

**Beschlussvorlage**
**BSV/18/01729**

Federführend: Stadtplanungsamt (610)  
 Referent: Gerd Merkle, berufsmäßiger Stadtrat  
 Datum: 07.05.2018

<b>Beratungsfolge</b>		<b>Status</b>
19.07.2018	Bau- und Konversionsausschuss	öffentlich
26.07.2018	Stadtrat	öffentlich

**Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Stadt Augsburg;  
 Stellungnahmen der städtischen Dienststellen zu Maßnahmen aus dem Vorentwurf  
 STEK:**

- Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs
- Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Augsburger Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17

**Hinweis auf einschlägige Vorgänge**

Vorlage Nr.	Vorgang
10/00046	Neubau einer Geh- und Radwegebrücke über den Lech durch die Stadt Augsburg – Standortprüfung zwischen Fluss km 53,4 bis Fluss-km 57 –
11/00221	Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Stadt Augsburg (Grundsatzbeschluss)
BSV/15/02705	Fahrradstadt 2020 – Aktueller Sachstand, Netzplanung, Maßnahmenplanung 2015
BSV/17/00473	Vorentwurf Stadtentwicklungskonzept (STEK) der Stadt Augsburg
BER/18/01518	Stadtentwicklungskonzept (STEK) (Sachstandsbericht – Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorentwurf STEK und weiteres Verfahren)
Schreiben vom 06.06.2018	Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen „Kein Lechsteg zwischen Stadtwald und Kissing“
Schreiben vom 11.06.2018	Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen „Keine Osttangente im STEK“

Gesamtkosten: keine

## Beschlussvorschlag

1. Die Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs wird als Maßnahme im Handlungsfeld „Mobilität und Tourismus“ in den Entwurf STEK aufgenommen.
  2. Der Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Augsburger Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17 wird als weitere Maßnahme im Handlungsfeld „Mobilität und Tourismus“ in den Entwurf STEK aufgenommen.
  3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf STEK fertigzustellen und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
  4. Mit dieser Beschlussvorlage sind die o.g. und in der Anlage 4 und 5 beigefügten Anträge der Stadtratsfraktion entsprechend der Geschäftsordnung der städtischen Kollegien behandelt und erledigt.
- 

## Begründung

### I. Bisheriges Verfahren und aktueller Stand des STEK

Der Planungsprozess zur Erarbeitung des STEK gliedert sich in die Entwicklungs-, Konkretisierungs- und Realisierungsphase. Die Entwicklungsphase, bei der alle Grundlagen des STEK sowie erste Maßnahmen und Projekte erarbeitet wurden, endete mit dem einstimmigen Beschluss zum Vorentwurf STEK am 29.06.2017 im Stadtrat. In dieser Beschlussfassung wurde die Verwaltung beauftragt, eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorentwurf STEK durchzuführen. Im Herbst/Winter 2017/2018 wurden deshalb der Bevölkerung neben dem Stadtforum am 18.10.2017 und dem direkt anschließenden Online-Dialog 2 vom 18.10. bis 15.11.2017 weitere unterschiedlichste Beteiligungsformate angeboten. Im Rahmen dieses umfangreichen Beteiligungsprozesses konnte die Stadtgesellschaft rund 500 bisher erarbeitete Projekte und Maßnahmen bewerten, kommentieren und diskutieren. Zudem war es möglich, weitere Projekte / Maßnahmen vorzuschlagen und diese bewerten, kommentieren und diskutieren zu lassen. Der Bau- und Konversionsausschuss wurde in einem Sachstandsbericht am 19.04.2018 über die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert.

Die vorgeschlagenen Projekte und Maßnahmen wurden grundsätzlich positiv bewertet. Lediglich die Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs sowie der Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Augsburger Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17 wurden sowohl im Online-Dialog 2 als auch in der Fachöffentlichkeit intensiv und kontrovers diskutiert. Aus diesem Grund werden nun

diese beiden vorgeschlagenen Maßnahmen in einer gesonderten Beschlussfassung dem Stadtrat vorgelegt. Die Ergebnisse aus dieser Beschlussfassung sollen dann in den Entwurf STEK eingearbeitet werden.

In der Zeit vom 27.04.2018 bis 16.05.2018 wurden die städtischen Fachämter und die Stadtwerke Augsburg aufgefordert, Anregungen und Bedenken für oder gegen die Ausweisung einer Radverbindung nach Kissing mit Querung des Lechs sowie den Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17 vorzutragen. Die einzelnen Stellungnahmen sind Anlage 1 zu entnehmen.

## II. Beschreibung der o. g. Maßnahmen

Im Handlungsfeld 8 „Mobilität und Tourismus“ sind u. a. die „Ausweisung eines Fahrradschnellwegs nach Kissing mit Querung des Lechs“ sowie der „Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17“ als mögliche Maßnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität im Raum Augsburg aufgeführt. Während die Stadt Augsburg bei der Ausweisung des Fahrradschnellweges im Rahmen der kommunalen Planungshoheit selbst als Bauträger auftreten würde, geht es beim Ausbau der Großen Ostumfahrung um eine grundsätzliche Positionierung der Stadt Augsburg, nachdem hier das staatliche Bauamt die Funktion als Straßenbaulastträger wahrnimmt. Bei beiden Maßnahmen stehen bislang weder die konkrete Lage noch der Ausbaustandard fest. Im Rahmen des STEK geht es grundsätzlich um eine Richtungsentscheidung hinsichtlich einer möglichen Umsetzung bzw. Positionierung in Bezug auf die o. g. Maßnahmen, die konkrete Ausgestaltung obliegt den entsprechenden Fachplanungen.

