

Positionspapier der CSU Mering zur Osttangente Augsburg



Ortsverband **MERING**

Beschlossen in einer gemeinsamen Sitzung des CSU-Ortsvorstandes und der CSU-MGR-Fraktion am 08. Juli 2015 im Papst-Johannes-Haus, Filmsaal

1.) Präambel:

Die CSU Mering hat in drei Fraktionssitzungen, drei Vorstandssitzungen, einer Monatsversammlung und in drei verschiedenen Arbeitskreisen ausführlich und sehr sachbezogen über den Vorschlag einer Augsburger Osttangente diskutiert. Allen Gesprächen lagen keine Detailplanungen zugrunde, sondern die öffentlich diskutierten Vorschläge sowie die in der Anlage beigefügten Grundlageninformationen von MdB Durz (Stand: 20.02.2015).

Nach der Erarbeitung der im Folgenden dargestellten Vor- und Nachteile des Projektes haben die Gruppen mögliche Handlungsalternativen erarbeitet. Alle erarbeiteten Informationen sind informativ zusammengefasst, aber inhaltlich vollständig wiedergegeben.

Ferner ist festzuhalten, dass diese Beurteilung aus Meringer Sicht erarbeitet wurde und bewusst weder Vor- noch Nachteile anderer Gemeinden diskutiert wurden. Dies soll den dortigen Gemeindevertretern vorbehalten sein.

Im Anschluss findet sich ein aus den Sachargumenten resultierender Beschluss, der in einer gemeinsamen Sitzung von CSU-Ortsvorstand und CSU-Marktgemeinderatsfraktion gefasst wurde.

2.) Darstellung der Vor- und Nachteile:

Das Projekt „Osttangente Augsburg“ ist in vier Teilabschnitte gegliedert. Der Markt Mering wird mit seiner Flur im Teilabschnitt 3 tangiert, welcher vom Schwabhof über Kissing nach Mering reicht. Dieser Abschnitt besitzt bei der Umsetzung die höchste Priorität. Die folgende Darstellung bezieht sich aus Meringer Sicht auf diesen Teilabschnitt ohne den Anspruch auf Vollständigkeit.

Pro	Contra
<p>Die Osttangente könnte die Entstehung neuer Gewerbegebiete und die Ansiedlung von mehr Gewerbebetreibenden ermöglichen. Dies würde zu höheren Gewerbesteuererträgen führen und neue Arbeitsplätze schaffen.</p> <p><u>Aber:</u> Durch die hohen Grundstückspreise in Mering und besonders im Vgl. zum Lechfeld ist die Größenordnung des Standortvorteils durch die Osttangente fraglich.</p>	<p>Es sind Staus am Nadelöhr nach Königsbrunn zu erwarten. Der Abschnitt 3 vom Schwabhof nach Mering soll als erstes umgesetzt werden. Ob bzw. wann eine Vierspurigkeit nach Königsbrunn umgesetzt wird ist offen. Dieser Abschnitt müsste gegen großen Widerstand erst in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Durch dem Übergang von Vierspurigkeit zur Zweispurigkeit sind Stauungen und ein Verkehrsnadelöhr zu erwarten.</p>
<p>Bessere und schnellere Verkehrsanbindung in Richtung Königsbrunn, Allgäu, Stuttgart.</p>	<p>Enormer Flächenverbrauch bei zwei Fahrspuren für jede Richtung (zweibahniger Ausbau), insbesondere auch aufgrund der zusätzlich notwendigen Ausgleichsflächen. Massiver Verlust von landwirtschaftlichen Flächen.</p>

