

Aktionsbündnis Keine Osttangente A-KO
c/o W. v. Thienen
Sachsengässchen 3
864156 Mering
www.keine-osttangente.de
info@keine-osttangente.de



Infobrief Nr. 4 Aktionsbündnis Keine Osttangente A-KO

Dezember 2021

Liebe Leserinnen und Leser, liebe an Informationen zur Osttangente und zu Alternativen dazu Interessierte,

Sie erhalten hiermit den vierten Infobrief der Aktionsbündnisses Keine Osttangente-AKO. Über Anregungen, Lob aber auch Kritik freuen wir uns natürlich – wie immer.

Wir wünschen allen ein schönes Weihnachtsfest, einen guten Start ins neue Jahr, Gesundheit und Wohlergehen.

Ihre AKO-Sprecher

Gudrun Richter

Wolfhard von Thienen



Inhalt

Zusammenfassung.....	2
Aktuelles zu den Planungen der Osttangente.....	2
Koalitionspapier enttäuschend	2
INRIX-Staustudie 2021.....	3
INRIX-Studie zur Mikromobilität	3
Aus dem Verein AKO-Alternative Konzepte für Mobilität e.V.	4
Mitarbeit und Unterstützung	4
Jobangebot	4
Spenden.....	4
Presseschau	4
Was sagen Umweltverbände zu den Mobilitätsplänen der Ampelkoalition	4
<i>BUND</i>	4
<i>Deutsche Umwelthilfe</i>	5
<i>ADFC: Verkehrswende kann nicht warten</i>	5
<i>Greenpeace</i>	6

Wir bemühen uns, dass dieser Newsletter mindestens halbjährlich erscheint. Sie können ihn jederzeit per Email an info@keine-osttangente.de abbestellen.

Zusammenfassung

- Staatliches Bauamt stellte seine Pläne in Friedberg und Mering vor – deutliche Kritik
- Koalitionsvertrag enttäuscht, Mobilitätswende wird es mit der Ampel nicht geben
- Neue INRIX-Staustudie – Augsburg im Mittelfeld deutscher Städte
- INRIX-Studie zur Mikromobilität – Erhebliches Potential von Fahrrad und Co.
- Aus dem Verein AKO – Mitgliederversammlung voraussichtlich online im Januar

Aktuelles zu den Planungen der Osttangente

Es gab zwei Informationsveranstaltungen zusammen mit dem Staatlichen Bauamt für den Stadtrat in Friedberg und dem Marktgemeinderat in Mering. Bei beiden Veranstaltungen wurde deutlich, dass das Ziel der Osttangente, die Entlastung der B17 in Augsburg, nicht erreicht werden kann. Stattdessen wurden zwei neue Ziele definiert: Die Bündelung des angeblichen Schleichverkehrs im Landkreis auf die B2 und die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Aus unserer Sicht ist diese Argumentation gelinde gesagt abenteuerlich, da diese Ziele im Bundesverkehrswegeplan nicht angegeben waren.

In Friedberg, das besonders durch den vierspurigen Ausbau der AIC betroffen sein wird gab es seitens Stadtrat viele erstaunte Gesichter. Wurde doch immer behauptet, dass die Osttangente notwendig sei, um die B300 entlasten zu können. Jetzt stellte das Staatliche Bauamt klar, dass dies keineswegs Bestandteil der aktuellen Planungen sei. Man sei auch skeptisch, ob eine wesentliche Entlastung erfolgen könne, denn der hohe örtliche Quell-/Zielverkehrs würde bestehen bleiben. Auf jeden Fall könne dies erst nach entsprechenden Untersuchungen zu einem späteren Zeitpunkt beurteilt werden. Unser AKO-Mitglied und Stadträtin Marion Brülls brachte es auf den Punkt indem sie fragte, welche Vorteile denn Friedberg überhaupt durch die Straße habe gegenüber den vielen Nachteilen.

In Mering war die Situation dann fast noch kritischer. Auch hier schlug dem Vertreter des Staatlichen Bauamtes erheblicher Gegenwind entgegen. So werden die beiden großen geplanten Brückenbauwerke an der B2 im Norden deutlich abgelehnt. Auch machen sich die Anwohnerinnen und Anwohner von St. Afra große Sorgen um die zusätzlichen Belastungen. Ein weiterer Diskussionspunkt war die stetige Zunahme des Verkehrs in Merings Norden auf der Strecke zur A8 nach Odelzhausen. Hierfür wird es, ähnlich wie bei der B300 in Friedberg, keine Lösung geben.

