

## **A) Stellungnahmen der Fachdienststellen zur Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs**

### **1. Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen**

Klimawandel und die Belastung der Innenstädte durch Feinstaub und andere Schadstoffe gehören zu den größten Umweltproblemen unserer Zeit. Ein Großteil dieser Probleme wird verursacht durch Individualverkehr mit Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Ein attraktives Fahrradwegenetz kann einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung dieser Probleme leisten.

Um diesen Beitrag möglichst effizient zu gestalten sind vor allem Verbindungen zu favorisieren, welche für möglichst viele Bürger ein Nutzungsangebot darstellen und möglichst umwelt- und naturverträglich sind.

Die Einwohnerzahl von Hochzoll-Süd und Kissing sind nahezu gleich (ca. 11.000 Einwohner). Östlich von Hochzoll-Süd liegt die Stadt Friedberg mit ca. 30.000 Einwohnern.

Der Bau eines Lechstegs im Bereich von Kissing wird aus fachlicher Sicht abgelehnt. Auch der Hinweis, dass ausgewogene Stellungnahmen aus Kissing und Umgebung eingegangen sind, ist als Begründung wenig hilfreich.

Vorab ist festzustellen, dass das STEK die zukünftigen Bedürfnisse von Augsburg bearbeitet (die Bedürfnisse von Kissing stehen dabei nicht im Vordergrund). Des Weiteren ist festzustellen, dass es die Haltung der Stadt Augsburg im Prozess von Licca liber ist, keinen Zwangspunkt für ein Kraftwerk im Lech zu definieren. Der Kraftwerksbetreiber hat dieser Vorgabe zugestimmt. Mit einem Lechsteg wird diese städtische Vorgabe (Federführung Referat 2 – Verfügung des Hr. Oberbürgermeister!!!) konterkariert.

Aus planerischer Sicht ist ein Lechsteg bei Kissing insoweit hinfällig, da

- Mit dem Bau der Linie 3 der Haltepunkt Haunstetter Straße der zentrale Bahnhof für den Zustieg nach München ist (Bahnhof Kissing scheidet somit als Zustieg aus)
- Mit der Verbesserung des Radwegenetzes (Schnellradweg) in Nordsüdrichtung ist auch mit dem Rad der Haltepunkt Haunstetter Straße der zentrale Bahnhof für den Zustieg nach München (Bahnhof Kissing scheidet aus)
- Eine Klimarelevanz, bzw. Einsparung von CO<sub>2</sub> wird somit nicht generiert
- Zerschnittene Räume sind nicht beruhigt. Das bestehende, grundlegende und immense Defizit des beruhigten Raumes für die Stadtbevölkerung wird weiter verschlechtert. Der beruhigte Raum als wesentliche Daseinsvorsorge für die Bürger ist in der Argumentation des Stadtplanungsamtes nicht vorhanden und ist zwingend aufzunehmen. (z. B. Gesundheitsvorsorge)

- Die Qualität des Erholungsraumes „Augsburger Stadtwald“ ist gerade auf Grund seiner definierten Grenzen gegeben. Getragen und gestützt wird diese Funktion auch durch die Ausweisung von Landschaftsschutz-, Naturschutz- und FloraFaunaHabitat-Gebieten. Die bisherige Bewertung des Gebietes entspricht nicht der herausragenden Bedeutung des Gebietes und den Schutzausweisungen. Eine Folgenabschätzung ist zu ergänzen unter Einbezug der Gründe für die Ausweisung der Schutzgebiete.
- Für die Erholungsnutzung ist ein Lechsteg bei Kissing nicht notwendig, da entlang des Lechs auf beiden Seiten ausreichend Grünflächen für die Naherholung zur Verfügung stehen. Defizitär sind im Einzelfall wohnortnahe Grünflächen gegebenenfalls. Spielplätze.

Neben dem im Gespräch befindlichen Vorschlag eines Lech-Steges bei Kissing wurde vom Naturschutzbeirat der Stadt Augsburg in seiner 200. Sitzung am 02.05.2018 eine alternative Querung des Lechs am südlichen Ende des Kuhsees diskutiert und folgender Beschluss gefasst:

*„Der Naturschutzbeirat bekräftigt seine ablehnende Haltung zur Errichtung eines Lechsteges, der im Rahmen des Stadt- und Entwicklungskonzeptes gefordert wird. Er verweist hierzu auf seinen Beschluss vom 03.12.2008, der wie folgt lautet:*

