

Besuch staatliches Bauamt (SB), 10.2.2017

Gedächtnisprotokoll

Teilnehmer staatl. Bauamt: Hr. Fritsch (Leiter Straßenbau), Hr. Eichstädt (Projektleiter Osttangente), Hr. Kergl (Referendar)

Teilnehmer AKO: Hr. v. Thienen (Sprecher), Hr. Metzger (AG Lechleite), Hr. Groß (Lechallianz)

*Anmerkung: Markierte bzw. kursiv dargestellte Stellen wurden auf Wunsch des staatlichen Bauamtes ergänzt bzw. kommentiert.*

Mit dem Fernstraßenausbaugesetz hat das SB den Auftrag das Projekt zu planen. Es werden die Abschnitte 1-3 (Derching – Mering) geplant. Abschnitt 4 (Königsbrunn) wird vorerst nicht geplant, da nur im weiteren Bedarf. Auswirkungen des 4. Abschnittes auf die anderen Abschnitte und andere Gemeinden wie Mering/St. Afra oder Kissing z.B. für Schallschutzmaßnahmen, Abgasbelastung etc. werden dabei nicht berücksichtigt und haben keine Auswirkungen auf den geplanten Bau. Damit werden die Effekte eines späteren Lückenschlusses nicht berücksichtigt. Es wird allerdings geprüft, wie sich der 4. Abschnitt auf die Verkehrsströme auswirken würde, sofern er realisiert werden würde. *Bei einer eventuellen künftigen Realisierung Abschnitt 4 wird überprüft ob zum Schutz der Umwelt in den Abschnitten 1-3 zusätzliche (nachträgliche) Schutzeinrichtungen erforderlich werden.*

Auf unseren Einwand, dass der 4. Abschnitt essentiell für die Erreichung des Ziels Entlastung B17 zwingend erforderlich ist wurde entgegnet, dass man sich nicht *ausschließlich* an den Zielen des Bundes, wie im BVWP festgelegt, orientieren müsse. Es gäbe eine ganze Reihe „lokaler“ Ziele, die für eine Realisierung der Abschnitte 1-3 ausreichen (Bündelung Nord-Süd-Verkehr, Entlastung der Anlieger, Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf, regionale Entwicklungsmöglichkeiten). Eine Liste dieser Ziele vom 2.12.2016 wurde uns übergeben. Aus unserer Sicht steht damit die aktuelle Planung nicht im Einklang mit der Planung des Bundes. Dies sieht das SB unkritisch und verweist auf *die im Rahmen des Planungsverfahrens erforderlichen Projektabstimmungen mit dem Bund sowie die erforderliche Projektrectfertigung im Planfeststellungsverfahren.*

Die Trassenführung für den 4. Abschnitt ist völlig offen und wird voraussichtlich erst im nächsten BVWP (also 2030) angegangen. Es sei üblich, dass man abschnittsweise plant und realisiert.

Es wird Alternativprüfungen geben. Auch eine Trassenführung östlich von der B2 bei Mering/Kissing oder ein Tunnelbau im Bereich Mering/Kissing wird nicht ausgeschlossen. Die Variante Ausbau der B17, obwohl technisch möglich, wird als „unrealistisch“ nicht verfolgt. Konkrete Gründe wurden dafür nicht angegeben, vielmehr wurde auf zu erwartende hohe Kosten *sowie enorme Eingriffe in angrenzende Gebäude/Flächen und den Verkehr der B17* verwiesen. Auf unseren Hinweis, dass die B17 laut BVWP, selbst in voller Ausbaustufe nur mit 6.000 Fahrten/Tag durch die OT entlastet wird und dieses Ziel sicher auch durch andere Maßnahmen erreicht werden können, wurde entgegnet, dass die Planzahlen des Bundes *mangels Einblick in das Bewertungsverfahren des Bundes nicht nachvollziehbar sind und ohnehin das Ziel Entlastung der B17 das Ziel des Bundes sei und die o.g. lokalen Ziele im Vordergrund stünden.* (Hinweis: Gestrichen auch Wunsch SB, da das Thema bereits oben erläutert wurde).

Wir wiesen daraufhin, dass durch diese Haltung ein klarer Widerspruch zwischen den Zielen des Bundes und denen des Straßenbauamtes bzw. Land Bayern bestehen und es nicht seriös sei, Maßnahmen mit Mitteln des Bundes finanzieren zu lassen, die nicht mit dessen per Gesetz definierten Zielen übereinstimmen. Das SB verwies darauf, dass der Bund *im Rahmen von Projektabstimmungen sehr frühzeitig in die Planung eingebunden ist und den Planungen des Landes jederzeit widersprechen kann.*

Man wolle jetzt in einer ersten Phase (ca. 2 Jahre) alles untersuchen *anschließend entscheidet die Regierung von Schwaben über die Notwendigkeit eines Raumordnungsverfahrens*. Zu diesem Zeitpunkt soll auch die Öffentlichkeit informiert und um ihre Meinung gebeten werden. Vorher sollen Gutachter das Verkehrsaufkommen, die Umweltauswirkungen etc. analysieren und man will sich mit den Gemeinden über deren Planungen abstimmen. Eine Bürgerbeteiligung in einer frühen Phase ist nicht vorgesehen, wurde aber von uns dringend empfohlen. *Eine Bürgerbeteiligung wird für nicht zweckmäßig angesehen, ohne dass zuvor belastbare Erkenntnisse zu den verkehrlichen, technischen und umweltbedeutsamen Rahmenbedingungen vorliegen. Das Bauamt wird auf Basis der Erkenntnisse eine Projektvariante vorschlagen und diese im Rahmen einer Bürgerbeteiligung – deren Modus noch festgelegt werden muss – zur Diskussion stellen*. Offenbar hat man mit Bürgerbeteiligungsverfahren im SB bei einem projekt dieser Größenordnung keine Erfahrungen. Wir regten an, hier ggf. einen externen Berater zu beteiligen.

Die weitere Terminplanung im Anschluss an Raumordnungsverfahren ist völlig offen, da zu viele Unwägbarkeiten eine Rolle spielen. Veränderungssperren für Planungen der Gemeinden in dem Gebiet der OT werden erst bindend, nachdem im Anschluss an das Raumordnungsverfahren das Planfeststellungsverfahren offiziell eingeleitet wurde.