

Marktgemeinderat Mering, öffentliche Sitzung am 20.4.2016

TOP 14: Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 20.04.2016: Bundesverkehrswegeplan (BVWP), Öffentlichkeitsbeteiligung

Tischvorlage: Textentwurf für die Formulierung des Einwands der Gemeinde Mering

Die Marktgemeinde Mering macht hiermit folgende Einwände gegen das Projekt B002-G080-BY Osttangente Augsburg im BVWP geltend.

In den Beschlüssen des Marktgemeinderates vom 25.3.2015 und vom 19.11.2015 spricht sich dieser gegen einen vierspurigen, autobahnähnlichen Ausbau der Osttangente aus. Ähnlich äußerte sich der Kreistag des Landkreises Aichach/Friedberg in seinem Beschluss vom 9.3.2016. Dieser nicht-vierspurige und nicht-autobahnähnliche Ausbau ist im vorliegenden Referentenentwurf des BVWP nicht vorgesehen und **eine entsprechende Alternative wurde nicht geprüft. Die Prüfung von vernünftigen Alternativen ist aber laut Grundkonzeption des BVWP zwingend erforderlich.**

Durch die jetzt vorgestellte, vierspurige Ausgestaltung der Osttangente würde der Markt Mering folgende erhebliche **Nachteile** erleiden. Diese wurden **im vorliegenden Referentenentwurf nicht oder nicht ausreichend gewürdigt.**

Für Merings Bürgerinnen und Bürger sowie für die Stadtentwicklung der Marktgemeinde spielen die Naherholungsgebiete direkt am Ortsrand westlich von Mering mit Feldern, Wegenetzen und den Lechauen eine zentrale Rolle. Ein erheblicher Anteil der guten Lebensqualität in Mering basiert auf diesen Naherholungsgebieten. Derzeit entwickelt die Marktgemeinde mit Förderung der bayerischen Staatsregierung ein integriertes **städtebauliches Entwicklungskonzept (I-SEK). In diesem spielen die Naherholungsgebiete am Lech eine zentrale Rolle für die Lebensqualität des Ortes.** Wir weisen darauf hin, dass Mering an der romantischen Straße liegt und daher auch im Rahmen des Tourismus eine wichtige Funktion einnimmt. **Eine vierspurige Bundesstraße würde die jetzt bestehende Lebensqualität und die städtebauliche Entwicklung in einem nicht vertretbaren Ausmaß negativ beeinflussen.**

Ein erheblicher Anteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche der Marktgemeinde liegt im Einzugsbereich der geplanten Osttangente. Der Erhalt von landwirtschaftlichen und bäuerlichen Strukturen spielt für die Marktgemeinde eine große Rolle. Dies wird auch im oben angesprochenen ISEK reflektiert. **Durch die geplante Osttangente wird Landwirtschaft im Lechtal westlich von Mering kaum noch möglich sein,** da auch Ausgleichsflächen für die Landwirte ortsnah nicht mehr zur Verfügung stehen.

Der vierspurige Ausbau hat außerdem das Ziel, **überregionalen Verkehr aufzunehmen**, der Verkehr wird daher auf der Osttangente deutlich zunehmen. Es ist naheliegend, dass der Großteil des Verkehrs in Richtung A8 und München dann die Abkürzung nach Odelzhausen nehmen wird, da diese Strecke ca. 20 km kürzer ist und inzwischen durch die Ortsumfahrung von Pfaffenhofen ertüchtigt wurde. Besonders nach der Einführung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen, wird es daher zu einer **erheblichen Belastung des Nordens von Mering führen. Dies wird dadurch verschärft, dass das Bundesverkehrsministerium plant, auch Lkw ab 7,5 Tonnen**

mautpflichtig zu machen. Diese Einschätzung wird durch die im BVWP veröffentlichte **Prognose zur Querschnittsbelastung gestützt**. Hier wurden zwar keine Zahlen veröffentlicht, die angegebenen Strecken sind aber rot markiert, was eine Zunahme des Verkehrs für Pkw und Lkw entspricht. Ob hierbei die Lkw-Maut auf Bundesstraßen bereits berücksichtigt wurde, ist im Methodenhandbuch des BVWP 2030 nicht angegeben. **Die Ausgestaltung der Straßen und Kreuzungen in Mering lassen eine Zunahme des Verkehrs nicht zu und es ist mit erheblichen Staus an der Kreuzung zwischen jetziger B2 und Augsburg Str. sowie am Kreisel zur Hörmannsberger Str. zu rechnen. Alternativ müssten diese Bereiche ertüchtigt werden. Die Auswirkungen und Kosten hierfür sind im vorliegenden Entwurf des BVWP nicht enthalten.**

Der Westen des Gemeindegebietes von St. Afra wird durch die Verkehrszunahme erheblichen Mehrbelastungen an Schall- und Schadstoffemissionen ausgesetzt. Dieses Gebiet ist bereits jetzt schon durch die 4-gleisige Bahnstrecke belastet. Dem gegenüber steht allenfalls eine **minimale Entlastung der Bewohner im Osten von Mering/St. Afra**, denn eine **wesentliche Entlastung der jetzigen B2 in Richtung Kissing und insbesondere der B2-Anlieger von Mering/St. Afra ist nicht zu erwarten**. Wir halten sogar eine Zunahme für nicht ausgeschlossen. **Ein erheblicher Anteil des Quell-Zielverkehrs zwischen Mering und Kissing führt über diese Strecke**. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Verkehrsteilnehmer über die ca. 1,5 km von der jetzigen Kreuzung entfernte Auffahrt auf die Osttangente fahren, um nach Kissing zu gelangen. Insbesondere da es in Kissing nur zwei Abfahrten an den jeweiligen Ortsenden geben wird. Dies gilt insbesondere für den dann mautpflichtigen Lkw-Verkehr. **Die im BVWP 2030 veröffentlichte Prognose zur Querschnittsbelastung auf dieser Strecke bestätigt diese Einschätzung**. Sie geht lediglich von einer leichten Abnahme des Pkw-Verkehrs von 21.000 Kfz/Werktag auf 18.000 Kfz/Werktag aus, was einer Abnahme von 14% entspricht. Die Prognose für Lkw sagt keine Veränderung voraus (2.000 Lkw/Werktag). **Entsprechendes gilt für die Strecke Mering-Friedberg. Hier werden voraussichtlich sogar mehr Fahrzeuge, insbesondere mautpflichtige Lkw über Altkissing und Rederzhausen fahren. Eine Verkehrsprognose dieser Strecke fehlt im Entwurf des BVWP.**