*„Der Naturschutzbeirat lehnt die Errichtung eines Steges für Fußgänger und Radfahrer beim sogenannten Kissinger Wehr aus naturschutzfachlichen Gründen ab. Der Naturschutzbeirat fordert den Stadtrat auf, daher diesen Vorschlag abzulehnen.“*

*Der Naturschutzbeirat könnte sich jedoch einen Steg am südlichen Ende des Kuhsees vorstellen. Der Standort für diesen Steg würde sicherlich von vielen Radfahrern als willkommene Querungshilfe angenommen werden, würde aber gleichzeitig den Erholungsverkehr nicht die in die sensibelsten Bereiche des Naturschutzgebietes Stadtwald Augsburg führen. Der Naturschutzbeirat bittet daher die Bauverwaltung eine entsprechende Alternativprüfung durchzuführen.“*

Ein Lechsteg südlich des Kuhsees hätte folgende Vorteile:

Auch wenn in beiden Fällen das Naturschutz- und FFH-Gebiet „Stadtwald“ tangiert wird, so ist bei der Alternative B (Kuhsee) keine zusätzliche Belastung durch Erholungssuchende dort zu erwarten, da das Erholungsgebiet Kuhsee östlich des Lechs liegt. Im Gegensatz hierzu sind auch ohne den Lechsteg bei Kissing in diesem Bereich (westlich des Lechs) zusätzliche Belastungen aus dem geplanten Baugebiet Haunstetten-Südwest zu prognostizieren.

Das Projekt „Licca liber“ würde im Bereich Kuhsee nicht beeinträchtigt werden.

Bei der Variante B (Kuhsee) ist auch eine geringere Belastung der Fassungsgebiete des Trinkwassers zu erwarten.

Am Hochablass kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern, da hier kein separater Radweg besteht. Eine Querung südlich des Kuhsees könnte auch diesen Konflikt deutlich entschärfen.

Das Nutzerpotential der Variante B (Kuhsee) wäre höher, da diese Variante auch für Friedberger Bürger ein Angebot darstellen würde. Auch für Kissinger Bürger mit dem Ziel Innen-

stadt, Hochfeld, Univiertel oder Haunstetten wäre diese Querung attraktiv. Im STEK ist auch ein mögliches Siedlungspotential südlich der Schwabhofallee dargestellt, hierfür wäre diese Lechquerung ideal.

Zusammengefasst ergibt sich eine günstige Verbindung zwischen Friedberg, Hochzoll-Süd (incl. Schwabhof-Allee) nach Haunstetten, Hochfeld, Univiertel und Augsburgs Innenstadt, auch für Kissinger Bürger. Die Belastung des Naturschutz- und FFH-Gebietes wäre deutlich geringer als bei Variante A.

Der Bahnhaltepunkt Haunstetter Straße ist auf Grund der bestehenden, gut ausgebauten Radwegverbindungen (asphaltiert, beleuchtet, sicher) auch für künftige Bürger aus Haunstetten-Südwest wesentlich attraktiver als der Kissinger Bahnhof. Die Straßenbahnlinie 3 bietet eine gute Alternative bei schlechtem Wetter.

Für beide Lechstegvarianten wäre gemäß § 4 der Naturschutzgebietsverordnung ein naturschutzrechtliches Befreiungsverfahren gemäß § 67 BNatSchG bei der höheren Naturschutzbehörde zu beantragen. Für den Antrag auf Befreiung ist gemäß § 17 BNatSchG ein Gutachten mit umfangreichen Bestandserfassungen vorzulegen, in dem die beiden vorliegenden Standortalternativen und die mit ihnen einhergehenden naturschutzfachlichen Eingriffe (einschließlich Landschaftsbild, SaP) zu beschreiben und zu bewerten sind.

## **2. Forstverwaltung**

Die Forstverwaltung befürwortet eine Lechquerung. Waldbaulich und forstlich wird die höhere Frequentierung der Waldwege vermutlich nicht stören. Sicherlich wird es zu erhöhtem Aufwand bezüglich der Holzernte und der Verkehrssicherung kommen, das ist jedoch in Abwägung zu den Vorteilen nicht relevant.

Dringend einfordern würde die Forstverwaltung gerne, dass von vornherein fixiert wird, dass der Weg zur neu zu errichtenden Brücke weder asphaltiert noch beleuchtet wird. Hierdurch würde der Naturgenuss extrem eingeschränkt. Ebenso bittet die Forstverwaltung bei der Bauausführung zu berücksichtigen, dass Licca liber durch die Brückenköpfe nicht eingeschränkt wird.