Eine **Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs** wurde in der Netzplanung zur Fahrradstadt 2020, die vom Stadtrat am 26.02.2015 beschlossen wurde, dargestellt. Das Projekt Fahrradstadt 2020 soll den Anteil umweltfreundlicher Mobilität am Gesamtverkehrsaufkommen zugunsten des emissionsfreien Radverkehrs steigern. Die mögliche Brücke über den Lech dient ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr. Sie schließt an das bereits bestehende Rad- und Fußwegenetz im Stadtwald an, weitere Baumaßnahmen sind damit nicht verbunden. Entsprechend ist im Stadtwald mit seinen naturschutz- und wasserrechtlich sensiblen Bereichen keine neue oder zusätzliche Errichtung von Straßen oder Wegen erforderlich. Mit dem direkten Anschluss des Augsburger Südens (u. a. Alt-Haunstetten, geplantes Stadtquartier Haunstetten Südwest, Innovationspark mit Technologiezentrum, Universität, Messezentrum, WWK-Arena,

Gewerbegebiete Haunstetten und Univiertel / Hochfeld mit Premium Aerotec) an den Kissinger Bahnhof (mit Regionalbahnanschluss in Richtung München insbesondere für Berufspendler) und umgekehrt sowie an die Naherholungsbereiche Auen- und Weitmannsee erhält dieser Radweg eine überregionale Bedeutung und leistet einen wichtigen Beitrag zur Multimodalität, d. h. zur Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsarten, in diesem Falle zwischen (Leih-) Rad und Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der Fahrradschnellweg adressiert sich nicht nur an Freizeit- und Ausflugsverkehre, sondern bietet in erster Linie das Potential, Pendelverkehre im gesamtem Augsburger Süden und südöstlichen Umland zugunsten des Radverkehrs neu zu strukturieren. Er leistet außerdem einen wichtigen Beitrag im Sinne des Sport- und Bäderentwicklungsplans, indem bestehende Freiräume für Sport und Bewegung attraktiver und im Alltag nutzbarer werden (hier: insbesondere Berufspendler). Bei entsprechend intensiver Abstimmung mit dem Hochwasser- und Renaturierungsvorhaben „Licca liber“ im weiteren Verfahren bestehen seitens des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth keine Einschränkungen für die Umsetzung von Licca liber. Dies wurde bereits mehrfach im hierfür eigenen Planungs- und Beteiligungsverfahren deutlich.

**Der Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17** ist als Projekt im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) aufgeführt („vordringlicher Bedarf“ A 8 bis Mering sowie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ Mering bis B 17). Das staatliche Bauamt wird zukünftig im Rahmen eines Raumordnungsverfahrens verschiedene Trassenvarianten für den Bereich des „vordringlichen Bedarfs“ prüfen. Der Abschnitt des „weiterer Bedarfs mit Planungsrecht“ wird zwar planerisch zurückgestellt, soll aber bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen für den Bereich des „vordringlicher Bedarfs“ konzeptionell berücksichtigt werden. Als leistungsfähige Nord-Süd-Achse zwischen der A 8 und der A 96 existiert im östlichen Regierungsbezirk Schwaben die B 17. Die B 17 ist im Stadtgebiet Augsburg bereits heute voll ausgelastet. Aufgrund der im Stadtgebiet vorhandenen beengten Situation ist ein weiterer Ausbau der vierspurigen Bundesstraße sehr schwer zu realisieren. Der Ausbau der Großen Ostumfahrung dient dazu, die B 17 vom Verkehr von der A 8 östlich von Augsburg zur B 17 zu entlasten. Daneben hat die Große Ostumfahrung auch die Verringerung von Durchgangsverkehr (z. B. in Hochzoll, nordwestlicher Stadtbereich) bzw. die Entlastung neuralgischer Punkte (v. a. bei Störungen) und die Gewährleistung einer uneingeschränkten Erreichbarkeit für wichtige Infrastrukturen (z. B. Klinikum Augsburg) zum Ziel. Das Vorhaben ist auch vor dem Hintergrund des fortwährenden Bevölkerungswachstums im Großraum Augsburg zu betrachten, wodurch die Zahl der Verkehrsteilnehmer in Zukunft steigen wird. Hierbei muss insbesondere die Planung eines neuen Stadtquartiers Haunstetten Südwest für bis zu 10.000 Einwohner unmittelbar an B 17 beachtet werden.

### **III. Auswertung der Stellungnahmen der Fachdienststellen zur Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs**

Die Herstellung einer direkten Radverbindung zwischen der Augsburger Innenstadt bzw. dem Bereich Haunstetten-Universitätsviertel und Kissing ist Bestandteil des Radwegenetzes, das im Rahmen des Projekts Fahrradstadt 2020 vom Stadtrat beschlossen wurde (vgl. BSV/15/02705). Die Verbindung, die eine neu zu schaffende Lechquerung für Radfahrer und Fußgänger vorsieht, hat nach Aussage und Fahrzeitberechnungen des Tiefbauamts das Potential, die Attraktivität des Fahrrades als Verkehrsmittel im Alltag für den gesamten Augsburger Süden wesentlich zu steigern und das Rad gegenüber anderen Verkehrsmitteln (MIV, ÖPNV) in seiner Konkurrenzfähigkeit deutlich zu stärken.

