Bund Naturschutz in Bayern e.V. · Pettenkoferstr. 10 a/I · 80336 München

BUND Naturschutz in Bayern e.V.

Landesverband Bayern
des Bundes für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland e.V.

Fachabteilung München
Pettenkoferstr. 10 a/I
80336 München
Tel. 089 548298-63
Fax 089 548298-18

fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

An das
Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur
Referat G12
Stichwort BVWP 2030
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Stellungnahme zum Projekt:
Gesamtprojekt: B002-G080-BY Osttangente Augsburg

Die Osttangente Augsburg verfehlt die im BVWP aufgestellten Ziele:

1) **Laut Grundkonzeption setzt sich der Bundesverkehrswegeplan zum Ziel die Emission von klimaschädlichen Abgasen und Schadstoffen zu reduzieren.**

Das Ziel wird nicht erreicht, weil es durch die Osttangente zu einer Zunahme des Verkehrs zwischen A96, B17 und A8 kommen wird und die Durchschnittsgeschwindigkeit steigen wird. Damit sind deutliche Zunahmen der Emissionen zu erwarten. Die prognostizierte Zunahme der C02-Emissionen der Osttangente widerspricht den Klimazielen der Bundesrepublik, die sich zu einer Reduzierung der CO2-Emissionen verpflichtet hat.

In einer Studie des Umweltbundesamtes von 2010, in der die CO2- und Schadstoff-Reduktionsmaßnahmen des Verkehrssektors beschrieben werden, wird explizit die Abkehr von verkehrsinduzierendem Straßenneubau gefordert. Augsburg ist seit Jahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz Belastungsgebiet, bei dem Stickoxid- und Feinstaubgrenzwerte bereits jetzt überschritten werden. Zusätzliche Emissionen aus dem Straßenverkehr machen alle Anstrengungen der bayerischen Umweltstadt Augsburg, seine Immissionsgrenzwerte einzuhalten, zunichte. Bei weiteren zusätzlichen Belastungen für den Großraum Augsburg und damit auch für den Friedberger Norden werden mehrere Grenzwerte aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz und der Technischen Anleitung Luft dauerhaft überschritten.

gedruckt mit Ökofarben auf 100 % Recyclingpapier

Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft,
München
Kto. 88 44 000
BLZ 700 205 00

2) **Ziel des BVWP laut Grundkonzeption ist es, den zusätzlichen Flächenverbrauch zu begrenzen.**

Das Ziel des BVWP den zusätzlichen Flächenverbrauch zu begrenzen wird nicht erreicht. Durch die geplante Trasse der Osttangente inkl. der damit verbundenen Anschlussstellen, Versorgungsflächen, Schallschutzflächen etc. wird eine Fläche von mindestens 157 ha verbraucht (lt. Schreiben bayerischen Staatsministerium des Innern vom 8.6.2015 an die Landtagsabgeordnete Christine Kamm). Die im BVWP geplanten 82 ha, stellen eine deutliche Abweichung dar und sind zu überprüfen und in die Kosten-Nutzen-Analyse neu einzubeziehen. Wir gehen davon aus, dass Anschlussstellen, Versorgungsflächen etc. nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Unabhängig von dieser Überprüfung muss berücksichtigt werden, dass der Flächenverbrauch in einer Region stattfindet, die bereits jetzt einen hohen Grad an Bodenversiegelung aufweist (4-gleisige Bahntrasse, Bundesstraße B2, Autobahn A8, Stromgewinnung am Lech, Siedlungsdruck aus dem Großraum München/Augsburg, Ansiedlung großer Gewerbebetriebe und Logistikzentren). Für Landwirtschaft, Naherholung und ökologische Flächen steht damit bereits jetzt kaum noch Boden zur Verfügung und diese Situation würde durch die geplante Trasse deutlich verschärft werden.