<p>Unfallschwerpunkt an der bisherigen B2 - Abzweigung Königsbrunn wird entschärft (erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Park & Ride Platz Deutsche Bundesbahn)</p>	<p>Flurbereinigung ist notwendig (landwirtschaftliche Nutzungswege sind in alter Form nicht mehr vorhanden, Felder müssen neu verteilt werden etc.)</p>
<p>Verkehrslärm im Osten von St. Afra reduziert sich.</p>	<p>Signifikante Zunahmen der Lärmbelästigung für die Bewohner von Mering und insbesondere in St. Afra (insb. im Westen) durch eine autobahnähnliche Schnellstraße vor den Toren Mering, insbes. bei meistens vorherrschendem Westwind.</p>
<p>Die Anbindung Merings an die Verkehrsinfrastruktur würde verbessert.</p> <p><u>Aber:</u> Die Osttangente verbessert nicht die Anbindung an München, da die Pendler entweder mit der Bahn nach München fahren oder die Autobahnauffahrt Odelzhausen nutzen. Eine Fahrtroute über Derching nach München wäre trotz ausgebauter Osttangente ein weiter Umweg.</p>	<p>Mehrverkehr in Mering durch Mehrverkehr in der Region nach Ausbau der B2 zur Osttangente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wg. reduzierter Anzahl an Auffahrten. • wg. Zunahme des Verkehrs von der B2/ Mering zur A8/Odelzhausen über den Kreisverkehr an der Hörmannsberger Straße, da Mering keine Ortsumfahrung Richtung Odelzhausen hat. • wg. automatischer Verkehrsleitung über die schnellste Anbindung durch Navigationsgeräte (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60km/h auf der B17 im Augsburgs Stadtgebiet).
	<p>Zunahme des gesamten Verkehrs in der Region aufgrund der überregionalen Bedeutung.</p>
	<p>Durch die massive Versiegelung von Flächen Gefahr der Zunahme von Schäden bei Hochwasser (überflutete Keller etc.)</p>
	<p>Luftverschmutzung / Umweltprobleme im Naturschutz-/Wasserschutzgebiet</p>
	<p>Massiver Eingriff in die Naturschutzgebiete werden notwendig (Kissinger Heide). Außerdem werden die Erreichbarkeiten der Naherholungsgebiete Weitmannsee und Mandichosee erheblich erschwert.</p>
	<p>Neue zusätzliche Straßen verbrauchen unnötig Ressourcen statt den Erhalt / Unterhalt der bestehenden Straßen zu fördern.</p>
	<p>Verstärkung vieler Contra-Punkte wie bspw. der Flächenverbrauch bei der Ulrich-Variante.</p>
<p>Unterstützung der Nachbargemeinde Kissing bei der Suche nach einer Entlastung für die Ortsdurchfahrt auf der derzeitigen B2.</p>	<p>Verminderung der Lebensqualität in der Region.</p>

3.) Zusammenfassung und Fazit:

Als Vorteil wird grundsätzlich eine verbesserte Verkehrsanbindung als gewinnbringend angesehen, welcher sich bei genauer Betrachtung jedoch sofort wieder einschränkt. Der Zeitvorteil in Richtung B17 / Königsbrunn wird als nicht erheblich eingestuft. In Richtung München ergibt sich kein Zeitvorteil, zumal die neuen Ortsumfahrungen auf der Anbindung nach Odelzhausen die Erreichbarkeit deutlich verbessern. Zusätzlicher überörtlicher Verkehr wird angezogen und die Straße nach Odelzhausen über den Kreisverkehr an der Hörmannsberger Straße belastet. Die Möglichkeiten im gewerblichen Bereich werden insgesamt aufgrund des lokalen Preisniveaus und derzeit fehlender Flächen für neue Gewerbeansiedlungen als unzureichend angesehen. Hier ist teilweise auch die Ortspolitik gefragt z.B. bei der Errichtung eines Gewerbeparks außerhalb von Mering. Eine rechtzeitiger Einfluss bei den Planungen ist zwingend erforderlich.

Ein alternativer Routenverlauf ist schwierig, eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit max. 100 km/h sowie Lärmschutzmaßnahmen (z.B. auch Trasse untertunnelt führen) zwingend notwendig. Aufgrund der überwiegenden Problemstellungen sind alle Arbeitsgruppen zu dem Schluss gekommen, dass weder die derzeitige Planungsgrundlage, aber vor allem nicht der Alternativvorschlag von MbB Volker Ulrich gewünscht wird.

Die Belastungsschwerpunkte in den Bereichen Friedberg (B300), Kissing und Mering-St. Afra (jeweils B2) werden jedoch nicht in Abrede gestellt. Deshalb wird als tragfähiger Kompromissvorschlag eine einbahnige, räumlich nicht getrennte Kissinger Ortsumfahrung westlich der Bahn und am Rande der Meringer Flur bis zur Kreuzung nach Königsbrunn gesehen (ähnlich der ehem. Variante C2 – siehe Anlage). Im Gegensatz zum Ausbau der B300 in Friedberg würden zwei Bahnen (= vier Spuren) auf der Meringer Flur keine Verdoppelung, sondern sogar eine Verdreifachung der Kapazität zur Folge haben, weil die alte B2 bestehen bleibt, in Friedberg hingegen eine bestehende Trasse nur erweitert wird. Damit ist der Flächenverbrauch im Bereich Mering auch erheblich größer. Außerdem wäre die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete deutlich erschwert.

