



## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Kamm**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 08.05.2018

### **Osttangente Augsburg im Bundesverkehrswegeplan 2030**

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind die Abschnitte 1 bis 3 der Osttangente als vordringlicher Bedarf und der Abschnitt 4 als weiterer Bedarf eingestuft.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Wie sieht die genaue Projekt- und Terminplanung für die Planungsphasen aus?
- 1.2 Welche Unsicherheiten bestehen bezüglich der Planungen?
- 1.3 Wann soll das Raumordnungsverfahren beginnen?
  
- 2.1 Welche Untersuchungen und Gutachten für das Raumordnungsverfahren und ggf. daran anschließende Planungen wurden beauftragt bzw. sollen durchgeführt werden (bitte bei Kenntnis auch die geplanten Zeiträume der Verfahren nennen)?
- 2.2 Wann sollen diese Untersuchungen und Gutachten vorliegen?
- 2.3 Welche Unternehmen sollen mit Untersuchungen und Gutachten beauftragt werden bzw. wurden beauftragt?
  
- 3.1 Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Staatlichen Bauamt sind mit dem Projekt betraut?
- 3.2 Welche finanziellen Mittel hat die Staatsregierung für diese Planungen einkalkuliert?
- 3.3 Welche organisatorischen Veränderungen und Auswirkungen auf die Planungen der Osttangente erwartet die Staatsregierung im Zusammenhang mit der Infrastrukturgesellschaft des Bundes?
  
- 4.1 Für welchen Preis wurde im Herbst 2017 ein zwischen Kissing und Bachern liegendes größeres Areal vom Staatlichen Bauamt erworben (bitte Größe des Grundstücks angeben)?
- 4.2 Gab es Beschwerden von Landwirten und Landwirtinnen, die auch Interesse an diesem Grundstück hatten, aber aufgrund des hohen vom Staatlichen Bauamt abgegebenen Gebotes keine Chance einer landwirtschaftlichen Nutzung mehr hatten?
  
- 4.3 Wie schätzt die Staatsregierung die Notwendigkeit einer Neubewertung des Bundesverkehrswegeplans und darauf aufbauender Planungen wie der Osttangente ein, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in 15 oder 20 Jahren, also unmittelbar nach einer möglicher Fertigstellung der geplanten Osttangente, Klimaschutz, Dekarbonisierung, Energieeffizienz, Elektrifizierung und Digitalisierung bereits unser Verkehrssystem grundlegend verändert haben werden?
  
- 5.1 Wie schätzt die Staatsregierung die überregionale Entwicklung im Lechfeld (insbesondere im Hinblick auf Bevölkerungsentwicklung, Naherholungs- und Naturräume, Wasserschutzgebiete und Emissionen) und den bereits jetzt avisierten Wohn-, Gewerbe- und Industrieansiedlungen sowie der Osttangente ein?
- 5.2 Plant die Staatsregierung eine verbindliche integrierte Sichtweise?
- 5.3 Wird es im Rahmen der Untersuchungen zur Osttangente Aussagen dazu geben, wie sich die Osttangente auf Emissionen und Verkehrsdichte auf den innerörtlichen Verkehr der B2 in Kissing, der B300 in Friedberg, auf der AIC25 bei Augsburg sowie in den Ortschaften entlang der Verbindung Mering – Odelzhausen auswirkt?
  
- 6.1 Welche Planungen hat die Staatsregierung vorgesehen, um einen Verkehrskollaps auf der Verbindung Mering – Königsbrunn zu vermeiden, auf der es bei einer Realisierung erwartungsgemäß sehr schnell zu Staus kommen kann?
- 6.2 Welche Varianten werden für den Abschnitt 4 seitens der Staatsregierung favorisiert?
- 6.3 Geht die Staatsregierung davon aus, dass die Osttangente nur durch eine eher abschnittsweise Planung als durch eine Gesamtplanung durchsetzbar ist?
  
- 7.1 Wann wird nach Kenntnis der Staatsregierung der Dialogprozess beginnen, den der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt bei der Übergabe der gegen das Projekt gesammelten Unterschriften angeregt hat, bzw. warum wurde dieser bisher noch nicht in die Wege geleitet?
- 7.2 Ist die Staatsregierung bereit, mit Verbänden und Bürgerinitiativen vor Ort zusammenzuarbeiten und die Planungen in einem offenen Bürgerbeteiligungsverfahren einzubringen?

## Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr  
vom 25.06.2018

### 1.1 Wie sieht die genaue Projekt- und Terminplanung für die Planungsphasen aus?

Die Planung wird nach den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ (RE 2012) bearbeitet. Bis zum Bau der neuen Straße sind insgesamt vier Planungsphasen zu durchlaufen: Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung.