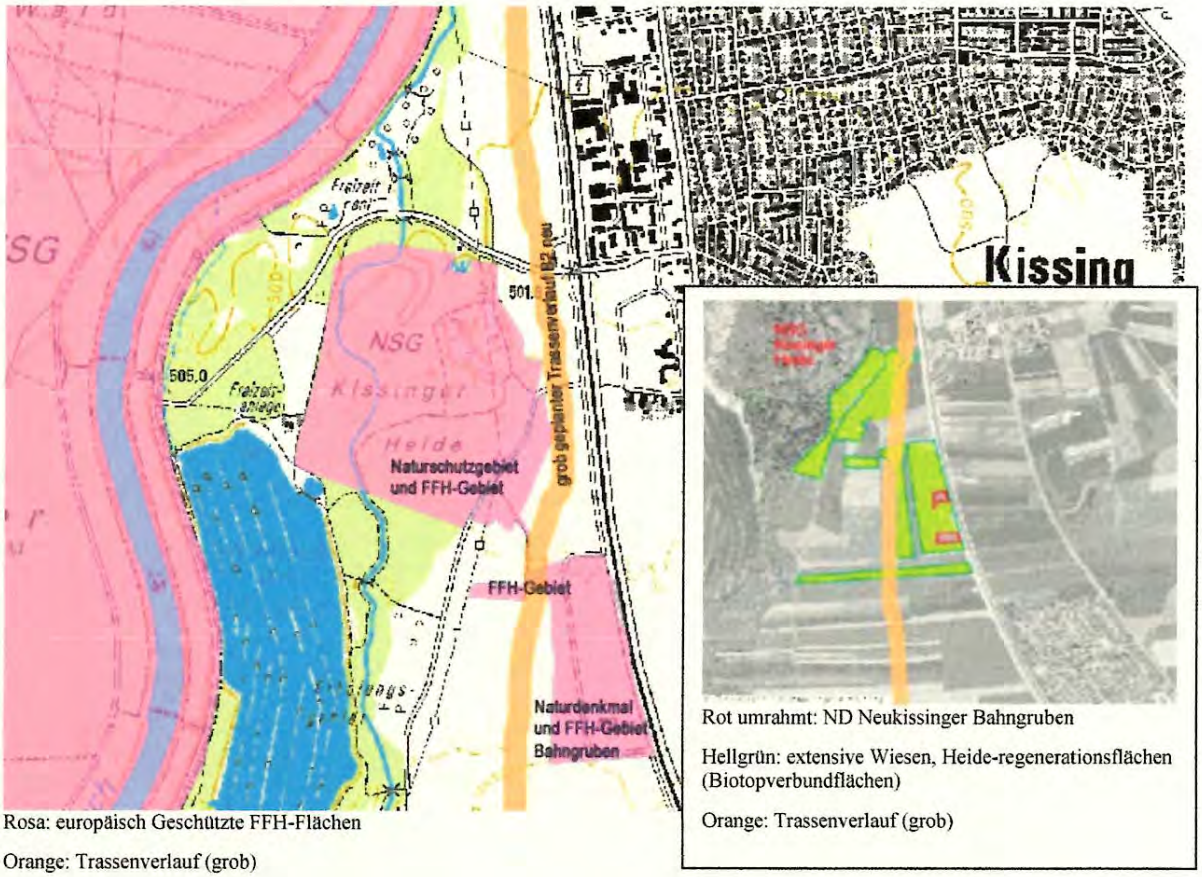
Durch die geplante Straße werden Flächen verbraucht, die zur Zeit durch Wohnbebauung, landwirtschaftliche Nutzung sowie Reiterhöfe und Gastronomie genutzt werden. Folge wäre, dass eine Reihe von Bewohnern umsiedeln müssten (beispielsweise an der Auenstraße in Kissing und in der Streusiedlung südlich von Königsbrunn). Reiterhöfe und Landwirte würden ihre Existenz verlieren, da Ausgleichsflächen in der Nähe nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Kleingartenanlage an der B2 bei Friedberg müsste weichen, bzw. in Teilen rückgebaut werden, damit ginge ein von mehr als 1000 Menschen intensiv genutztes Freizeitareal verloren.

3) **Laut Grundkonzeption ist das Ziel des BVWP den Verlust von unzerschnittenen Räumen soweit wie möglich zu verhindern.**

Das Ziel des BVWP, den Verlust von unzerschnittenen Räumen soweit wie möglich zu verhindern, wird nicht erreicht. Der Lech, seine Uferbereiche und die unmittelbar daran angrenzenden Flächen sind ein wichtiger Korridor, der die Ökosysteme der Alpen mit denen des Donauraumes verbindet. Durch die Begradigung des Lech, die intensive Stromgewinnung und durch Versiegelung des Bodens entlang des Lech ist dieser Korridor bereits jetzt nur noch in Teilbereichen vorhanden. Es ist daher erklärtes Ziel von Behörden und Naturschutzverbänden der Region, entlang des Lech einen Biotopverbund zu schaffen, der zumindest ansatzweise die ursprüngliche am Lech typische Flora und Fauna wiederherstellt und die Ökosysteme vernetzt (siehe z.B. http://www.lfu.bayern.de/natur/landschaftsplanung/planungsbeispiele/lechtal/index.htm). Zur Zeit sind nur vereinzelte Inseln vorhanden, wie die Kissinger Heide oder die Kissinger Bahngruben. Durch die geplante Trasse, die auf einer Länge von mehr als 20 km genau durch dieses Gebiet führt, wären diese Ziele nur noch sehr eingeschränkt zu verwirklichen.
Der Lech ist über weite Abschnitte ein zur Energieerzeugung hochgradig genutzter Fluss, dessen ursprüngliche ökologische Funktion weitgehend verloren gegangen ist, wodurch zahlreiche Tier- und Pflanzenarten sowie Ökosysteme nicht mehr vorhanden bzw. bedroht sind. Es ist daher Ziel der Umweltverbände und der bayerischen Staatsregierung, den Lech in dem betroffenen Abschnitt zu renaturieren (siehe z-B. http://www.wwa-don.bayern.de/fluesse_seen/massnahmen/liccaliber/ziele/renaturierung/index.htm). Die geplante Trasse würde über mehr als 20 km im Einflussbereich dieses hochsensiblen Flusses führen. Zusätzlich wäre ein großes Brückenbauwerk zur Querung des Lech erforderlich.