Große Schwierigkeiten ergeben sich bei einem autobahnähnlichen Vollausbau auch dadurch, dass der Teilabschnitt 3 (Bereich Kissing – Mering) die höchste Priorisierung besitzt. Es bestünde die Möglichkeit, dass dieser Abschnitt zügig realisiert wird, weitere Abschnitte jedoch möglicherweise erst lange später oder sogar nie kommen. Derlei Verzögerungen sind durchaus üblich und können im Bereich von zehn und mehr Jahren liegen. Es entstünde in diesem Fall keine 4-spurig durchgehende Schnellstraße Derching – Königsbrunn, vielmehr würde das 4-spurig ausgebaute Teilstück westlich von Mering enden und dort in die vorhandene 2-spurige Straße übergehen. Der dort entstehende Rückstau würde ein noch höheres Maß an Lärm und Abgasen mit sich bringen. Dies war seinerzeit bei der Bodenseeautobahn zu beobachten, bevor der durchgehende Ausbau fertig gestellt wurde.

4.) Beschluss:

In einer gemeinsamen Sitzung des CSU-Ortsvorstands und der CSU-Marktgemeinderatsfraktion vom 08. Juli 2015 und auf Basis des einstimmigen Beschlusses vom 29. April 2015 wurde deshalb folgender Beschluss gefasst:

„Der CSU-Ortsverband Mering, vertreten durch die Vorstandschaft, trägt grundsätzlich den einbahnigen (=zweispurigen) Bau einer Kissinger Ortsumfahrung ohne räumliche Trennung der Fahrspuren (kein Mittelstreifen, kein autobahnähnlicher Ausbau) mit. Dabei ist zwingend eine weitere Belastung des Meringer Ortsteils St. Afra durch eine Rückführung der Ortsumfahrung Kissing auf die B2 vor St. Afra zu vermeiden.

Ein zweibahniger (=vierspüriger) Ausbau zu einer Osttangente mit überörtlicher Bedeutung wird auch dann abgelehnt, wenn ein einbahniger Ausbau unrealistisch ist. Die weiter südlich verlaufende Ulrich-Variante wird grundsätzlich abgelehnt.

Mit dieser Lösung lassen sich die oben aufgeführten Problemfelder deutlich reduzieren. Die positiven Aspekte hingegen lassen sich auch in abgespeckter Form ohne große Einschränkungen nutzen. So erfolgt beispielsweise eine verbesserte Verkehrsanbindung und eine Entlastung von Lärm- und Unfallschwerpunkten bei weiter gewährleisteter Anbindung an die Naherholungsgebiete und einem verminderten Flächenverbrauch. Trotzdem ist in einem weiteren Planungsstadium darauf zu achten, dass die o.g. Problemfelder in der Betrachtung ausreichend Berücksichtigung finden.“

Der Beschluss erfolgte einstimmig.

Mering, den 8. Juli 2015

gez. Florian A. Mayer
Ortsvorsitzender
Zweiter Bürgermeister, Kreisrat

gez. Stefan Enzensberger
Schriftführer
Marktgemeinderat

5.) Anlagen: Unsere Grundlagen der Beratung

- Informationen zum Thema „B2 Osttangente Augsburg“ von MdB Durz (Stand: 20.02.2015)
- B2 Osttangente Augsburg – Übersichtslageplan
- Grafik “Varianten für B2neu”



