung einer etwaigen Zwangsent-

eignung wird versucht, die Grundstücke durch freihändigen Erwerb zu kaufen. Alle betroffenen Grundstückseigner erhalten auf Grundlage des Verkehrswerts entsprechende Kaufangebote.

*8. Werden Kosten für die Durchsetzung von Zwangsenteignungen, beispielsweise für Rechtsstreite und Entschädigungen, bei den Gesamtkosten eines Bauprojekts einkalkuliert und bezüglich Kostenvergleichen mit alternativen Routen ohne Zwangsenteignungen berücksichtigt?*

Nein. Kosten für Enteignungsverfahren und Rechtsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens werden im Stadium der Trassenfindung nicht in die Gesamtkosten eines Projektes eingerechnet, da es sich zu diesem Zeitpunkt um fiktive Kosten handelt, die bei jeder Alternativtrasse auftreten können, aber nicht müssen und auch selten vorkommen. Einberechnet sind die Kosten für den Grunderwerb.

*9. Was würde der Bau der geplanten Variante der „Ortsumfahrung“ für die Zabergäubahn bedeuten, da teilweise deren Schienenbett als Strecke genutzt werden soll?*

Innerhalb des Planfeststellungsbeschlusses für die Ortsumgehung wurde eine künftige Reaktivierung der Bahnlinie als Folgemaßnahme gesichert. In Teilbereichen, in denen die neue Ortsumfahrung auf der alten Bahnstrecke liegt, würde eine Verschiebung des Gleiskörpers um wenige Meter erfolgen. Dies wurde mit einem von der DB AG anerkannten gutachterlichen Ingenieurbüro abgestimmt. Die Funktionalität einer zukünftigen Bahntrasse ist gegeben.

Hermann  
Minister für Verkehr