Damit wären erfolgsversprechende Ansätze den Lech und die durch ihn bestimmten Ökosysteme südlich von Augsburg teilweise wiederherzustellen nicht mehr möglich.

Abtrennung des Naturdenkmals Bahngruben von den Lechheiden:



Rosa: europäisch Geschützte FFH-Flächen

Orange: Trassenverlauf (grob)

Rot umrahmt: ND Neukissinger Bahngruben

Hellgrün: extensive Wiesen, Heide-regenerationsflächen (Biotopverbundflächen)

Orange: Trassenverlauf (grob)

Die Osttangente schneidet das europaweit bedeutsame Naturdenkmal Bahngruben vom Naturschutzgebiet Kissinger Heide und den Lechauen ab. Erst in den letzten Jahren hat man sehr erfolgreich versucht, diese Schutzgebiete mittels Ausgleichsflächen wieder besser zu verknüpfen. Die Verbindung dieser Lebensräume ist für den mittelfristigen Erhalt dieser Naturjuwele essentiell wichtig.

Die auch als europäisch bedeutsames FFH-Gebiet geschützten Bahngruben haben einen außerordentlichen Orchideenbestand und anderer streng geschützter Arten aufzuweisen:

Spinnen-Ragwurz, Hummel-Ragwurz, Sumpf-Gladiole, Kleines Knabenkraut, Brand-Knabenkraut sind nur einige der floristischen Perlen dieses Gebiets. So ist dort beispielsweise 1/3 des bayerischen Bestandes des Spinnen-Ragwurz zu finden. Weitere in Bayern vom Aussterben bedrohte Schmetterlings- und Insektenarten haben dort Ihren Lebensraum.

Brand-Knabenkraut

Sumpf-Gladiole

Kiebitz

Um die Biotopvernetzung zwischen Bahngruben und Kissinger Heide/Lechauen zu erreichen, wurden entsprechende Sukzessionsflächen als Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke München-Augsburg eingerichtet. Diese haben sich sehr gut entwickelt, weshalb Sie auch teilweise als FFH-Gebiet unter Schutz gestellt wurden. Diese wertvollen Verbindungsflächen werden durch die Trasse teilweise überbaut. Eine angedachte Grünbrücke mag für Großtiere eine geeignete Option bieten, für die in diesem Fall wertbestimmenden typischen Arten der Kalkmagerrasen ist sie jedoch ungeeignet. Ausserdem sind allein durch die Baumaßnahmen erhebliche Nachteile für die FFH-Gebiete zu befürchten.

Der durch den Verkehr zusätzlich entstehende Staub- und Stickoxideintrag würden die Flora auf den dortigen Magerrasenstandorten stark beeinträchtigen. Zahlreiche Tierarten (v.a. verschiedene geschützte Insektenarten) sind in Ihren Populationen durch einen Straßenbau auch mit Grünbrücke gefährdet. Der bisher unzerschnittene Bereich zwischen Lech und Bahnlinie stellt einen wichtigen Rückzugsraum für bedrohte Ackervögel dar. So liegen sowohl für Kiebitz als auch für Feldlerche, Wachtel und Rebhuhn Brutnachweise vor.

4) Ziel des BVWP ist laut Grundkonzeption, die Verbesserung der Lebensqualität einschließlich Lärmsituation in Regionen und Städten.