Dieser Auffassung schließen sich auch die Stellungnahmen des Stadtplanungsamts (Team Besondere städtebauliche Planung und Sanierungsmaßnahmen, Team Entwicklungs- und Sondermaßnahmen) an. Zusätzlich wird dabei auf die prognostizierte Bevölkerungszunahme im Augsburger Süden verwiesen. Vor diesem Hintergrund werden Maßnahmen zur Sicherung und zum Ausbau einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität, wie sie eine Lechquerung mit Anschluss an den Kissinger Bahnhof darstellt, ausdrücklich begrüßt. Sie tragen somit zur Vermeidung zusätzlicher, MIV-bedingter Emissionen infolge eines gestiegenen Mobilitätsaufkommens ebenso bei wie zur Stärkung des Radverkehrsanteils am Modal Split bisheriger Verkehrsbeziehungen. Sowohl das Umweltamt / Untere Immissionsschutzbehörde als auch die Stadtwerke Augsburg (Stabstelle Mobilitätsentwicklung) bekräftigen diese Aussagen. Seitens der Koordinationsstelle UNESCO-Weltkulturerbe wird eingebracht, dass wesentliche Teile des Stadtwaldes (Kanäle und Bäche) Teil des Nominierungsgebietes sind. Eine Stärkung des Radwegenetzes in diesem Bereich trägt somit zur Vermittlung und einer umweltverträglichen und gesteuerten Erschließung des Welterbes bei. Ergänzend wird vom Stadtplanungsamt (Team Entwicklungs- und Sondermaßnahmen) begrüßt, dass eine bessere Erschließung der Naherholungsgebiete Auen- und Weitmannsee die Lebensqualität und Attraktivität Haunstettens steigert und mit Blick auf das zu erwartende Bevölkerungswachstum eine weitere Alternative für Freizeit und Naherholung bietet. Auch die Forstverwaltung befürwortet den Bau einer Lechquerung, fordert aber, dass die Wegeverbindung weder asphaltiert noch beleuchtet wird.

Weitere beteiligte städtische Dienststellen (Liegenschaftsamt, Stadtentwässerung, Wirtschaftsförderung) haben ihr Einvernehmen signalisiert. Seitens des Amtes für Brand- und Katastrophenschutz sowie des Sport- und Bäderamtes erfolgte keine Rückmeldung. Es

wird daher davon ausgegangen, dass der zur Beschlussfassung vorgelegte Sachverhalt auf keinen Widerspruch stößt oder nennenswerte Gründe einer Umsetzung entgegenstehen.

Die aufgrund ihrer starken fachlichen Betroffenheit hoch zu gewichtende Stellungnahme der Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH besagt, dass eine Lechquerung mitgetragen werden kann, sofern wesentliche Bedingungen eingehalten werden (u. a. Trassenführung außerhalb der Fassungsbereiche, Einhaltung einschlägiger Auflagen während der Bauphase, begleitende Maßnahmen zur Minimierung hygienischer Probleme aufgrund zu erwartenden höheren Nutzungsdrucks). In gleicher Weise äußert sich das Gesundheitsamt. Kritischer argumentiert das Umweltamt / Untere Wasserrechtsbehörde mit Bezugnahme auf das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth. Es warnt vor einem höheren Nutzungsdruck in den sensiblen Bereichen der Wasserschutzgebiete Augsburg und Königsbrunn (Fassungsbereiche und engere Schutzzone). Außerdem wird auf das Betretungsverbot im Fassungsbereich sowie den äußerst geringen Spielraum für die Errichtung neuer Radwege und eines Brückenbauwerks nach WSG-VO vom 24.10.1991 im Fassungsbereich bzw. in der engeren Schutzzone hingewiesen (Anlage 2).

Das Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen weist in seiner Stellungnahme auf die herausragende Bedeutung des Augsburger Stadtwaldes als ein ausgewiesenes Landschaftsschutz-, Naturschutz- und FFH-Gebiet hin. Für den Bereich zwischen Haunstetten und Kissing wird in Zukunft – auch ohne zusätzliche Lechquerung – ein erhöhter Nutzungsdruck durch Freizeit- und Naherholungsaktivitäten, induziert durch das geplante neue Stadtquartier Haunstetten Südwest, erwartet. Hier liegen auch große Teile der Fassungsbereiche für die Augsburger Trinkwasserversorgung. Detailliertere Aussagen zur naturschutzfachlichen Betroffenheit des Gebiets, insbesondere zu Artenvorkommen, ökologische Funktionen, Sensibilität, ökologischer Entwicklungsbedarf sowie deren räumliche Verortung / Differenzierung, werden in der Stellungnahme nicht genannt. Zitiert wird hingegen ein Beschluss des Naturschutzbeirates vom 02.05.2018, mit dem eine zusätzliche Querung des Lechs abgelehnt wird. Der Naturschutzbeirat stützt sich in seiner Argumentation auf einen früheren Beschluss vom 03.12.2008, in dem ein Steg für Fußgänger und Radfahrer – räumlich festgelegt – beim sogenannten Kissinger Wehr diskutiert wurde. Obschon ein hoher Nutzen für den Radverkehr bestätigt wurde, wurde die Querung abgelehnt, um den Erholungsverkehr nicht in besonders sensible Bereiche des Naturschutzgebietes zu lenken. Der Naturschutzbeirat schlägt stattdessen einen alternativen Standort für eine Lechquerung am unmittelbaren Südende des Kuhsees vor, mit dem sich befürchtete Belastungen im Naturschutz-, Trinkwasserschutz- und FFH-Gebiet sowie vermeintliche Einschränkungen für die Realisierung der Gewässerumbaumaßnahme Licca liber vermeiden ließen. Abschließend weist das Amt für Grünordnung, Naturschutz und

Friedhofswesen darauf hin, dass für weitere Querungsmöglichkeiten über den Lech nach § 6 der Verordnung über das Naturschutzgebiet Stadtwald Augsburg vom 25.04.1994 ein naturschutzrechtliches Befreiungsverfahren zu beantragen ist (Anlage 3). Jenseits der naturschutzfachlichen Belange lehnt das Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen den Bau eines Lechstegs im Bereich von Kissing aus weiteren Gründen ab (u. a. höhere Attraktivität des Bahnhofs Haunstetter Straße für Pendler, Beeinträchtigung der Erholungsfunktion des Stadtwaldes als Ruhiges Gebiet). Kritisiert wird zudem, dass das Gebiet des Augsburger Stadtwaldes gemäß seiner herausragenden Stellung bislang im Stadtentwicklungskonzept (STEK) nicht entsprechend hoch bewertet wird. Schließlich wird in der Stellungnahme ein Zusammenhang mit einer möglichen Nutzung von Wasserkraft am Lech hergestellt. Allerdings bleibt der Sachverhalt unklar; die Nutzung von Wasserkraft ist nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage.