## **3. Gesundheitsamt**

Es gilt zu beachten, dass der Weg nicht durch die ausgewiesenen und mit Betretungsverbot belegten Fassungsgebiete führen darf. In der engeren Schutzzone ist das Errichten oder Erweitern von Straßen, Wegen und Plätzen nicht erlaubt. Für den Radschnellweg bedeutet das also, ein Ausbau der vorhandenen Wald- oder Feldwege ist nicht möglich.

Da sich der Lech außerhalb des Trinkwasserschutzgebietes befindet, würde bei einer Überquerung lediglich der Bau des Brückenpfeilers auf der Westseite des Lechs ein Risiko für das Trinkwasser darstellen. Um dieses Risiko zu minimieren, würden Auflagen und

Bedingungen die Bauphase regeln und Baustoffe aus denen keine wassergefährdenden Stoffe ausgelaugt werden könnten, würden eine mögliche Dauerbelastung des Grundwassers verhindern.

#### **4. Liegenschaftsamt**

Es bestehen keine Anregungen und Bedenken. Es besteht Einverständnis.

#### **5. Stadtentwässerung Augsburg**

Es bestehen keine Einwände.

#### **6. Stadtplanungsamt – Team Entwicklungs- und Sondermaßnahmen**

Aus Sicht des Projektes „Haunstetten Südwest“, das die Realisierung eines zukunftsweisen und innovativen Quartiers vorsieht, ist eine Lechquerung für den Radverkehr auf Höhe Kissing von entscheidender Bedeutung. Das Quartier soll laut Beschluss auch in Beziehung der Verkehrserschließung Maßstäbe setzen. Dies wurde sowohl in den bereits durchgeführten Fachstellenworkshops, als auch in einem ersten Expertenworkshop bekräftigt und dabei die Bedeutung der emissionsfreien Anbindung des Quartiers an die Bahnhöfe Inningen sowie Kissing hervorgehoben. Über den (Elektro-) Radverkehr hinaus, soll dabei perspektivisch auch an einen emissionsfreien - ggf. autonom fahrenden - Bus gedacht werden um die Mobilität aller Bewohner Haunstettens, auch ohne motorisierten Individualverkehr (MIV), zu gewährleisten.

Die mit der Lechquerung verbundene Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete Auen- und Weitmannsee spielt für die Attraktivität des neuen Quartiers und des ganzen Stadtteils Haunstetten als Wohnstandort eine wichtige Rolle und ist demnach auch in diesem Sinne zu forcieren.

Die Lage der Querung soll möglichst bestehende Wege im Stadtwald und vor allem eine möglichst direkte Erreichbarkeit des Bahnhofs Kissing berücksichtigen.

#### **7. Stadtplanungsamt – Team Besondere städtebauliche Planung und Sanierungsmaßnahmen**

Im Zusammenhang mit der Planung für das Stadterweiterungsgebiet „Haunstetten Südwest“ hat der Stadtrat auch die Erarbeitung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) für den bestehenden Stadtteil Haunstetten beschlossen.

Die Bearbeitung des ISEKs hat gerade erst begonnen. Es zeichnet sich aber bereits jetzt ab, dass das Thema der stadtverträglichen Mobilität sowohl der jetzigen Bürger Haunstettens als auch der neu hinzukommenden Bevölkerung ein wesentlicher Faktor für die zukünftige Lebensqualität im Stadtteil ist. Vor diesem Hintergrund wird der vorgeschlagene Lechsteg

sehr begrüßt, da er der Bevölkerung im Augsburger Süden einen kurzen und attraktiven Radweg zum Bahnhof Kissing (Regionalverkehr in Richtung München) ermöglicht. Hierdurch können zahlreiche Fahrten mit dem PKW bzw. zeitaufwändige Umwegfahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vermieden werden.

## **8. Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH**

Eine „Lechquerung für den Radverkehr“ kann die Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH mittragen, wenn zum Schutz der Trinkwasserversorgung alle folgenden Bedingungen eingehalten werden:

- Trassenführung außerhalb der ausgewiesenen Fassungsgebiete im Trinkwasserschutzgebiet
- Einhaltung der einschlägigen Auflagen während der Bauphase
- Begleitende Maßnahmen durch den Maßnahmenträger zur Minimierung der hygienischen Probleme, die sich aus dem zu erwartenden größeren Nutzungsdruck ergeben (Maßnahmen zur Beseitigung des Hundekots und Errichtung einer öffentlichen Toilette beispielsweise am Ortsrand von Haunstetten)