Koalitionspapier enttäuschend

Große Hoffnungen setzten wir auf die Bildung einer Koalition unter Beteiligung von Bündnis 90/Die Grünen. Um so enttäuschender ist das, was sich bereits im Sondierungspapier abzeichnete. Eine Mobilitätswende konnten die Grünen nicht durchsetzen. Auch sind viele Positionen des Kapitels „Mobilität“ recht unverbindlich formuliert. Man konnte den Eindruck gewinnen, dass für die Verhandler die Mobilitätswende allein in einer Antriebswende von Benzin zu Elektro und zu synthetischen Kraftstoffen besteht.

Entsprechend negativ fielen auch die Einschätzungen vieler Verbände wie Bund Naturschutz, Deutsche Umwelthilfe, Greenpeace etc. aus (siehe weiter unten). Auch innerhalb der Grünen Partei hagelte es Kritik an den Ergebnissen des Koalitionsvertrages im Verkehrsbereich.

Besonders enttäuschend für uns ist, dass die Forderung eines Moratoriums im Fernstraßenbau und ein Stop verbunden mit Neubewertung der Planungen des Bundesverkehrswegeplans nicht erfolgte. Dies ist um so wichtiger, als der Bundesverkehrswegeplan die Klimaschutzziele der Bundesregierung glatt verfehlt. Beispielsweise flossen die während der Bauphase entstehenden Treibhausemissionen nicht in die Bewertungen ein.

Hoffnung machen soll, dass die Projekte im Bundesverkehrswegeplan überprüft werden sollen:

„Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan.“

Man fragt sich bei einem Satz wie diesen, ob mal wieder alles frei nach dem Motto „wenn Du nicht willst das was passiert, dann bilde eine Kommission“ auf die lange Bank geschoben werden soll. Dabei ist, insbesondere nach dem jüngsten Urteil des Bundesverfassungsgerichtes, ziemlich klar, dass im Verkehrssektor dringender Handlungsbedarf besteht.

Man darf gespannt, was daraus wird. **Für uns bedeutet dies, dass wir uns auch weiterhin als Zivilgesellschaft zusammen mit unseren Partnern für eine Mobilitätswende einsetzen müssen und auch der Kampf gegen die Osttangente leider noch nicht vorbei ist.**

Weiter unten finden Sie einige Kommentare der Umweltverbände zum Mobilitätskapitel im Koalitionsvertrag.

INRIX-Staustudie 2021

Wie jedes Jahr wurde auch für 2021 eine weltweite Studie der Verkehrsstaus in Städten durchgeführt. Die Studie ermittelt aus den Echtzeitdaten von Navigationssystemen die jeweilige Stausituation und ermittelt, wieviel Zeit für eine Strecke benötigt wird. Diesmal waren 50 deutsche Städte in der Studie enthalten. Augsburg belegte einen Platz im Mittelfeld (Platz 30 von insgesamt 70 deutschen Städten). München rangierte wiederum auf Rang 1, vor Berlin und Hamburg. In München verloren Autofahrer mit 79 Stunden etwa dreimal so viele Stunden durch Staus wie Augsburger Autofahrer mit 27 Stunden. Es wurde auch eine Grafik veröffentlicht, die zeigt, wie weit ein Autofahrer vom Zentrum in die Peripherie innerhalb einer halben Stunde gelangt. Zu jeder Tageszeit werden innerhalb einer halben Stunde nicht nur alle Außenbezirke erreicht sondern auch wichtige Ortschaften im Umland wie Mering, Friedberg, Aichach, Königsbrunn, Bobingen, Schwabmünchen etc.. Diese Ergebnisse zeigen erneut, dass Augsburg kein übermäßiges Stauproblem hat.

<https://inrix.com/scorecard/>

INRIX-Studie zur Mikromobilität

INRIX hat eine umfassende Studie zur Mikromobilität (Fahrräder, E-Scooter) in Großstädten vorgelegt. Basierend auf Echtzeitdaten, ähnlich wie bei der Staustudie, wurde ermittelt, wie lang die Wege sind, die Autofahrer in den Städten zurücklegen.

Die Tabelle gibt den Prozentualen Anteil der Fahrten nach Fahrdistanz für Deutschland wieder:

0 – 1,5 Km	15%
1,5 – 3 Km	34%
3 – 5 Km	9%
Summe	58%

Daraus wird gefolgert, dass mit einer Ausrichtung auf Fahrrad und Co. ein erhebliches Potential besteht, die Städte von Autoverkehr zu entlasten.

Aus dem Verein AKO-Alternative Konzepte für Mobilität e.V.