#### **IV. Auswertung weiterer Stellungnahmen zur Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs**

Neben den Stellungnahmen der verwaltungsintern angeschriebenen Dienststellen erfolgte eine weitere Rückmeldung.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC, Kreisverband Augsburg) begrüßt eine zusätzliche Lechquerung im Bereich Kissing. Er stellt aufgrund der erheblichen Fahrzeitverkürzung zwischen Haunstetten und Kissing in seinen Augen eine konkurrenzfähige Alternative zum Kfz dar und trägt somit zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen und Lärm sowie zu einer verbesserten Luftqualität bei. Der ADFC zitiert zudem eine positive Einschätzung des Bund Naturschutz Aichach-Friedberg zu dem Vorhaben.

#### **V. Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 06.06.2018**

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen stellt den Antrag (Anlage 4), den Vorschlag eines Lechstegs aus dem Entwurf STEK zu streichen und nicht weiter zu verfolgen. Sie bezieht sich argumentativ auf den Stadtratsbeschluss 10/00046 vom 25.02.2010, wonach der Bau einer Geh- und Radwegbrücke einen Eingriff in ein bestehendes Naturschutz-, FFH-, festgesetztes Überschwemmungsgebiet sowie in die engere Schutzzone des Trinkwasserschutzgebietes darstellt. Die Stadtratsfraktion hebt hervor, dass sich aufgrund der inzwischen weiter zugenommenen dramatischen Bedrohung vieler Tier-, Insekten- und Pflanzenarten der Stellenwert der Schutzgebiete weiter erhöht hat und eine Beeinträchtigung dieser Gebiete grundsätzlich abzulehnen ist. Darüber hinaus

befürchtet die Stadtratsfraktion eine Einschränkung der Umsetzung des Hochwasser- und Renaturierungsprojekts Licca liber, indem ein Brückenbauwerk die räumliche Ausbreitung eines renaturierten Lechs beschränkt.

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

Das Tiefbauamt stellt fest, dass eine Osttangente für Augsburg im Bundesverkehrswegeplan als zweibahnig neu- bzw. auszubauende Verbindung enthalten ist und bestätigt, dass die B 17 zur Abwicklung des innerstädtischen und überregionalen Verkehrs in ihrer Leistungsfähigkeit inzwischen an ihre Grenzen stößt. In Spitzenstunden sind keine weiteren Leistungsreserven mehr vorhanden. Eine Osttangente erfüllt daher die Funktion, Durchgangsverkehr um das Stadtgebiet herum zu führen und somit die B 17 sowie den Innenstadtbereich zu entlasten. Das Tiefbauamt weist zusätzlich darauf hin, dass erst mittels weiterer Untersuchungen genauer zu bestimmen sei, welche innerstädtischen und regionalen Verkehrsverlagerungen entstehen und in welchen Stadtteilen dadurch Entlastungen (B 17, nordwestliches Stadtgebiet) bzw. mögliche Belastungen als Zubringerverkehr zur Ostumfahrung resultieren (Lechhausen, Hochzoll). Verwiesen wird außerdem auf das Risiko, dass großräumig Fernverkehre zur Entlastung der westlichen Umfahrung Münchens (zwischen A 96 und A 9) auf eine Ostumfahrung bewusst verlagert werden könnten.

Die Wirtschaftsförderung spricht sich deutlich für eine Ostumfahrung aus. Sie gilt aus Sicht der Wirtschaftsförderung als ein für den Wirtschaftsstandort und die Stadt Augsburg unerlässliches Infrastrukturprojekt. Mit der Maßnahme verbunden ist eine Entlastung des Stadtgebietes und insbesondere der B 17 vom zunehmenden Durchgangs- und Fernverkehr. Die steigende Stauanfälligkeit der B 17 beeinträchtigt in zunehmendem Maße den Wirtschafts- und Berufsverkehr. Die Wirtschaftsförderung Stadt Augsburg verweist zudem auf ein steigendes Verkehrsbedürfnis durch die Umwandlung des Klinikums Augsburg zur Universitätsklinik und dem damit verbundenen Zuwachs an Studierenden und Beschäftigten. Damit steigt die Notwendigkeit, auch infolge des wachsenden Logistikstandortes auf dem Lechfeld südlich von Augsburg, „ortsfremden“ Durchgangsverkehr möglichst von der innerstädtischen B 17 fernzuhalten.

Das Umweltamt / Untere Immissionsschutzbehörde erwartet eine Entlastung bislang hochbelasteter Straßenabschnitte im Stadtgebiet und die Reduktion dortiger Lärm- und Schadstoffbelastungen, die sich durch eine neue Osttangente ergeben. Für den durch einen



Ausbau für die St.-Antons-Siedlung erwarteten Mehrverkehr und daraus resultierende Luftschadstoffe wird von einer weitestgehenden Unbedenklichkeit ausgegangen. Das Stadtplanungsamt / Team Entwicklungs- und Sondermaßnahmen begrüßt Verkehrs-entlastungen und Immissionsverringerungen im Bereich der B 17 mit Blick auf die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers Haunstetten Südwest. Gleichwohl dieses Quartier Maßstäbe bei der MIV-reduzierten und emissionsfreien Mobilität setzen soll, wird es künftig zu zusätzlichem Verkehr auf der B 17 beitragen. Das Stadtplanungsamt / Team Allgemeine städtebauliche Planung und Bebauungsplanung verspricht sich von einer Ostumfahrung eine Stärkung des Gewerbeschwerpunktes Augsburg Nordost und insbesondere hinsichtlich der geplanten Erweiterung des Gewerbegebiets südlich der Derchinger Straße.