Die Planungsstufe „Vorplanung“ dient der Entscheidung über die weiterzuverfolgenden Lösungsmöglichkeiten im Hinblick auf die Trassenvarianten des Projekts. In dieser Planungsstufe sind die verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Aspekte von Linienvarianten und im Sinne einer integrierten Planung deren Auswirkungen auf die Umwelt zu ermitteln und zu beurteilen. Die Vorplanung schließt mit der Voruntersuchung ab, die in der Regel eine bevorzugte Variante für die Ausarbeitung in den nächsten Planungsstufen vorauswählt. Die Ergebnisse der Vorplanung stellen die Grundlage für ein Raumordnungsverfahren und ein verwaltungsinternes Verfahren der Linienbestimmung nach § 16 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) dar.

Die wichtigsten Elemente der ersten Planungsphase „Vorplanung“ sind die Verkehrsuntersuchung und die Umweltverträglichkeitsstudie sowie weitere Prüfungen zum Arten- und Gebietsschutz. Die derzeit laufende Verkehrsuntersuchung soll bis zum Jahresende abgeschlossen sein. Sie wird objektiv Auskunft geben über die verkehrlichen Wirkungen des Projekts, aber auch die Grundlage sein für die Entscheidung, wie viele Fahrbahnen bzw. Fahrstreifen die Ortsumfahrung Kissing/Mering bekommen soll.

Es ist geplant, die Voruntersuchung bis Ende 2019 abzuschließen. Über den zeitlichen Ablauf der weiteren Planungsphasen kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage getroffen werden.

### 1.2 Welche Unsicherheiten bestehen bezüglich der Planungen?

Zu Beginn jedes Planungsprozesses bestehen hinsichtlich Kosten, Terminen und Inhalten der Planung eine Vielzahl von zu klärenden Fragestellungen, die mit fortschreitender Planung und immer detaillierteren Untersuchungen reduziert und eliminiert werden können.

Um dies in einem bestmöglichen Maße zu erzielen, setzt die Straßenbauverwaltung bei der Planung und Realisierung der Osttangente Augsburg auf ein kompetentes und leistungsstarkes Planungsteam, eine intensive Planung unter Nutzung digitaler Möglichkeiten, eine offene Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern bis hin zu einem partnerschaftlichen Zusammenwirken der Bauherren, der Planer und Bauunternehmer.

### 1.3 Wann soll das Raumordnungsverfahren beginnen?

Das Raumordnungsverfahren soll im Anschluss an die Voruntersuchung bei der Regierung von Schwaben beantragt werden. Derzeit ist dies für Anfang 2020 geplant.

### 2.1 Welche Untersuchungen und Gutachten für das Raumordnungsverfahren und ggf. daran anschließende Planungen wurden beauftragt bzw. sollen durchgeführt werden (bitte bei Kenntnis auch die geplanten Zeiträume der Verfahren nennen)?

### 2.2 Wann sollen diese Untersuchungen und Gutachten vorliegen?

- Vermessung: liegt bereits vor;
- faunistische Planungsraumanalyse: liegt bereits vor;
- Verkehrsuntersuchung: Ende 2018;
- Schalltechnische Untersuchung: 2019–2020;
- Schadstoffuntersuchung: 2019–2020;
- FFH-Verträglichkeitsuntersuchung: 2018–2020;
- Umweltverträglichkeitsstudie: 2018–2020;
- Baugrunduntersuchung: 2018–2019.

### 2.3 Welche Unternehmen sollen mit Untersuchungen und Gutachten beauftragt werden bzw. wurden beauftragt?

Bisher wurden vom Staatlichen Bauamt Augsburg für die Verkehrsuntersuchung, die Vermessung und die faunistische Planungsraumanalyse jeweils fachkundige Ingenieurbüros beauftragt. Weitere Ingenieurvergaben sind geplant.

### 3.1 Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Staatlichen Bauamt sind mit dem Projekt betraut?

Beim Staatlichen Bauamt Augsburg sind derzeit bis zu 10 Mitarbeiter u. a. mit dem Projekt B2, Osttangente Augsburg befasst. Von ihnen werden in erster Linie Bauherren- und Projektsteuerungsaufgaben wahrgenommen.

### 3.2 Welche finanziellen Mittel hat die Staatsregierung für diese Planungen einkalkuliert?

Bei Großprojekten der Straßeninfrastruktur wird mit Planungskosten in Höhe von 12–15 Prozent der Baukosten gerechnet. Es ist vorgesehen, nahezu alle Planungsleistungen, von der Vorplanung bis hin zur Bauüberwachung, an externe Fachplaner zu vergeben. Die dafür erforderlichen Haushaltsmittel werden durch den Freistaat Bayern zur Verfügung gestellt.

### 3.3 Welche organisatorischen Veränderungen und Auswirkungen auf die Planungen der Osttangente erwartet die Staatsregierung im Zusammenhang mit der Infrastrukturgesellschaft des Bundes?

Keine. Die Verwaltung der Bundesstraßen in Bayern wird weiterhin wie bisher vom Freistaat Bayern im Auftrag des Bundes ausgeführt.