## **9. Tiefbauamt**

Die Errichtung der o. g. Lechquerung ist Teil des Radwegenetzes, das der Stadtrat im Rahmen des Projekts Fahrradstadt im Netzplan beschlossen hat, vgl. hierzu die Beschlussvorlage BSV/15/02705. Im Netzplan, der ein hierarchisches Radverkehrsnetz nach RIN als Ziel enthält, ist diese Verbindung als innerstädtische Radverbindung bzw. nähräumige Radverkehrsverbindung (IR IV bzw. ARV IV) und kommunale Freizeitverbindung enthalten. Die Bedeutung dieser Anbindung liegt vor allem darin, für den Radverkehr eine neue Verbindung zwischen der Lechquerung am Hochablass und der Lechstaustufe 23 zu schaffen. Damit lassen sich eine Vielzahl von Wegen in der Strecke sowie in der Fahrtzeit verkürzen und die Attraktivität des Fahrrades als Verkehrsmittel im Alltag steigern.

Beispiele:

Universität – Kissing Bahnhof

- Fahrrad heute: 11,8 km, Fahrtzeit 35 min bei 20 km/h
- ÖPNV heute: Fahrtzeit 19 min (1x Umsteigen)
- Kfz heute: 14 km, Fahrtzeit 22 min (kürzeste Strecke, normale Verkehrslage)
- Fahrrad zukünftig: 8,5 km, Fahrtzeit 26 min bei 20 km/h

Haunstetten Brahmsstraße – Kissing Bahnhof (- München)

- Fahrrad heute: 12,3 km, Fahrtzeit 37 min bei 20 km/h
- ÖPNV heute: Fahrtzeit 43-45 min (2x Umsteigen)
- Kfz heute: 15 km, Fahrtzeit 19 min (kürzeste Strecke, normale Verkehrslage)
- Fahrrad zukünftig: 8,2 km Fahrtzeit 25 min bei 20 km/h

Das Fahrrad als stadt- und umweltverträgliches Verkehrsmittel stellt in den beispielhaft aufgeführten Relationen eine Alternative zum Kraftfahrzeug dar.

Aus Sicht der Verkehrsplanung wiegt die umweltverträgliche Form der Mobilität mit dem Fahrrad und die Verkürzung der Strecke etwaige Nachteile durch die stärkere Nutzung im Haunstetter Wald wieder auf, da in der Gesamtbilanz klimaschädliche Auswirkungen, Luftschadstoffe und Lärmbelastung reduziert werden.

Eine Lechquerung zwischen der Staustufe 23 und dem Hochablaß ist nur in ganz enger Abstimmung mit dem Projekt des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth „Licca liber“ möglich. Die geplanten Uferaufweitungen des Lechs stellen das entscheidende Kriterium für den Standort einer Fuß- und Radwegbrücke in diesem Lechabschnitt dar.

Der Vollständigkeit halber wird auf den Stadtratsbeschluss Drucksache-Nr. 10/00046 „Neubau einer Geh- und Radwegebrücke über den Lech durch die Stadt Augsburg – Standortprüfung zwischen Fluss km 53,4 bis Fluss-km 57“ hingewiesen.

#### **10. Umweltamt – Untere Immissionsschutzbehörde**

Aus der Sicht des Immissionsschutzes bestehen keine Bedenken. Es wird insbesondere das Potential für zusätzlichen Radverkehr auf einem Radschnellweg in das und aus dem südlichen Stadtgebiet gesehen.

#### **11. Umweltamt – Untere Wasserrechtsbehörde**

Hinsichtlich der Lechquerung für den Radverkehr sind laut Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes, die Eingriffe in das Wasserschutzgebiet vermutlich zwar wesentlich geringer als bei der Osttangente, jedoch muss von einem höheren Nutzungsdruck im Wasserschutzgebiet ausgegangen werden, der sich gemäß Schemakarte vom 19.04.2018 in den sensiblen Bereichen des Wasserschutzgebietes der Städte Augsburg und Königsbrunn (Fassungsbereiche und engere Schutzzone) abspielen könnte.

Ebenso sind nach § 3 der WSG-VO vom 06.12.1991 erforderliche Maßnahmen zur Errichtung eines Radweges und einer erforderlichen Brücke nahezu ausnahmslos verboten (z. B. § 3 Punkt 6.0 Betretungsverbot im Fassungsbereich; § 3 Punkt 4.3: Verbot Straßen und Wege zu errichten).