Eine neutrale Haltung zur Osttangente nehmen das Liegenschaftsamt, das Stadtplanungsamt / Team Besondere städtebauliche Planung und Sanierungsmaßnahmen sowie die Stadtentwässerung Augsburg ein. Das UNESCO-Bewerbungsbüro sieht derzeit im Neubau einer Osttangente keine Betroffenheit der Welterbebewerbung. Seitens des Amtes für Brand- und Katastrophenschutz sowie des Sport- und Bäderamtes erfolgte keine Rückmeldung. Es wird daher davon ausgegangen, dass der zur Beschlussfassung vorgelegte Sachverhalt auf keinen Widerspruch stößt oder nennenswerte Gründe einer Umsetzung entgegenstehen.

Die Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH formulieren Maßnahmen zur Minimierung des Gefährdungspotentials für die Trinkwasserversorgung. So soll insbesondere die Trassenführung außerhalb der ausgewiesenen Fassungsgebiete und der engeren Schutzzone erfolgen. Darüber hinaus sind bei der Ausführungsplanung und den einzelnen Bauphasen die einschlägigen Vorschriften zur Minimierung von Bodeneingriffen und zum Schutz vor Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen zu berücksichtigen. In gleicher Weise äußert sich das Gesundheitsamt mit Bezug auf das bestehende Trinkwasserschutzgebiet im Augsburger Stadtwald. Ausführlicher nimmt das Umweltamt / Untere Wasserrechtsbehörde mit Verweis auf das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth Stellung. Demnach wäre ein Trassenverlauf durch die engere Schutzzone generell verboten, durch die weiteren Schutzzone hingegen nicht; allerdings sind dabei Auflagen hinsichtlich erforderlicher Baumaßnahmen zu erfüllen z. B. Umsetzung der Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), Maßnahmen zum Schutz der Wasserversorgung). Grundsätzlich ist bei der Entscheidung für eine Trassenwahl durch das Wasserschutzgebiet zu begründen, dass es sich nach einer Variantenprüfung hierbei um die einzig realisierbare Trasse handelt. Zudem muss festgestellt werden, dass das Wohl der Allgemeinheit für den Straßenbau in diesem Falle höher wiegt als der Trinkwasserschutz. Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hebt hervor, dass das Trinkwasserschutzgebiet

aufgrund der geringen Grundwasserüberdeckung und der Bedeutung für die Trinkwasserversorgung von rund 300.000 Einwohnern als sehr sensibel anzusehen ist und auch nach einem Ausbau nach RiStWag ein Streckenverlauf aus wasserwirtschaftlicher Sicht bedenklich ist, z. B. durch die Freisetzung von Schadstoffen nach Unfällen.

Das Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen lehnt eine autobahnähnliche Ostumfahrung ab. Als Gründe werden der Flächenverbrauch bei gleichzeitigem Verlust von landwirtschaftlicher Fläche, die Zerstörung des Landschaftsbilds, die Beeinträchtigung und Zerschneidung als Erholungsraum sowie die Gefährdung des Trinkwasserschutzes aufgeführt. Naturschutzfachlich wird die Beeinträchtigung von europaweit bedeutsamen Naturschutz- und FFH-Gebieten kritisiert. Neben Lärmbelastungen besteht insbesondere durch die entstehende Zerschneidung von Lebensräumen und Ökosystemverbänden eine Gefährdung von prioritären Arten. Darüber hinaus stellt ein vierspuriger Ausbau zur Osttangente im Bereich der Lechstaustufe 23 einen direkten Eingriff in das Naturschutzgebiet Stadtwald dar und gefährdet das Entwicklungspotential des Renaturierungsvorhabens Licca liber. Das Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen befürchtet darüber hinaus, dass es infolge einer neuen autobahnähnlichen Verbindung zu einer parallelen Ansiedlung von Industrie und Gewerbe kommen könnte. Es schlägt vor, sich stattdessen auf den (Aus-) Bau einzelner Ortsumfahrungen zu beschränken.

## **VII. Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 11.06.2018**

Die Stadtratsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen stellt den Antrag (Anlage 5), die Ostumfahrung Augsburg (Osttangente) nicht in den Entwurf STEK aufzunehmen. Begründet wird dies mit der außergewöhnlichen ökologischen Schutzwürdigkeit des Stadtwaldes, der Gefährdung der Trinkwasserversorgung, Flächenverbrauch mit der Gefahr von Gewerbeansiedlungen entlang der Trasse und steigenden Lärm-, Luftschad- und Klimagasemissionen. Auch werden Folgen für die UNESCO-Welterbebewerbung sowie die Einschränkung des Renaturierungsvorhabens Licca liber befürchtet. Die Stadtratsfraktion verweist auf einen Vorschlag des Umweltbundesamts, die Osttangente aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen. Befürchtet wird u.a., dass die Strecke als Ausweichroute für den Fern- und Schwerlastverkehr attraktiv werden könnte. Grundsätzlich betrachtet die Stadtratsfraktion den Straßenneu- und -ausbau als nicht zukunftsorientiert und nachhaltig.