Das Ziel des BVWP die Lebensqualität und die Lärmsituation in Regionen und Städten zu verbessern wird nicht erreicht. Die geplante Trasse führt mitten durch ein intensiv, von mehr als 100.000 Menschen in der Region genutztes Naherholungsgebiet mit Seen, Wäldern, Feldern, Reiterhöfen und Wanderwegen. Damit wäre ein wichtiges Naherholungsgebiet in seiner Funktion stark gefährdet. Dies wird dadurch verschlimmert, dass aus dem Großraum München/Augsburg ein großer Zuwanderungsdruck lastet, der in der Region zu einer permanenten Bevölkerungszunahme führt. Dies schränkt zusätzlich die vorhandenen Erholungsräume ein und bedeutet gleichzeitig, dass vorhandenen Erholungsräume um so dringender zu erhalten sind. Die Lebensqualität wird hingegen allenfalls für nur wenige Anlieger an der B2 in Kissing verbessert. Eine Verbesserung in anderen Bereichen ist nicht erkennbar und wurde auch nicht im vorliegenden BWVP-Entwurf belegt. Diese Effekte wurden bei der Nutzen-Kosten-Analyse nicht berücksichtigt.

Es wird mit einer Verkehrszunahme auf der Osttangente von ca. 30.000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet (laut Prognose BVWP). Ein Teil dieses zusätzlichen Verkehrs wird die ca. 10 km

kürzere Abkürzung Richtung München zwischen A8 und B2 über die B300 durch Friedberg nehmen. Damit wird die Belastung der Anwohner Friedbergs deutlich zunehmen. Diese Situation wird durch die Lkw-Mautpflicht auf Bundesstraßen und durch die Einführung der Maut für Lkw ab 7,5 t verschärft. Diese Einschätzung wird dadurch bestätigt, dass im vorliegenden BVWP eine Zunahme prognostiziert wird. Allerdings ist nicht erkennbar, ob hier bereits die Maut in die Simulation eingerechnet wurde. Diese Effekte wurden bei der Nutzen-Kosten-Analyse nicht berücksichtigt.

Der Ziel- und Quellverkehr zwischen Mering und Kissing wird zu einer deutlich geringeren Abnahme des Verkehrs innerhalb Kissings und bei Mering/St.Afra auf der dann alten B2-Trasse führen als in der Prognose des BVWP angegeben. Hier ist die Situation zu berücksichtigen, dass die Anschlussstelle an die Osttangente für Mering weit außerhalb im Westen des Ortes liegt. Weiterhin sind in Kissing lediglich zwei Anschlussstellen an den jeweiligen Ortsenden geplant. Die Einschätzung, dass der Verkehr innerhalb Kissings auf 5.000 Fahrten/Tag abnehmen wird, ist daher völlig unrealistisch. Insbesondere auf der alten Verbindung zwischen Mering/St. Afra und der dann neuen Anschlussstelle bei Kissing immer noch 20.000 Fahrten/Tag prognostiziert werden. Diese Effekte wurden bei der Nutzen-Kosten-Analyse nicht berücksichtigt.

Die Bewohner der Streusiedlung östlich von Königsbrunn wären unmittelbar von erheblichen Emissionen betroffen und der Naherholungsraum in diesem Gebiet ginge verloren. Ähnlich ist es für die Bewohner im Westen von Mering/St.Afra und die Bewohner der St. Anton Siedlung in Augsburg. Die Region ist bereits jetzt schon durch die 4-gleisige Bahnverbindung Augsburg-München starken Schallemissionen ausgesetzt, in einigen Siedlungen würden durch die Trasse erhebliche zusätzliche Belastungen durch die Osttangente entstehen. Diese Effekte wurden bei der Nutzen-Kosten-Analyse nicht berücksichtigt.

Zur Erreichung des Ziels des BVWP die Lebensqualität und die Lärmsituation in Regionen und Städten zu verbessern sind keine Alternativen zur Osttangente geprüft worden. Hierzu gehören insbesondere Geschwindigkeitsreduzierung innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Verbesserung der Ampelschaltungen, Zeitweise Einschränkung des LkW-Verkehrs innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Einsatz von Flüsterasphalt innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Einsatz von Schallschutzwänden innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Tieferlegung der Trasse verbunden mit Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Einbahnregelung in Kissing auf der jetzigen B2 und Verlagerung des Verkehrs in die andere Richtung auf die Straße westlich der Bahnlinie (Auenstraße).

5) Ziel des BVWP ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der Verkehr entlang der AIC 25 ist zum größten Teil Zubringer-Verkehr der angrenzenden Gewerbegebiete in Derching, Augsburg Lechhausen und Friedberg West. Durch eine Planung von drei teilplanfreien Knotenpunkten auf eine Streckenlänge von 5,5 km wird es an diesen Knotenpunkten zu erheblichen Behinderungen auf der Ausbaustrecke und einem stark ansteigen Unfall-Risiko kommen, da die abführenden Straßen nicht in der Lage sind, den zugeführten Verkehr schnell abzuleiten.