#### **12. Bewerbungsbüro UNESCO-Welterbe**

Gegenüber einer möglichen Ausweisung eines Fahrradschnellweges von der Innenstadt über Siebenbrunn nach Kissing mit Querung des Lechs bestehen von Seiten des UNESCO-Bewerbungsbüros keine Bedenken.

Der geplante Fahrradschnellweg würde durch das zum Welterbe nominierte Gebiet (in diesem Bereich bestehend aus Bächen und Kanälen) führen. Eine entstehende weitere

„sanfte“ Erschließungsmöglichkeit des Welterbegebietes sehen wir als positive Chance zur Vermittlung des Welterbe-Ansinnens. Die Verknüpfung der weiträumig verteilten potentiellen Welterbe-Objekte durch ein engmaschiges Radwegenetz wird von uns grundsätzlich befürwortet.

## **B) Stellungnahmen der Fachdienststellen zum Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17**

### **1. Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen**

Auch wenn die verschiedenen Trassenvarianten noch nicht bekannt sind, lässt sich doch schon folgendes sagen:

#### Enormer Flächenverbrauch

Eine autobahn-ähnliche, 4-spurige Trasse mit Seitenstreifen, Mittelstreifen wird wertvolles Ackerland verbrauchen.

Beidseitig werden weitere Industrie und Gewerbegebiete angesiedelt werden (auf die Lockerung des Anbindegebotes wird verwiesen). Langfristig wird es zu einem von Schnellstraßen durchzogenen Industrie- und Gewerbegebiet im Lechfeld im Großraum München/Augsburg kommen.

Innerhalb des Stadtgebietes Augsburg finden Bauern schon heute kaum mehr Anbauflächen und können dann noch schlechter Pachtflächen außerhalb finden.

#### Landschaftsbild

Das ländliche Landschaftsbild, Teil der bayerisch-schwäbischen Heimat wird verschwinden.

#### Naturschutz

Naturschutz- und FFH-Gebiete werden beeinträchtigt werden.

Die Trasse wird entlang europaweit bedeutender Naturschutzgebiete (Augsburger Stadtwald, Kissinger Bahngruben und Kissinger Heide) führen und die Auswirkungen werden gravierend sein. Der Abstand zu den Naturschutzgebieten wird zum Teil unter 100 Metern liegen.

Prioritäre Arten des FFH-Gebietes werden durch Lärm beeinträchtigt und durch den Fahrbetrieb getötet werden, wenn sie die Grenzen des Schutzgebietes verlassen.

Ökosysteme stehen in einem ständigen Austausch mit ihrer Umgebung und sind als lebende Systeme stark davon abhängig. Insbesondere kleine Ökosysteme wie die Kissinger Heide und die Kissinger Bahngruben reagieren extrem sensibel bei Eingriffen in ihre Umgebung. Die aktuellen Pläne sehen einen Knotenpunkt (Zu- und Abfahrt) direkt neben der Kissinger Heide vor. Derartige Knotenpunkte stellen einen zusätzlichen, großflächigen Eingriff in die Nachbarschaft der Naturschutzgebiete dar.

Einen Biotopverbund in diesem Landschaftsbereich zu schaffen wird nicht mehr möglich sein.

Das Entwicklungspotential von Licca Liber wird eingeschränkt werden.

An der Staustufe 23 muss eine 4-spurige Brücke komplett neu gebaut werden, parallel zum Betrieb der alten Trasse. Dies wird nicht ohne Eingriffe in das direkt angrenzende Naturschutzgebiet „Augsburger Stadtwald“ gehen.

Das Entwicklungspotential von Licca Liber wird eingeschränkt werden.

#### Erholungsfunktion

Die Erholungsfunktion wird entlang der gesamten Trasse durch Zerschneidung der Landschaft (Landschaftsbild, Trennwirkung der Trasse) und Lärm beeinträchtigt werden. Die Naherholungsgebiete am Lech und deren Zugang sind von großer Bedeutung für unsere Region.

#### Trinkwasserschutz

Die Trasse verläuft gefährlich nah den Trinkwasserschutzgebieten.

#### Alternative

Mehrere Ortsumfahrungen würden weniger Verkehr anziehen als ein autobahn-ähnlicher Ausbau.

## **2. Gesundheitsamt**

Die Errichtung oder Erweiterung von Straßen, Wegen und Plätzen in der engeren Schutzzone ist verboten. Für den Straßenbau im Trinkwasserschutzgebiet wäre grundsätzlich die Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Trinkwasserschutzgebieten zu berücksichtigen.