Informationen zum Thema “B2 Osttangente Augsburg“

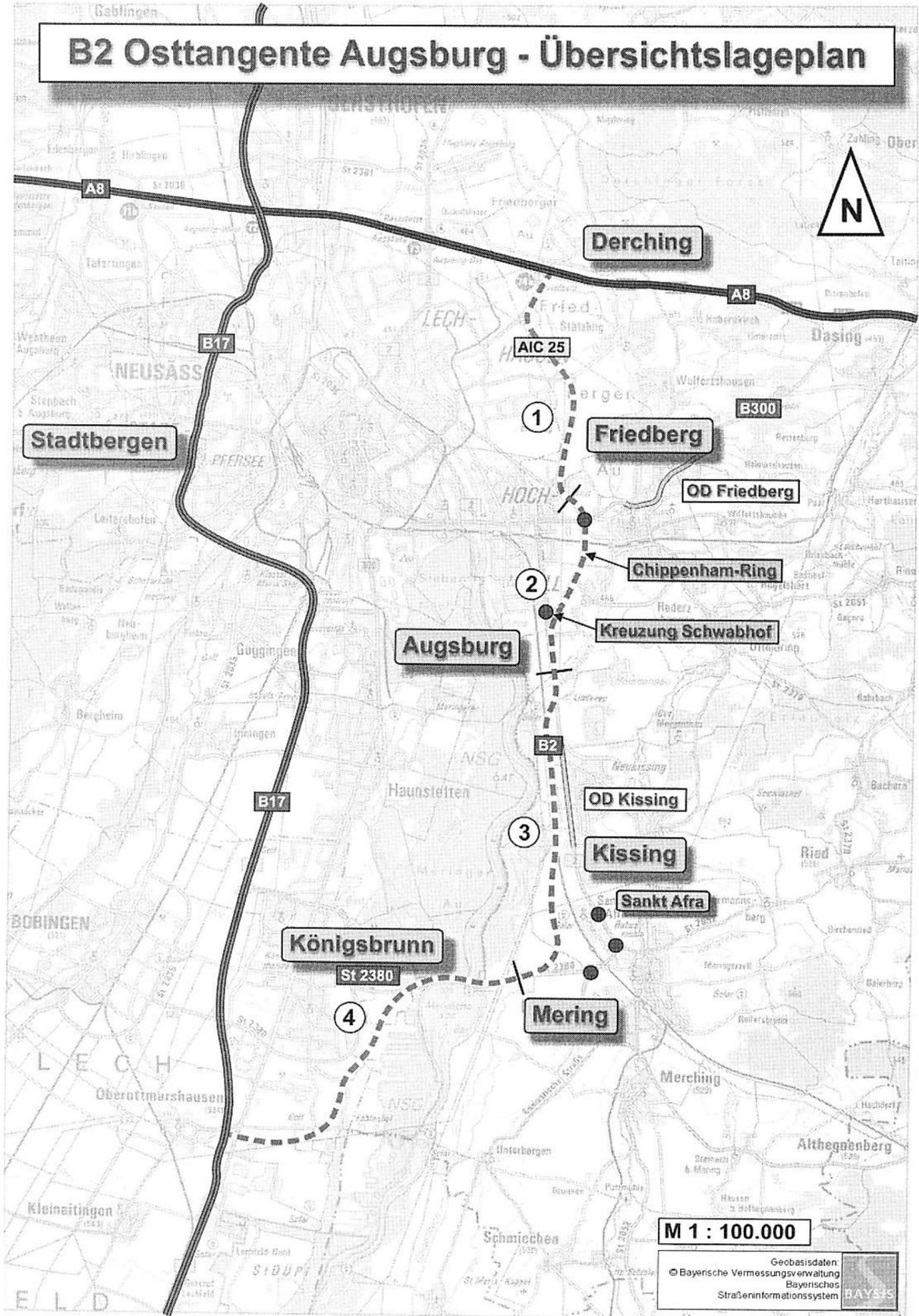
- Voraussichtlich im Herbst 2015 wird in Berlin der **Bundesverkehrswegeplan 2015** durch das Bundeskabinett beschlossen. Darin sind für den Zeitraum von 10 bis 15 Jahre alle beabsichtigten Infrastrukturprojekte des Bundes aufgeführt
- Für die Region östlich von Augsburg gibt es zwei Belastungsschwerpunkte, die für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplan von großer Bedeutung sind:
 - Die Belastung **Friedbergs** in Folge des innerstädtischen Verlaufs der B 300
 - Die Belastung **Kissings** sowie des Meringer Ortsteil **St. Afra** in Folge des innerörtlichen Verlaufs der B 2
- Für beide Problemkreise wurden **Maßnahmen** für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet:
 - Die Ortsumfahrung Friedberg (B 300)
 - Die Ortsumfahrung Kissing (B 2) als Teilprojekt der „B2 Osttangente Augsburg“
- Einzelne Ortsumfahrungen haben eine sehr geringe Realisierungschance. Diese erhöhen sich jedoch, wenn die Maßnahmen in einem **überörtlichen Gesamtzusammenhang** stehen
- Die **Osttangente Augsburg** mit Kosten von insgesamt **180 Mio. €** hat eine Länge von rund **24 km** und wurde für die Meldung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in **4 Teilabschnitte** untergliedert:
 1. AS Friedberg (A 8) – B 300 bei Friedberg (**Teilabschnitt 1**)
zweibahniger Ausbau der AIC 25 zwischen Derching und Friedberg
Länge: 5,5 km, Kosten: 19,8 Mio. €
 2. Westlich Friedberg (südlich der B 300) (**Teilabschnitt 2**)
zweibahniger Ausbau des Chippenham-Rings und der B 2 bis kurz vor Kissing mit höhenfreier Anbindung der B 300 bei Friedberg (Grundwasserwanne)
Länge: 3,2 km, Kosten: 38,4 Mio. €
 3. OU Kissing (**Teilabschnitt 3**)
zweibahnige Ortsumfahrung von Kissing und Mering-St.Afra mit Anbindung an die St 2380 (westlich der Bahnlinie Augsburg – München)
Länge: 7,1 km, Kosten: 41,3 Mio. €
 4. Kissing – Oberottmarshausen (B 17) (**Teilabschnitt 4**)
zweibahniger Ausbau der St 2380 zwischen Mering und Königsbrunn
Länge: 8,0 km, Kosten: 77,7 Mio. €