Zur Erreichung des Zieles, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind keine Alternativen geprüft worden. Hierzu gehören insbesondere Geschwindigkeitsreduzierungen sowie Veränderungen

in der Verkehrsführung und ggf. bauliche Maßnahmen an bestehenden Kreuzungspunkten wie z.B. Mering Nord.

Bei der Bewertung der Osttangente Augsburg in der Projektbeschreibung liegen methodische Mängel vor:

Der Flächenverbrauch wurde falsch berechnet:

Durch die geplante Trasse der Osttangente inkl. der damit verbundenen Anschlussstellen, Versorgungsflächen, Schallschutzflächen etc. wird eine Fläche von mindestens 157 ha verbraucht (lt. Schreiben bayerischen Staatsministerium des Innern vom 8.6.2015 an die Landtagsabgeordnete Christine Kamm). Die im BVWP geplanten 82 ha, stellen eine deutliche Abweichung dar und sind zu überprüfen und in die Kosten-Nutzen-Analyse neu zu berechnen!

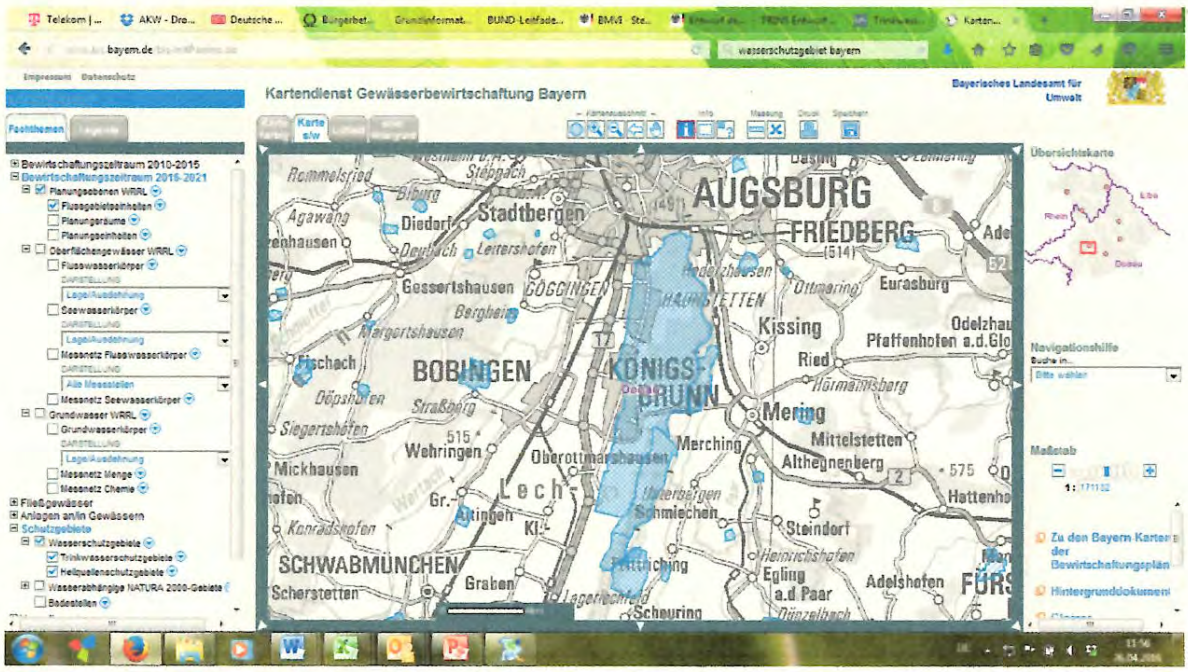
Verkehrsmodell und Verkehrsprognose mit erheblichen methodischen Mängeln:

Für die St- Johannes-Str. in Königsbrunn (siehe Karten unten) werden LKW und PKW-Zunahmen von je über 1000 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert, obwohl die St. Johannes Straße im östlichen Abschnitt nur als Fahrrad- und Fußweg gewidmet ist. Hier kann überhaupt kein KFZ-Verkehrs stattfinden.

Solche Fehler legen nahe, dass für das Verkehrsmodell falsch ist und es deswegen auch zu falschen Verkehrszahlen und Verkehrsprognosen kommt. Das Verkehrsmodell muss validiert und die Verkehrsprognosen neu gerechnet werden.