### VIII. Fazit

Nach Auswertung und Gewichtung aller vorgebrachten Belange wird aus Sicht der Stadtentwicklung vorgeschlagen, die Zielsetzung der Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs im Stadtentwicklungskonzept beizubehalten. Bis auf die Stellungnahme des Amts für Grünordnung, Friedhofswesen und Naturschutz und den Antrag der Stadtratsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen wertet die Mehrheit der Stellungnahmen das Vorhaben positiv, ein geringerer Teil koppelt eine Umsetzung an zu erfüllende Bedingungen. Die Maßnahme ist vor dem Hintergrund deutlich veränderter Rahmenbedingungen (Bevölkerungswachstum, verstärkter Ausbau umweltverträglicher Mobilität und Verbesserung der Luftreinhaltung, Gewässerumbau Licca liber, UNESCO-Welterbebewerbung) in einem anderen Licht zu betrachten und zu bewerten als zu den Zeitpunkten früherer Beschlussfassungen. Es gilt dabei hervorzuheben, dass die im STEK beschriebene Maßnahme keinen genauen Standort für eine Brückenquerung bestimmt, sondern den Bereich Kissing als Suchraum für eine eingriffsoptimierte Lösung vorschlägt. Der von der Stadtratsfraktion von Bündnis 90 / Die Grünen als Gegenargument eingebrachte Stadtratsbeschluss 10/00046 vom 25.02.2010 schließt ein Brückenbauwerk explizit nicht aus, sondern plädiert dafür, dieses Vorhaben zum damaligen Zeitpunkt nicht weiterzuverfolgen. Die Abwägung erfolgte auf der Grundlage, dass mit der Querung insbesondere eine Verbesserung für Erholungssuchende geschaffen werden sollte; ein baulicher Eingriff und eine angenommene Mehrbelastung der Schutzgebiete durch Freizeitverkehr wogen vor diesem Hintergrund mögliche Beeinträchtigungen für die Schutzgebiete nicht auf, so der Tenor.

Mit der Ausweisung einer direkten Radverbindung von der Innenstadt bzw. dem Bereich Universitätsviertel-Haunstetten nach Kissing überwiegen aus heutiger Sicht des Allgemeinwohls die Vorteile:

- Aufgrund deutlicher Fahrzeitgewinne bietet eine derartige Verbindung eine konkurrenzfähige – und aufgrund des landschaftlichen Umfeldes – hochattraktive Alternative zum MIV – nicht nur im Freizeit- und Erholungsverkehr, sondern insbesondere auch im Berufsverkehr. Dies betrifft einerseits die Anbindung des Regionalbahnhofs in Kissing für Pendler in Richtung München und andererseits Besucher aus dem Umland, die eine im Süden Augsburgs gelegene Arbeitsstätte (Innovationspark, Gewerbegebiete Haunstetten) oder Einrichtung (Universität, Messe, WWK-Arena) ansteuern. Sie ist geeignet, bisherige Kfz-Verkehre auf der Staatsstraße 2380 (zwischen Königsbrunn und Mering) sowie – in geringerem Umfang durch Hochzoll (Afrabrücke) zugunsten des Radverkehrs zu reduzieren und unterstreicht den Anspruch Augsburgs, Fahrradstadt zu werden. Mit Blick auf die

geplante Entwicklung des neuen Stadtquartiers Haunstetten Südwest mit bis zu 10.000 Einwohnern ist dies umso stärker zu gewichten. Die Annahme des Amts für Grünordnung, Friedhofswesen und Naturschutz, Pendlerströme im Umweltverbund (Rad, ÖPNV, SPNV) über den Bahnhof Haunstetter Straße – konkurrenzfähig – zu lenken, erscheint unrealistisch.

- Durch die Verlagerung des MIV zugunsten des Radverkehrs bzw. durch Abpufferung von zusätzlichem MIV nach Umsetzung des neuen Stadtquartiers Haunstetten Südwest trägt die Maßnahme zu einer Reduzierung klimaschädlicher Emissionen und zur Lärminderung bei – sowohl innerhalb des Augsburger Stadtgebiets als auch im südöstlichen Umland.
- Durch die Anbindung des Regionalbahnhofs Kissing an das südöstliche Radverkehrsnetz der Stadt wird die Intermodalität (insbesondere im Umweltverbund), d. h. die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel zur Herstellung von für den Nutzer bequemen Mobilitätsketten gestärkt und die Attraktivität des Umweltverbunds ganz allgemein im Augsburger Süden gesteigert. Hiervon profitieren neben den Einwohnern auch alle im Süden gelegenen Arbeitsstätten und Einrichtungen durch eine bessere und umweltfreundliche Anbindung.
- Das Profil Augsburgs als Umweltstadt wird weiter geschärft.
- Die bessere Nutzbarkeit des Naherholungsraumes Stadtwald für den Radverkehr (Berufs- und Freizeitverkehr) stärkt das Freiraumpotential für Sport und Bewegung im Sinne des Sport- und Bäderentwicklungsplans (SBEP).
- Im Zusammenhang mit einer gezielten Ausweisung von (Rad-) Wegen erfolgt eine besser steuerbare Erschließung der potentiellen UNESCO-Welterbestätten im südlichen Stadtwald (Stadtbäche). Eine Lechquerung ermöglicht darüber hinaus eine – bislang nicht mögliche – Erschließung und Besucherlenkung über die Ostseite des Lechs (u. a. intermodal mit der SPNV). Über die östliche Radwegeverbindung vom Kuhsee über den Auensee und Weitmannsee kann zudem eine direktere Vernetzung der potentiellen Welterbestätten Hochablaß / Wasserwerk und Stadtbäche erfolgen. Gleichzeitig wird dadurch eine tourismusbedingte Zunahme der Nutzung in den sensiblen Bereichen des Stadtwaldes westlich des Lechs vermieden.
- Die Akzeptanz für die Umsetzung der Maßnahme in der Öffentlichkeit ist hoch. Belege hierfür liefern der in den Medien diskutierte hohe Zuspruch für das Projekt Fahrradstadt im Allgemeinen sowie die mehrheitlich positive und sehr intensive Resonanz im Online-Dialog 2 zum STEK – sowohl aus Augsburg wie auch aus dem Umland, insbesondere aus Kissing. Auch der Bund Naturschutz, Kreisgruppe Aichach-Friedberg, begrüßt eine Lechquerung für den Radverkehr.