Um das Risiko für die Wasserversorgung durch Unfälle zu minimieren, sollten die Mittel Trassierung, Geschwindigkeitsbegrenzung, Benutzungsverbot für Fahrzeuge, die wasser-gefährdende Stoffe transportieren, und Schutzplanken genutzt werden.

## **3. Liegenschaftsamt**

Es bestehen keine Anregungen und Bedenken. Es besteht Einverständnis.

## **4. Stadtentwässerung Augsburg**

Es bestehen keine Einwände.

## **5. Stadtplanungsamt – Team Entwicklungs- und Sondermaßnahmen**

Soweit die Ostumfahrung zu einer wirklichen Entlastung der B 17 und somit zu einer Immissionsverringerung in diesem Bereich führt, ist diese aus Sicht des Projektes



„Haunstetten Südwest“ zu begrüßen. Das neue Quartier wird ggf. zusätzlichen Verkehr auf die B 17 bringen, gleichwohl soll der Schwerpunkt im und um das Quartier auf einer MIV-reduzierten und emissionsfreien Mobilität liegen. Eine vorab realisierte Lechquerung, für den Radverkehr und eine emissionsfreie Buslinie, s.o., kann durch das Abschöpfen von Pendlerströmen ggf. effektiver den Verkehr auf der B 17 verringern.

## **6. Stadtplanungsamt – Team Allgemeine städtebauliche Planung und Bebauungsplanung**

Der Ausbau der „Großen Ostumfahrung“ lässt eine Stärkung der Erschließung des geplanten ca. 80 ha großen Gewerbegebietes südlich der Derchinger Straße erwarten. Der Rahmenplan wird im Juni 2018 dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt. Anschließend soll eine entsprechende Flächennutzungsplan-Änderung und Bebauungsplan-Aufstellung erfolgen.

## **7. Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH**

Beim Ausbau der „Ostumfahrung Augsburg“ ist das Gefährdungspotential für die Trinkwasserversorgung durch folgende Maßnahmen zu minimieren:

- Trassenführung außerhalb der ausgewiesenen Fassungsgebiete und engeren Schutzzone des Trinkwasserschutzgebiets
- Berücksichtigung des Trinkwasserschutzes bei der Ausführung (Minimierung der Bodeneingriffe und mindestens Einhaltung der Vorgaben der RistWag2002)
- Einhaltung von Auflagen während der Bauphase zum Schutz vor Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen

## **8. Tiefbauamt**

In den vergangenen Jahren hat der Nord-Süd-Verkehr auf der B 17 erheblich zugenommen. Der höhenfreie Ausbau der Knotenpunkte der B 17 im Stadtgebiet hat die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße gesteigert, allerdings sind in den Spitzenstunden keine Leistungsreserven zur Abwicklung des innerstädtischen und überregionalen Verkehrs mehr vorhanden. Die Entlastung der Innenstadtbereiche vom Durchgangsverkehr ist nur mit einem leistungsfähigen Straßennetz möglich, auf dem diese Fahrzeuge um das Stadtgebiet herumgeleitet werden. Der geplante Straßenabschnitt der Osttangente Augsburg zwischen der B 17 und der A 8 liegt außerhalb des Stadtgebiets und dient grundsätzlich dazu, Verkehr um das Stadtgebiet herum zu leiten. Gleichzeitig stellt sie aber über das bestehende Straßennetz Verknüpfungen an das Stadtgebiet her.

Folgende Beschreibung und Begründung zur Osttangente Augsburg ist im Projektinformationssystem zum BVWP angeführt:

*Als leistungsfähige Nord-Süd-Achse zwischen der A 8 und der A 96 existiert im östlichen Regierungsbezirk Schwaben die B 17. Die B 17 wird im Prognosejahr 2020 in Augsburg mit bis zu 75.000 Kfz/24h (Generalverkehrsplan Augsburg) belastet sein. Aufgrund der im Stadtgebiet vorhandenen beengten Situation ist ein weiterer Ausbau der vierstreifigen Bundesstraße nicht mehr möglich. Täglich entstehen Staus, Behinderungen und erhebliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, die nur durch eine großräumige Entflechtung der Verkehrsströme signifikant reduziert werden können. Das Gesamtprojekt dient dazu, die B 17 vom Übereck-Verkehr von der A 8 östlich von Augsburg zur B 17 zu entlasten. Derzeit besteht für den genannten Übereck-Verkehr nur die Möglichkeit ab der AS Friedberg über die Kreisstraße AIC 25, die kommunal gebaute Westumfahrung von Friedberg ("Chippenham-Ring"), die B 2 und weiter über die südlich von Königsbrunn verlaufende Staatsstraße 2380 zur B 17 zu gelangen und Augsburg zu umfahren. Allerdings ist der gesamte einbahnige Streckenzug mit weitgehend höhengleichen Knotenpunkten aufgrund seiner sehr hohen Verkehrsbelastung von bis zu 20.000 Kfz/24h nicht geeignet weiteren Verkehr aufzunehmen, um die B 17 in Augsburg zu entlasten. Der gesamte Streckenzug muss deshalb entsprechend seiner Fernverkehrsbedeutung zweibahnig neu- bzw. ausgebaut werden.*