Keine Berücksichtigung Trinkwasserschutzgebiete:

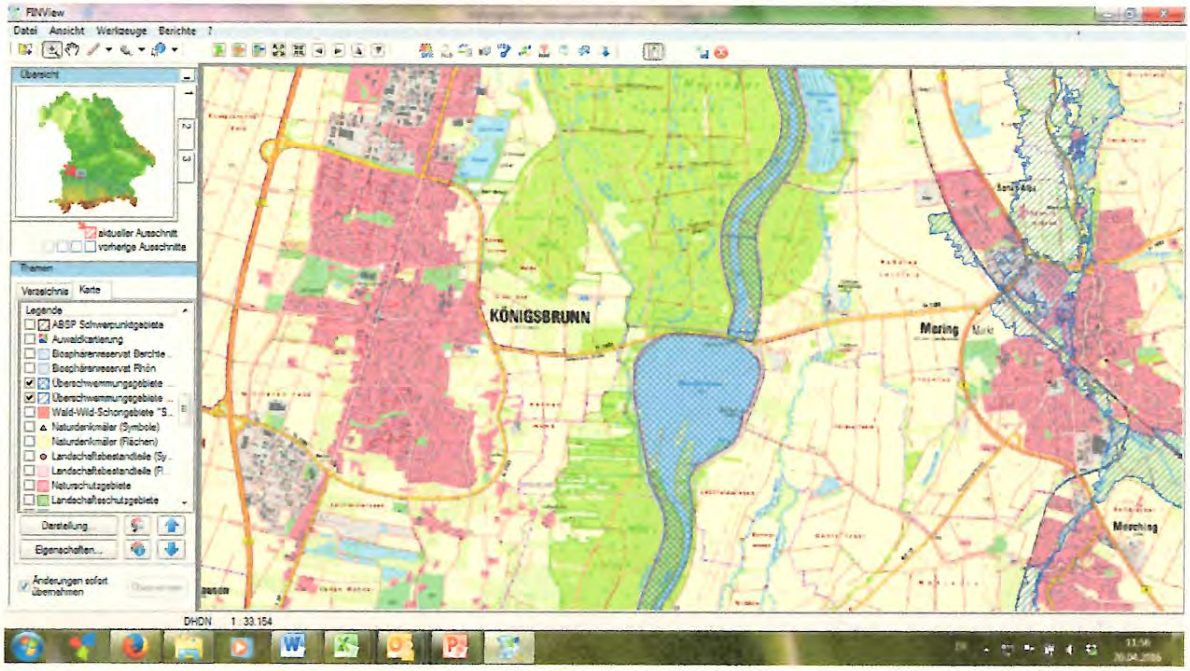
Die großflächige Durchfahrung der Trinkwasserschutzgebiete südlich von Ausgburg und südöstlich von Königsbrunn sind im Umweltbeitrag der Prins-Projektbeschreibung nicht berücksichtigt und muss nachgeholt werden.



Südlich von Augsburg befindet sich eines der größten Trinkwasserschutzgebiete Europas, aus dem ca. 300.000 Menschen versorgt werden. Entsprechendes gilt für die Brunnen der Gemeinde Kissing. Die geplante Osttangente würde über ca. 10 km mitten durch dieses Gebiet führen. Durch den Bau der Straße, Schadstoffemissionen der Fahrzeuge und durch Unfälle kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Trinkwasser erheblich kontaminiert wird. Es wurde nicht berücksichtigt, dass das Grundwasser sehr oberflächennah liegt und starke Strömungen aufweist.

Keine Berücksichtigung Überschwemmungsgebiete:

Die Durchfahrung des amtl. Überschwemmungsgebiets Lech ist in im Umweltbeitrag der Prins-Projektbeschreibung nicht berücksichtigt und muss nachgeholt werden.



Hohe Umweltbetroffenheit hat keinen Einfluss auf die Bewertung:

Es ist nicht erkenntlich wie die attestierte hohe Umweltbetroffenheit Eingang in die Bewertung „vordringlicher Bedarf" und gefunden hat. Wir fordern daher eine genaue Begründung wie sich die hohe Umweltbetroffenheit auf die Einstufung auswirkt.

Keine Nachvollziehbarkeit gegeben:

Auf Grund fehlender Detaildaten ist die Kosten- und Nutzenkalkulation nicht nachvollziehbar. Siehe hierzu Methodenhandbuch. Die den Formeln zu Grunde liegenden Parameterwerte wurden nicht veröffentlicht. Damit kann das Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung nicht vollständig durchgeführt werden und muss zu diesen Punkten wiederholt werden. Wir behalten uns hierzu den Klageweg vor, da hiermit das europäisches Recht zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der strategischen Umweltprüfung verletzt wird.

Monetarisierung von Fahrzeitgewinnen nicht wissenschaftlich korrekt:

Die monetarisierte Bewertung von Fahrtzeitersparnissen durch Privatfahrten ist nicht akzeptabel. Es handelt sich hier um keine tatsächlich erwirtschafteten Leistungen sondern lediglich um virtuelle Werte. Es ist unzulässig, diese im Nutzen/Kosten-Verhältnis mit tatsächlich entstehenden Kosten in Relation zu setzen.