Zur Würdigung der vorgebrachten Bedenken und zur Minderung möglicher Nachteile wird für die nachgeordnete Fachplanung empfohlen, die Umsetzung von Fahrradschnellwegen und Lechquerung an bestimmte Voraussetzungen und begleitende Maßnahmen zu koppeln:

- Für die sensiblen Schutzgebiete im Stadtwald sollte ein Zonierungs- und Wegelenkungskonzept erarbeitet werden. Ziel sollte dabei sein, besonders hochwertige Gebiete zu lokalisieren und den Rad- und Fußverkehr in geeigneter Weise um diese Gebiete zu lenken; neben einer passiven Wegelenkung in Form von Wegweisern und Markierungen könnte dies auch aktiv durch die Errichtung von Zäunen oder Leitplanken erfolgen, ähnlich wie dies in Nationalparks angewandt wird, um Besucher vom Verlassen bestehender Wege abzuhalten.
- Für besonders sensible Gebiete könnte ein – abseits der Wege geltendes – Betretungsverbot erlassen werden. Gegebenenfalls könnte dort auch eine Umzäunung erfolgen.
- Am Rande besonders sensibler Gebiete könnten zur Minimierung hygienischer Probleme WC-Anlagen errichtet werden, z. B. am Klinikum Süd in Haunstetten oder am Weitmannsee. Zu prüfen wäre ein generelles Hundeverbot in sensiblen Trinkwasserschutz- und Naturschutzbereichen.
- Die Errichtung eines Brückenbauwerks sollte im Zusammenhang mit den Umbaumaßnahmen für die Renaturierung im Rahmen von Licca liber erfolgen. Zusätzliche Beeinträchtigungen für die Schutzgebiete lassen sich so vermeiden.
- Ergänzende Maßnahmen der Umweltbildung (z. B. Hinweisschilder) könnten dazu beitragen, Nutzer des Stadtwaldes stärker für die Schutzwürdigkeit zu sensibilisieren.
- Ein verstärkter Einsatz des Ordnungsdienstes könnte die Einhaltung erlassener Ge- und Verbote positiv befördern.

Eine Umsetzung dieser begleitenden Maßnahmen trägt zu einem Erhalt der ökologischen Bedingungen im Stadtwald bei. Sie greifen zudem Zielsetzungen des STEK im Handlungsfeld Landschaft und Umwelt auf, die auf die Sicherung und Weiterentwicklung der biologischen Vielfalt und von Landschaftsräumen abstellen. Eine Wertung der herausragenden Bedeutung des Stadtwaldes aus Sicht der Stadtentwicklung findet im STEK demnach statt.

Ebenso wird es nach Auswertung aller Stellungnahmen zum Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17 unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte befürwortet, eine Entlastungsstraße für den Durchgangs- und Fernverkehr im Osten von Augsburg vorzusehen. Hier gilt es zu beachten, dass das STEK keine Festlegung zur genauen Trassierung oder Dimensionierung einer solchen Straße legt, sondern lediglich auf die Funktion einer östlichen Umfahrung Augsburgs

und den Raum südöstlich um Augsburg herum abstellt. Eine weitere Detailplanung und endgültige Abwägung ist Gegenstand der Fachplanung.

Für eine Ostumfahrung Augsburgs sprechen aus Sicht der Stadtentwicklung folgende Gründe:

- Die Zielsetzung einer Ostumfahrung – unterteilt in mehrere Abschnitte (Ausbau AIC 25, Ortsumfahrung Kissing / B 2, Südumfahrung Augsburg / Umfahrung Königsbrunn) – ist Gegenstand der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung. Daher müssen auf kommunaler Ebene die genauen Rahmenbedingungen analysiert und aktiv mitgesteuert werden.
- Die Leistungsfähigkeit der B 17 ist bereits heute ausgeschöpft. Vor dem Hintergrund des anhaltenden und weiter prognostizierten Bevölkerungswachstums nicht nur innerhalb Augsburgs, sondern in der gesamten Region Augsburg und der Europäischen Metropolregion München (EMM) im Allgemeinen sowie bedeutenden städtebaulichen Vorhaben im unmittelbaren Umfeld der B 17 (neues Stadtquartier Haunstetten Südwest und langfristige Siedlungsreserve südlich von Göggingen, Ausbau Innovationspark, steigende Bedeutung von Universität und Messe, Kultur- und Kreativstandort Altes Gaswerk, Universitätsklinikum mit Aufbau medizinischer Fakultät, Güterverkehrszentrum (GVZ); darüber hinaus Logistikstandort Lechfeld) ist mit einem weiteren Verkehrszuwachs zu rechnen. Eine Kompensation durch den Umweltverbund alleine erscheint hierfür nicht ausreichend, da die Ursachen der Kfz-Mobilität hierfür zu vielschichtig sind (Fern- und Wirtschaftsverkehre, Einpendler, Durchgangsverkehre) und teilweise auch außerhalb des kommunalen Handlungsspielraums Augsburgs liegen (z. B. Pendlerpauschale). Um künftig volkswirtschaftliche Nachteile (Stau) und Umwelteinschränkungen infolge von Verkehrsstauungen zu vermeiden (Lärm, Emissionen, Ausweichverkehr), muss die Stadt Augsburg neben einem konsequenten Ausbau des Umweltverbundes auch eine ausreichende Anpassung ihres Straßennetzes an künftige Bedarfe verfolgen.
- Die hohe Störanfälligkeit der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Augsburger Westen durch hohes Verkehrsaufkommen und Staus, Baustellen, Pannenfahrzeuge sowie Ausweichverkehren in Stadtteilen im Umfeld der B 17 gefährdet die Gewährleistung zentraler städtischer Grundfunktionen im Krisen- / Katastrophenfall, wie z. B. eine schnelle Erreichbarkeit der im Westen liegenden Krankenhäuser der höchsten Versorgungsstufe (Universitätsklinikum, Josefinum). Teilweise wirken sich Beeinträchtigungen auf der B 17 auf die gesamte nordwestliche Innenstadt aus, wodurch auch Rettungsfahrzeuge und Einsatzkräfte im Notfall deutlich behindert werden. Durch Ausweichverkehre steigen das Unfallpotential und

Umweltgefährdungen (Lärm, Abgase) auch in ansonsten ruhigen und infrastrukturell nicht für den Durchgangsverkehr vorgesehenen Stadtbereichen (Göggingen / Bergheim, Thelottviertel / Pfersee, Kriegshaber / Kobelweg, Oberhausen / Donauwörther Str.).