Wir werden die alljährliche Mitgliederversammlung im Januar durchführen. Die Vereinsmitglieder erhalten hierzu eine Doodle-Terminanfrage. Die Veranstaltung wird auf Grund der Corona-Lage wieder online durchgeführt.

Mitarbeit und Unterstützung

Unsere Arbeit ist ehrenamtlich und benötigt viel Zeit. Wir sind daher immer auf Helferinnen und Helfer angewiesen. Sie können uns auf vielfältige Weise unterstützen:

- Bei Veranstaltungen und Demonstrationen
- Indem Sie selber vor Ort Infoveranstaltungen oder Infostände organisieren
- Indem Sie mit „ihren“ Politikern reden und ihnen deutlich machen, was Sie von der Osttangente halten
- Durch Leserbriefe
- Haben Sie selber Ideen? Dann geben Sie uns Bescheid.

Jobangebot

Wir suchen jemanden, der diesen Infolyer ehrenamtlich und engagiert betreut.

Spenden

Bitte unterstützen Sie uns finanziell und/oder durch eine Mitgliedschaft im Verein (s. oben). Insbesondere für gerichtliche Auseinandersetzungen und Gutachten werden wir einen sechsstelligen Betrag benötigen.

AKO-Alternative Konzepte für Mobilität e.V.
IBAN DE70 7205 0000 0251 5089 66
Stadtsparkasse Augsburg

Presseschau

Hier ein Ausschnitt aus den zahlreichen in der Presse erschienenen Artikeln zur Osttangente:

<https://www.augsburger-allgemeine.de/friedberg/Mering-Mering-sieht-sich-bei-abgespeckter-Osttangente-als-Verlierer-id60849426.html>

<https://www.augsburger-allgemeine.de/friedberg/Mering-Fuer-die-Osttangente-sind-auf-Meringer-Flur-noch-zwei-Varianten-im-Spiel-id60729876.html>

<https://www.augsburger-allgemeine.de/friedberg/Friedberg-Das-bedeutet-die-abgespeckte-Osttangente-fuer-Friedberg-id60608666.html>

Was sagen Umweltverbände zu den Mobilitätsplänen der Ampelkoalition ?

BUND

Der Bereich Mobilität wird voraussichtlich einer der größten umweltpolitischen Herausforderungen in der kommenden Legislatur. Im Koalitionsvertrag findet sich viel Antriebswende, zu wenig Mobilitätswende. Aussagen zur Reduktion der Zahl von Autos fehlen. Auch bei der Abschaffung klimaschädlicher Subventionen für Pkw und Flugverkehr, einer Verbesserung der ÖPNV-Finanzierung oder beim Verbrennerausstieg bleibt die Ampel vage und hinter den klimapolitischen Notwendigkeiten

zurück. Der angekündigte Dialogprozess zum Fernstraßenbau muss jetzt schnell handlungsfähig werden. Bis dahin laufende Projekte müssen gestoppt werden. Wir appellieren an den neuen Verkehrsminister, auf dieser Basis jetzt eine nachhaltige Mobilitätspolitik zu schaffen.

https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/bund/bundestagswahl/bund_Analyse_BewertungKoaV.pdf

Deutsche Umwelthilfe

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer kommentiert die Ansätze zum **Mobilitätssektor**: „Die Handschrift der Autokonzerne ist unübersehbar. Unglaublich, dass die CSU-Autolobby-Politik nahtlos fortgesetzt werden soll. Deutschland soll das Land der Raser, immer größerer SUV-Stadtpanzer und vom Staat finanzierten Klimakiller-Dienstwagen bleiben. Selbst die Subventionierung von Diesel sollen bleiben und die zukünftige Abgasnorm Euro 7 soll „Wertschöpfung und Arbeitsplätze“ nicht gefährden. Keine Maßnahmen die in den nächsten vier Jahren den CO₂-Ausstoß signifikant senken. Kein Tempolimit, kein klares Verbrenner-Aus – im Gegenteil: eFuel-Verbrenner sollen sogar über 2035 fortbestehen. Der Verkehrsteil verstößt klar gegen den von uns mit erwirkten Klimaschutz-Grundsatzentscheid des Bundesverfassungsgerichts. Daher werden wir über unsere bereits anhängige Klimaklage vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg die Ampel-Regierung zu kurzfristig wirksamen Maßnahmen wie einem Tempolimit auf Autobahnen, Tempo 80 außerorts und Tempo 30 in der Stadt zwingen, mit dem sich bis zu acht Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen lassen.“