Die monetarisierte Bewertung von Fahrtzeitersparnissen durch Privatfahrten ist nicht akzeptabel, insbesondere der Verzicht auf Schwellenwerte. Die Monetarisierung beruht auf

Daten aus einer statistischen Untersuchung. Diese Untersuchung enthält einen gravierenden methodischen Fehler, der leider in der Literatur bisher nicht ausreichend gewürdigt wurde (siehe hierzu "Ermittlung von Bewertungsansätzen für Reisezeiten und Zuverlässigkeit auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung" und hier insbesondere Kapitel 5.1.6). Die Probanden werden gebeten, Zeitersparnisse mit für sie akzeptable Kosten zu hinterlegen. Dabei werden die Zeitangaben in Stunden und Minuten gemacht. Aus psychophysikalischen Untersuchungen ist bekannt, dass Menschen Zahlenverhältnisse sehrt gut abschätzen können und dabei auch nur sehr niedrige Schwellenwerte haben. Bei Zeitschätzungen sieht dies allerdings ganz anders aus. Das Verhältnis von Zeitlängen kann durch Menschen nur sehr schwer eingeschätzt werden. Daher ist es methodisch unzulässig, die Kosten für Zeitersparnisse auf Zeitwerten zu basieren, die als Zahlen angegeben werden. Vielmehr muss bei einer derartigen Umfrage, die tatsächliche Zeitwahrnehmung der Probanden berücksichtigt werden. Alternativ muss durch Kontrollversuche nachgewiesen werden, dass Schätzungen auf Basis von Zahlenwerten für Zeiten nicht signifikante Unterschiede zu Schätzungen ergeben, die auf tatsächlich erlebten Zeiten durch die Probanden basieren. Wir verweisen hier ausdrücklich auf die reiche Quelle an psychophysikalischen Studien, in der diese Sachverhalte eindeutig nachgewiesen werden (siehe z.B. "The Perception of Time", Lorrain et al., Perception and Psychophysics, 1974, oder "Psychophysics of time perception and intertemporal choice models", Takahashi et al., Physika A, 2008, siehe auch"Understanding the variability of daily travel-time expenditures using GPS trajectory data", Gallotti et al., 2015, EPJ Data Science). Die bisherigen Studien, auf die sich der BVWP bezieht, sind daher als veraltet und methodisch nicht korrekt einzustufen.

Alternativen zur Osttangente Augsburg wurden nicht geprüft:

Zur Notwendigkeit des Projektes wird ohne Begründung angegeben, dass ein weiterer Ausbau der B17 im Stadtgebiet Augsburg nicht mehr möglich sei. Hier fehlt eine detaillierte Prüfung vernünftiger Alternativen. So könnten Verkehrsleitsysteme die Situation auf der B17 entlasten z.B. durch Wechsel der Fahrbahnrichtungen im Berufsverkehr. Seitenstreifen bzw. Erd-Schallschutzwälle könnten reduziert werden um die Anzahl der Spuren zu erhöhen. Die Straße könnte abschnittsweise zweigeschossig gebaut werden. Derartige Straßenbauvorhaben wurden in vielen Städten umgesetzt. Als weitere Alternative besteht die Möglichkeit, die B17 ganz oder in Teilen im Stadtgebiet als Tunnel zu gestalten, wie dies z.B. am mittleren Ring in München geschehen ist. Diese Maßnahmen würden ggf. sogar deutlich kostengünstiger als die geplante Osttangente ausfallen. So beträgt die Gesamtlänge der B17, deren weiterer Ausbau im Stadtgebiet problematisch wäre, ca. 2,5 km. Ein einbahniges Tunnelbauwerk mit einer Röhre der schwierigsten Kategorie kostet 30 Mio. Euro (laut statistischen Tabellen der obersten bayerischen Baubehörde, uns zur Verfügung gestellt vom staatl. Bauamt Augsburg). Dies bedeutet dass der Bau einer zweibahnigen Doppelröhre ca. 150 Mio. Euro kosten würde.

Zur Erreichung des Ziels des BVWP klimaschädliche Abgase und Schadstoffe zu reduzieren sind keine Alternativen zur Osttangente geprüft worden. Hierzu gehören insbesondere die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Verbesserung der Taktraten im Raum Augsburg/München, eine Verbesserung der Nahverkehrsversorgung zwischen Königsbrunn und Mering, eine Verbesserung der Taktfrequenz der Bahn zwischen Mering/Kissing und Augsburg, Geschwindigkeitsreduzierung innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300,

Verbesserung der Ampelschaltungen, Zeitweise Einschränkung des LkW-Verkehrs innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300.