- Der Aus- / Neubau einer Osttangente trägt wesentlich zur Stärkung der überörtlichen Anbindung Augsburgs und zur Verbesserung der Standortfaktoren für auf Straßeninfrastruktur angewiesene Produktionsbetriebe, Unternehmen, Dienstleistungen, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen bei.
- Die Vermeidung innerörtlichen Durchgangsverkehrs ist eine wesentliche Voraussetzung für einen weiteren Ausbau des Umweltverbunds im Stadtgebiet (Priorisierung öffentlicher Verkehr und Radverkehr durch weniger Platzbedarf für Kfz und mehr Kapazitäten für Bus, Tram, Rad und Fußgänger) und für die Stärkung des öffentlichen Raums (Verbesserung von Aufenthaltsqualität und Grünausstattung im Straßenraum, autoarme Innenstadt / Stadtquartiere).

Vorrangiges Ziel einer Osttangente aus Sicht der Stadtentwicklung ist neben einer leistungsfähigen Erschließung insbesondere des Gewerbeschwerpunktes Lechhausen, dass der Fern- und Durchgangsverkehr reibungslos um Augsburg herumgeleitet wird und die Innenstadt bzw. weitere Stadtteile von Durchgangsverkehr entlastet werden. Vor diesem Hintergrund sollte eine Osttangente Leistungsreserven zur Verfügung stellen, die zeitweilig auf der B 17 bereits heute nicht mehr gegeben sind. Eingedenk der Risiken, die in Stellungnahmen zum Ausdruck gebracht wurden, könnte aus Sicht der Stadtentwicklung eine Osttangente daher

- so ausgelegt werden, dass sie lediglich bei drohender Vollaustattung der B 17 als Alternativroute ausgewiesen wird. Erreicht werden kann dies beispielsweise über eine verkehrs- / zeitabhängige Steuerung (Telematik).
- Eine derartige Entlastungsstraße müsste im Bereich der Querung des Lechs daher von ihrer Kapazität nicht autobahnähnlich ausgebaut werden; zu prüfen wäre vielmehr eine dreispurige Lösung (alternierend 2+1 Spuren). Damit sinkt das Konfliktpotential mit dem Renaturierungsvorhaben Licca liber deutlich.
- Die Trasse sollte möglichst außerhalb ausgewiesener Natur- und Trinkwasserschutzgebiete verlaufen bzw. an besondere Sicherheitsmaßnahmen gekoppelt werden. Hierzu sind mehrere Varianten zu prüfen.

Unter diesen Voraussetzungen lassen sich auch künftig auf das Kfz angewiesene Fern- und Durchgangsverkehre reibungslos um Augsburg herumführen und die überörtliche Erschließung Augsburgs stärken. Auch die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes im

Augsburger Nordwesten im Katastrophenfall bleibt erhalten. Gleichzeitig wird die hohe Schutzwürdigkeit und Sensibilität herausragender Natur- und Trinkwasserschutzgebiete gewürdigt und mögliche entstehende Risiken minimiert.

## IX. Weiteres Verfahren

Derzeit finden bilaterale Abstimmungsgespräche mit städtischen Dienststellen und externen Experten statt, um den Entwurf STEK weiter zu qualifizieren. Im Herbst/Winter 2018/2019 ist dann die Beschlussfassung zum Entwurf STEK vorgesehen. Aufbauend auf den Ergebnissen der Abstimmungsgespräche und der Bürgerbeteiligung werden in den einzelnen Handlungsfeldern im Entwurf STEK Handlungsschwerpunkte formuliert. Dadurch sollen die vielen Projekte und Maßnahmen sinnvoll zusammengefasst und das STEK lesbarer aufbereitet werden. Ergänzend soll zu jedem Handlungsfeld neben dem bestehenden Bestands- und Analyseplan ein Ziele- und Projekteplan die räumlichen Aussagen des STEK untermauern.

Diese Konkretisierungsphase ist mit der Beschlussfassung zum Entwurf STEK abgeschlossen. Danach folgt die Realisierungsphase mit der Beschlussfassung zum STEK, die für Mitte 2019 geplant ist. Zu den wesentlichen Arbeitsschritten zählt hier die Erarbeitung eines Handlungsprogramms im Sinne eines Maßnahmen-, Durchführungs- und Finanzierungskonzeptes, welches erforderliche Beteiligte und Mitwirkende, Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten, Realisierungszeiträume und Projektschritte sowie die Priorität von Maßnahmen differenziert.

---

### Anlagen

1. Stellungnahmen der Fachdienststellen zur Ausweisung eines Fahrradschnellweges nach Kissing mit Querung des Lechs sowie zum Ausbau der Großen Ostumfahrung und Neubau einer Osttangente von Friedberg in Richtung Königsbrunn / B 17
- 2a. Verordnung über das Wasserschutzgebiet in der Stadt Augsburg, in der Stadt Königsbrunn und in den Gemeinden Oberottmarshausen und Kleinaitingen (Landkreis Augsburg), in den Gemeinden Merching und Schmiechen (Landkreis Aichach-Friedberg) und in der Gemeinde Pittriching (Landkreis Landsberg a. Lech, Regierungsbezirk Oberbayern) für die öffentliche Wasserversorgung der Städte Augsburg und Königsbrunn vom 24.10.1991
- 2b. Trinkwasserschutzgebietskarte
3. Verordnung über das Naturschutzgebiet „Stadtwald Augsburg“ vom 25.04.1994



4. Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 06.06.2018 „Kein Lechsteg zwischen Stadtwald und Kissing“
5. Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 11.06.2018 „Keine Osttangente im STEK“