ADFC: Verkehrswende kann nicht warten

Die ADFC-Bundesvorsitzende Rebecca Peters sagt: „Mit dem Koalitionsvertrag bekennen sich SPD, Grüne und FDP zu mehr und besserem Radverkehr, das ist für die Erreichung der Klimaziele im Verkehr auch absolut notwendig. Es soll laut Vertrag eine Finanzierung bis 2030 für lückenlose, nutzerfreundliche Radwegenetze geben. Auch das ist gut so, denn das Fahrradland, das die Bundesregierung durch den Nationalen Radverkehrsplan anstrebt, baut man nicht mit Sonderprogrammen in zwei, drei Jahren.“

Auch dass die Koalition sich verpflichtet, das veraltete Straßenverkehrsgesetz im Hinblick auf Klimaschutz und nachhaltige Stadtentwicklung zu modernisieren, sei absolut essenziell für die Verkehrswende, so Peters weiter. „Was noch fehlt, ist ein klares Bekenntnis zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit“, sagt Rebecca Peters.

Der ADFC werde diese wichtigen Schritte vom voraussichtlichen Verkehrsminister Wissing einfordern. Das Thema Radverkehr könne er nicht, wie in Rheinland-Pfalz, auf die Kommunen abwälzen, sondern müsse als Bundesverkehrsminister zum Fahrrad Farbe bekennen, so Peters.

Der ADFC weist darauf hin, dass schon Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes in Aussicht gestellt, aber nicht eingelöst hat. In Rheinland-Pfalz habe sich Volker Wissing (FDP) als Förderer des Radverkehrs nicht besonders hervorgetan, das müsse sich im Bund jetzt ändern, so der ADFC.

Rebecca Peters: „Die nächste Regierung muss eine moderne Verfassung für die Straße in den ersten 100 Tagen auf den Weg bringen. Wir brauchen Taten, damit das Fahrradland Wirklichkeit wird.“

<https://www.adfc.de/neuigkeit/adfc-zum-koalitionsvertrag-verkehrswende-kann-nicht-warten>

Schon was an spärlichen Informationen aus den Verhandlungen drang, deutete harten Zwist beim Thema Verkehr an. Ein leicht umsetzbares und von der Mehrheit der Bevölkerung unterstütztes Tempolimit hatte die FDP schon in den Sondierungen blockiert. Jetzt zeigt der Koalitionsvertrag: Die Bremsrinnen und Bremsen der **Verkehrswende** haben sich durchgesetzt. Die Grundlage für die künftige Verkehrspolitik ist so windelweich, dass dieses Feld mit Ansage zum klimapolitischen Problemfall der Ampel wird.

Das wirksamste Instrument, um den Rückstand des Sektor im Klimaschutz aufzuholen, wäre ein klar vorgegebener **Ausstieg aus dem Verbrenner**. Doch SPD, Grüne und FDP konnten sich nicht auf ein verbindliches Enddatum einigen. In einem Land mit vielen Neuzulassungen wie Deutschland soll der Ausstieg laut Koalitionsvertrag "entsprechend früher" kommen als im von der EU-Kommission für alle Mitgliedstaaten anvisierten Jahr 2035. Die Ampel hat also nur noch einmal aufgeschrieben, was die EU ohnehin plant. Das ist unambitioniert und sorgt für Unsicherheiten bei Herstellern und Käufer:innen.

Überhaupt nennt der Vertrag keinerlei Instrumente, um die geplanten 15 Millionen E-Autos bis 2030 auf die Straße zu bringen. Weder findet sich eine **Neuzulassungssteuer**, mit der Länder wie die Niederlande, Frankreich oder Dänemark den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß neuer Autos erfolgreich senkten, noch eine wirksame Reform der **Dienstwagenbesteuerung** mit ökologischer Lenkungswirkung, wie sie etwa die Niederlande eingeführt haben.

Obwohl klar ist, dass eine nachhaltige Mobilität nur mit deutlich weniger privaten Autos zu erreichen ist, jetzt also alle Energie in den Auf- und Ausbau der Alternativen fließen muss, gibt es nur vage Andeutungen, den **Bundesverkehrswegeplan**, den milliardenschweren Masterplan der Infrastrukturplanung für die kommenden Jahre, zu überarbeiten.

Kein Wort zu einem Stopp des Autobahnausbaus. Stattdessen ist die Rede von einem "Infrastrukturkonsens", der neue Prioritäten bei der Umsetzung festlegen soll, bis später ein neuer Bundesmobilitätsplan kommt. Ab wann der gilt? Unklar. Es wird wohl erstmal weiter betoniert.

<https://www.greenpeace.de/klimaschutz/klimakrise/koalitions-check>