20.02.2015

Platz der Republik 1, 11011 Berlin, Telefon: +49 30 227-78505, Fax: +49 30 227-76504
hansjoerg.durz.ma03@bundestag.de

-
- Die **Ziele der Osttangente Augsburg** liegen in der Verteilung und Bündelung des Nord-Südverkehrs auf zwei leistungsfähige Verkehrsachsen, der Verbesserung des Verkehrsablaufs, wodurch Stauungen vermieden und Reisezeiten verkürzt werden, der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Entlastung unfallträchtiger Hauptverkehrsstraßen, der Entlastung der Anwohner von überlastungsbedingten Durchgangs- und Schleichverkehren in Wohngebieten und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie der Verbesserung der kommunalen Entwicklungsmöglichkeiten entlang der neuen Osttangente
 - Die Realisierung der Osttangente ist angesichts des hohen Investitionsvolumens ein **langfristiges Projekt**
 - Um die Realisierungschancen im Rahmen des nächsten Bundesverkehrswegeplans zu erhöhen, ist eine **Priorisierung** der **einzelnen Teilmaßnahmen** erforderlich:
 - Teilabschnitt 3 (Ziel: möglichst hohe Priorität im BVWP)
 - Teilabschnitt 1 (Ziel: möglichst hohe Priorität im BVWP)
 - Teilabschnitt 2 (Ziel: Verankerung im weiteren Bedarf des BVWP)
 - Teilabschnitt 4 (Ziel: Aufnahme in den BVWP)
 - Der **Zusammenhang** zwischen den beiden zum nächsten BVWP angemeldeten Projekte (**B 300 OU Friedberg** und **B2 Osttangente Augsburg**) besteht darin, dass durch die Realisierung der Osttangente die Wirkung der Ortsumfahrung Friedberg erzielt werden kann:
 - Durch den zweibahnigen Ausbau der AIC 25 zwischen Derching und Friedberg, kann ausreichend Kapazität geschaffen werden, um Verkehr, der bislang auf der B 300 durch Friedberg in Richtung A 8 geflossen ist, bereits ab der Kreuzung Chippenham-Ring über die AIC 25 und die A 8 zu führen. In Folge wird die B 300 quasi auf die AIC 25/A 8 verlegt und die jetzige Bundesstraße kann heruntergestuft werden. Durch die dann möglichen Maßnahmen wie etwa Tonnage- und/oder Geschwindigkeitsbegrenzungen oder auch bauliche Maßnahmen, kann eine erhebliche Reduzierung des örtlichen Durchgangsverkehrs in Friedberg erzielt werden
 - Begleitend zur oben beschriebenen Wirkung des Teilabschnitts 1 bedarf es Maßnahmen, die verkehrsleitend bereits an der Kreuzung Chippenham-Ring wirken
 - Die Realisierung der Teilabschnitte 3 und 1 während der Geltungsdauer des Bundesverkehrswegeplans 2015 ist für den Landkreis Aichach-Friedberg von **großer Bedeutung**. Dafür sollten alle Beteiligten aus der Region an einem Strang ziehen und in München und Berlin in dieselbe Richtung arbeiten

B2 Osttangente Augsburg - Übersichtslageplan



B2 neu