Folgende Maßnahmen können Lärmentlastungen erreichen:

Maßnahme	Lärmminderungs-potential	Beschreibung	Umsetzungs-horizont
Verminderung Lärmbelastung			
Beschränkung zuläss. Höchstgeschwind.keit	-2,4 dB(A)	von 50 km/h auf 30 km/h	kurz
Lärmmindernder Fahrbahnbelag	-6 bis -8 dB(A)	Austausch v. herkömmlichem Asphalt (SMA) gegen offenporigen Asphalt („Flüsterasphalt")	mittel
Signalsteuerung („Grüne Welle")	-2 bis -3 dB(A)	Homogenisierung Verkehrsfluss	mittel
Ortsumfahrung	-3 dB(A)	Bei -50% Verkehrsaufkommen	lang
Rück-/ Umbau von Straßen	-10 dB(A)	-90% Verkehrsaufkommen	lang
Verringerung von Lärmimmissionen			
Veränderte Aufteilung Str.-Querschnitte	bis -4 dB(A)	Abhäng. v. Abstand Str.-Achse	mittel
Lärmschutzwände	-5 bis -15 dB(A)	Abhängig von Höhe und Länge	mittel
Schadensbeseitigung Straßenoberflächen	-1 bis -2 dB(A)		mittel
Verlagerung der Lärmbelastungen			
Lenkung des Lkw-Verkehrs	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 5% auf 0%	mittel
gebietsbezogene Verkehrsverbote	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 10% auf 0%	mittel
Vermeidung Lärmbelastungen			
Dezentrale Gewerbegebiete /	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 5% auf 0%	lang
Güterverkehrszentren	ca. -5 dB(A)	SV-Anteil von 10% auf 0%	lang
Förderung Umweltverbund	ca. -1,5 dB(A)	- 30% Verkehrsaufkommen	Lang
Förderg. Multimodaler Verkehre	ca. -3 dB(A)	- 30% Verkehrsaufkommen	lang

Für den Abschnitt der der B2 hätte insbesondere geprüft werden müssen: Geschwindigkeitsreduzierung innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Verbesserung der Ampelschaltungen, Zeitweise Einschränkung des LkW-Verkehrs innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Einsatz von Flüsterasphalt innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Einsatz von Schallschutzwänden innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Tieferlegung der Trasse verbunden mit Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Orte Kissing und Friedberg auf B2 und B300, Einbahnregelung in Kissing auf der jetzigen B2 und Verlagerung des Verkehrs in die andere Richtung auf die Straße westlich der Bahnlinie (Auenstraße).

Zur Erreichung des Zieles, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind keine Alternativen geprüft worden. Hierzu gehören insbesondere Geschwindigkeitsreduzierungen sowie Veränderungen in der Verkehrsführung und ggf. bauliche Maßnahmen an bestehenden Kreuzungspunkten wie z.B. Mering Nord.

Alternativen zur Funktion der Osttangente im Gesamtnetzt wurden nicht geprüft. Hierzu gehört insbesondere die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn und die Stärkung des ÖPNV in der Region.

1) Seit Jahrzenten wird für den Raum Augsburg ein echtes S-Bahn-System gefordert. Dazu müsste auf den Strecken Augsburg Donauwörth und Augsburg – Dinkelscherben ein drittes Gleis gebaut werden. Als Alternative zur Osttangente ist zu prüfen, wie sich die Einführung eines S-Bahn-Systems auf das Verkehrsaufkommen im Raum Augsburg auswirkt.

2) Seit Jahrzehnten wird in Augsburg über den Bau eines Güterverkehrszentrums gestritten. Nun soll dieses endlich einen Gleisanschluss bekommen. Als Alternative zur Osttangente muss geprüft werden, wie sich eine Fertigstellung des Güterverkehrszentrums an der Kreuzung B17/A8 auf das Verkehrsaufkommen im Raum Augsburg auswirkt.
3) Das Umweltbundesamt fordert am 25.4.2016, 60% der Budgets für den Bundesverkehrswegeplan für Schienenprojekte bereitzustellen. Es ist zu prüfen, wie sich eine solche Verteilung der Investitionsmittel auf den KFZ- und LKW-Verkehr auch in der Region Augsburg auswirkt.
4) Seit Jahren wird eine LKW-Maut gefordert, welche alle externen Umweltkosten mitberücksichtigt. Es ist daher zu prüfen, wie sich eine deutlich höhere LKW-Maut zusammen mit einer deutlichen Umverteilung der Investitionen (siehe 3) auf den LKW-Verkehr in der Region auswirkt.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Frey
BN-Regionalreferent für Schwaben