

Die Bundesnetzagentur hat zum 23. Dezember 2010 ihre Standortbescheinigung für diesen Standort erteilt. Weiterhin besteht für diese Standortalternative Baurecht und die Aufträge zur Ertüchtigung sind durch die staatliche Bauverwaltung erteilt worden.

Laut GVS sind die Siedlungen Trinkberg ca. 300 Meter, Edhof ca. 320 Meter, Brodstrumm ca. 270 Meter und Höresham ca. 320 Meter von dem zukünftigen Sendemast entfernt.

Die Bewertungsergebnisse von sechs Standortalternativen innerhalb des Suchkreises Altötting-Burgkirchen wurden der Kommune durch das GVS vorgestellt und eingehend besprochen.

3. Abgeordneter **Ludwig Hartmann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Ich frage die Staatsregierung, warum kann an der B 307 der Kreisverkehr Seeglas als Großkreisel gebaut werden, während in Wertingen bei geringerer Verkehrsbelastung die Verwaltung einen sogenannten Overfly hat planfeststellen lassen, wie ist die Leistungsfähigkeit bzw. die Qualität des Verkehrsablaufes des geplanten Kreisels zu beurteilen und wie ist die Verkehrssicherheit des geplanten Kreisels zu beurteilen?

Antwort des Staatsministeriums des Innern

Knotenpunkte an Landstraßen werden entsprechend der verkehrlichen Bedeutung der zu verknüpfenden Straßen ausgebildet. Die Planung von Knotenpunkten setzt eine Analyse der Verkehrsbelastung und der Verkehrssicherheit voraus. Die Entscheidung, welche Knotenpunktform realisiert werden soll, ist daher im Einzelfall sorgfältig abzuwägen.

In Gmund am Tegernsee treffen innerorts die entlang des Ostufers des Tegernsees verlaufende B 307 (durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung 2010 – DTV 2010 – rund 13.900 Kraftfahrzeuge/Tag) und die aus Richtung Osten einmündende Staatsstraße 2076 (DTV 2010 rd. 8.400 Kraftfahrzeuge/Tag) aufeinander. In unmittelbarer Nähe zu diesem Knotenpunkt bindet das örtliche Seebad an die B 307 an. Für die Umplanung der bestehenden höhengleichen und innerörtlich gelegenen Kreuzung zu einem Kreisverkehr mit einem Regel-Außendurchmesser sprechen sowohl städtebauliche Belange als auch verkehrliche sowie verkehrssicherheitstechnische Gründe. Diese Knotenpunktform ist leistungsfähig und verbessert die Verkehrssicherheit.

Vergleichend dazu strebt die Stadt Wertingen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Wertingen die Änderung der Kreuzung der Laugnastraße mit den Staatsstraßen 2033, 2036 und 2027 an. Der Bereich des heute lichtsignalgeregelten Knotenpunktes soll künftig in einen fünfarmigen Verteilerkreis mit höhenfrei geführter Staatsstraße 2033, einem sogenannten Overfly, umgebaut werden.

Durch die gewählte Variante – den Umbau des höhengleichen Knotenpunktes an der im Umfeld von Wertingen durchgängig ohne Lichtsignalanlage frei befahrbaren Staatsstraße 2033 in einen höhenfreien Knotenpunkt – wird einerseits die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrsflusses auf der Staatsstraße 2033 als bedeutende, überregionale Verkehrsachse zwischen dem Raum Dillingen a. d. Donau und dem Raum Augsburg wesentlich verbessert. Andererseits wird durch den unter der Brücke liegenden Kreisverkehr den örtlichen Verkehrsinteressen der Stadt Wertingen und der Verkehrssicherheit Rechnung getragen.

Mit beiden Lösungen werden die oben genannten Zielsetzungen erreicht. Jedoch überwiegen in Gmund am Tegernsee insbesondere städtebauliche Aspekte, die im innerörtlichen Bereich und aufgrund der Nähe zum Seeufer des Tegernsees eine kompakte, höhengleiche Knotenpunktform erfordern. In Wertingen steht dagegen die Verkehrsbedeutung der durchgängig frei befahrbaren Staatsstraße 2033 im Vordergrund.