Grundsätzlich kann die Begründung zur Osttangente Augsburg im Projektinformationssystem zum BVWP geteilt werden. Allerdings ist auch für das Stadtgebiet eine genaue Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen zwingend erforderlich. Die für die Anmeldung des Projektes zum BVWP genutzten Verkehrsdaten bilden nicht (mehr) den heutigen Zustand ab. Das Verkehrsaufkommen auf der AIC 25 liegt bereits bei den Prognosewerten, die Belastung der B 17 ist ebenfalls bereits heute höher anzusetzen. Durch die Neuansiedelung von Logistikbetrieben im Süden von Augsburg hat der dadurch entstehende LKW-Verkehr bereits heute weiter zugenommen. Im Rahmen der weiteren Untersuchungen ist mittels des städtischen Verkehrsmodells genauer zu untersuchen, welche innerstädtischen und regionalen Verkehrsverlagerungen tatsächlich entstehen und in welchen Stadtteilen dadurch eine Entlastung entsteht. Gleichzeitig ist zu untersuchen, ob nicht in den östlichen Stadtteilen eine weitere Zunahme des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen entsteht. Insbesondere könnte durch Verlagerungen die Blücherstraße, die Friedberger Straße sowie die Südtiroler Straße und ggf. auch die Schleifenstraße zusätzlich belastet werden. Diese verkehrlichen Auswirkungen sind bislang noch nicht detailliert betrachtet worden. Neben der möglichen Entlastung der B 17 ist auch festzustellen, dass zusätzlicher Verkehr bewusst in den Großraum Augsburg verlagert wird, um beispielsweise die westliche Umfahrung München zwischen der Autobahn A 96 und der A 9 zu entlasten, dies wird als Fernverkehrsbedeutung in der Projektbeschreibung entsprechend bezeichnet.

## **9. Umweltamt – Untere Immissionsschutzbehörde**

Eine Ostumgehung für Augsburg kann hochbelastete Straßenabschnitte im Stadtgebiet entlasten und dort Lärm- und Schadstoffbelastungen reduzieren, sofern die gewünschten

Verlagerungseffekte des Verkehrs tatsächlich eintreten. Dagegen würden Umlandgemeinden, die von der Trasse tangiert werden, möglicherweise belastet.

Im Augsburger Stadtgebiet wäre von einem Ausbau der heutigen AIC 25 lediglich die St.-Anton-Siedlung durch zu erwartenden Mehrverkehr betroffen. Dabei ist der Schallschutz nach der 16. BImSchV und ggf. der 24. BImSchV geregelt. Aufgrund der insgesamt guten Durchlüftung des grob skizzierten Trassenverlaufs kann auch schon in geringen Abständen dazu von einer weitestgehenden Unbedenklichkeit bezüglich Luftschadstoffen ausgegangen werden.

## **10. Umweltamt – Untere Wasserrechtsbehörde**

Die Untere Wasserrechtsbehörde schließt sich inhaltlich den Ausführungen des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth vom 30.06.2015 bezüglich einer Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen an. Die Stellungnahme hierzu lautet:

*„Der geplante Trassenverlauf führt durch das Wasserschutzgebiet der Städte Augsburg und Königsbrunn. Hierbei sind die Weitere Schutzzone VIII A2 und VIII b mit einer Gesamtlänge von ca. 7 km und ein geringer Anteil der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes für die Brunnen 1-4 der Stadt Königsbrunn betroffen. Das Schutzgebiet dient zur Sicherung der Trinkwasserversorgung von ca. 300.000 Einwohnern.*

*Nach der Verordnung der Regierung von Schwaben vom 24.10.1991 „...über das WSG in der Stadt Augsburg, in der Stadt Königsbrunn...“ ist die Errichtung von Straßen in den weiteren Schutzzonen VIII a2 und b nicht verboten. Es bestehen jedoch Verbote und Einschränkungen bzgl. erforderlicher Baumaßnahmen. In der engeren Schutzzone besteht ein generelles Verbot öffentliche Straßen zu errichten.*

*Aufgrund der sehr geringen Grundwasserüberdeckung über dem genutzten Grundwasserleiter ist das Gebiet als sehr sensibel anzusehen. Schadstoffe, die bei der Straßennutzung anfallen, oder bei Unfällen freigesetzt werden können, können innerhalb kurzer Fließstrecke und Zeit in das Grundwasser gelangen und dieses negativ beeinflussen.*

*Bei der Planung des Streckenverlaufes ist u. E. grundsätzlich eine räumliche Trennung von Straße und Wasserschutzgebiet anzustreben.*

*Ist eine (vollständige) Trennung im Einzelfall aus wichtigen Gründen nicht möglich, ist die im Schutzgebiet verlaufende Trasse hinsichtlich des Gewässerschutzes zu optimieren.*

*Die Entscheidung für eine Durchkreuzung des Wasserschutzgebietes mit der Straße ist zu begründen und es ist der Nachweis zu führen, dass es sich hierbei um die einzig realisierbare Trasse handelt (Variantenprüfung). Zudem muss festgestellt werden, dass hier das Wohl der Allgemeinheit für den Straßenbau höher wiegt als der Trinkwasserschutz.*

*Sollte die Variantenprüfung zum Ergebnis führen, dass die Trasse durch das Wasserschutzgebiet die einzig mögliche Trasse darstellt, so ist diese gemäß der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) auszubauen.*

*Für die Baumaßnahme sind weiterhin die einschlägigen Bestimmungen der gültigen WSG-Verordnung (insbesondere Verbotskatalog) zu beachten und ggf. entsprechende Ausnahmegenehmigungen einzuholen. Dies gilt auch für eventuelle landespflegerische Begleitmaßnahmen im WSG.*

*Aufgrund der geringen Deckschichten und des zu erwartenden bedeutenden Bodeneingriffes durch die Baumaßnahmen sind Gefährdungen für die Wasserversorgung der Stadt Augsburg, insbesondere während der Bauzeit, nicht ausgeschlossen. Der Grundwasserflurabstand im Trassenverlauf ist im Mittel bei ca. 2-3 m u. GOK zu erwarten. Entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Wasserversorgung sind zu planen (GwMonitoring, Roh- und Trinkwasserüberwachungskonzepte, Alarm- und Notfallpläne, Kostenübernahmeregelungen für evtl. Fremdversorgung, spezielle Bauverfahren, Einsatz besonderer Maschinen, etc.) und vor Bauausführung mit dem Wasserversorger (Stadt Augsburg, Stadt Königsbrunn) sowie mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth abzustimmen.*

*Da das Gefahrenpotential aus Sicht des vorsorgenden Grundwasserschutzes erhöht wird, ist der vorliegende Streckenverlauf auch bei einem Ausbau nach RiStWag aus wasserwirtschaftlicher Sicht bedenklich. Wir empfehlen die Untersuchung von Alternativen.“*

## **11. Bewerbungsbüro UNESCO-Welterbe**

Es wird keine Betroffenheit der Welterbe-Bewerbung gesehen.

## **12. Wirtschaftsförderung Stadt Augsburg**

Der „Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Osttangente von Friedberg zur B 17 bei Königsbrunn“ ist aus Sicht der Wirtschaftsförderung ein für den Wirtschaftsstandort und die Stadt Augsburg unerlässliches Straßenbauprojekt.

Die Maßnahme dient dazu, das Stadtgebiet und hier in erster Linie die B 17 vom zunehmenden Durchgangs- bzw. Fernverkehr von und zur A 8 zu entlasten. Die steigende Überlastung und Staufälligkeit der B 17 beeinträchtigt in zunehmendem Maße den innerstädtischen Wirtschafts- und Berufsverkehr.

Aktuell kommt hinzu, dass mit der Umwandlung des nahe der B 17 gelegenen Klinikums Augsburg zur Universitätsklinik und dem damit einhergehenden Zuwachs an Studierenden und Beschäftigten ein zusätzliches Verkehrsbedürfnis induziert wird. Damit steigt die Notwendigkeit, „ortsfremden“ Durchgangsverkehr aus den Landkreisgebieten mit den hier zunehmenden angesiedelten Logistikunternehmen – und der A 8 bzw. B 2-Nord von der innerstädtischen B 17 fernzuhalten.