### 4.1 Für welchen Preis wurde im Herbst 2017 ein zwischen Kissing und Bachern liegendes größeres Areal vom Staatlichen Bauamt erworben (bitte Größe des Grundstücks angeben)?

Das 42.460 m<sup>2</sup> große Grundstück wurde im Rahmen eines Bieterverfahrens vom Staatlichen Bauamt Augsburg ersteigert. Die Gebotsabgabe erfolgte geheim. Das Grundstück wurde zu einem Preis erworben, der über dem ortsüblichen Preis für landwirtschaftlich genutzte Flächen liegt, da das Grundstück zudem eine Kiesentnahme ermöglicht, die evtl. für den späteren Straßenbau genutzt werden kann.

**4.2 Gab es Beschwerden von Landwirten und Landwirtinnen, die auch Interesse an diesem Grundstück hatten, aber aufgrund des hohen vom Staatlichen Bauamt abgegebenen Gebotes keine Chance einer landwirtschaftlichen Nutzung mehr hatten?**

Beim Staatlichen Bauamt Augsburg gingen diesbezüglich keine Beschwerden ein.

**4.3 Wie schätzt die Staatsregierung die Notwendigkeit einer Neubewertung des Bundesverkehrswegeplans und darauf aufbauender Planungen wie der Osttangente ein, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass in 15 oder 20 Jahren, also unmittelbar nach einer möglicher Fertigstellung der geplanten Osttangente, Klimaschutz, Dekarbonisierung, Energieeffizienz, Elektrifizierung und Digitalisierung bereits unser Verkehrssystem grundlegend verändert haben werden?**

Die im neuen Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben wurden einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10 bis 15 Jahre. Die Zuständigkeit für den BVWP und damit auch für die Bewertung der Vorhaben inkl. der entsprechenden Methodik obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Daher kann aus hiesiger Sicht hierzu keine Einschätzung getroffen werden.

**5.1 Wie schätzt die Staatsregierung die überregionale Entwicklung im Lechfeld (insbesondere im Hinblick auf Bevölkerungsentwicklung, Naherholungs- und Naturräume, Wasserschutzgebiete und Emissionen) und den bereits jetzt avisierten Wohn-, Gewerbe- und Industrieansiedlungen sowie der Osttangente ein?**

Im Zusammenhang mit der derzeit laufenden Verkehrsuntersuchung wurden vom Gutachter bereits Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung sowie Arbeitsplatzprognosen mit der Stadt Augsburg sowie den Umlandkommunen abgestimmt.

Demnach wird bis zum Jahr 2030 mit einer Bevölkerungszunahme von ca. 7 Prozent sowie mit einer Zunahme der Arbeitsplätze um ca. 20 Prozent gerechnet.

**5.2 Plant die Staatsregierung eine verbindliche integrierte Sichtweise?**

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern ist das fachübergreifende Zukunftskonzept der Staatsregierung für die räumliche Ordnung und Entwicklung Bayerns. Darin werden landesweit raumbedeutsame Festlegungen (Ziele und Grundsätze) getroffen. Mit dem Regionalplan der Planungsregion Augsburg (9) werden diese Ziele und Grundsätze regional spezifiziert.

Gemäß den für die Planung von Straßeninfrastrukturprojekten einschlägigen RE 2012 ist diese integrierte Sichtweise bereits in der Vorplanung zu berücksichtigen: „In dieser Planungsstufe sind die verkehrlichen, wirtschaftlichen und raumstrukturellen Aspekte von Linienvarianten und im Sinne einer integrierten Planung deren Auswirkung auf die Umwelt zu ermitteln und zu beurteilen.“

**5.3 Wird es im Rahmen der Untersuchungen zur Osttangente Aussagen dazu geben, wie sich die Osttangente auf Emissionen und Verkehrsdichte auf den innerörtlichen Verkehr der B2 in Kissing, der B300 in Friedberg, auf der AIC25 bei Augsburg sowie in den Ortschaften entlang der Verbindung Mering – Odelzhausen auswirkt?**

Ja, der Untersuchungsraum für das Verkehrsgutachten umfasst auch die genannten Straßenverbindungen.

**6.1 Welche Planungen hat die Staatsregierung vorgesehen, um einen Verkehrskollaps auf der Verbindung Mering – Königsbrunn zu vermeiden, auf der es bei einer Realisierung erwartungsgemäß sehr schnell zu Staus kommen kann?**

Die zu erwartenden Verkehrsmengen, auch für die Verbindung Mering – Königsbrunn, werden im Zuge der Verkehrsuntersuchungen ermittelt. Erst mit Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung kann eine Aussage getroffen werden, für welche Planungsvariante mit welcher prognostizierten Verkehrsbelastung zu rechnen ist. Die Ergebnisse liegen bis dato noch nicht vor.

Im Übrigen sieht der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen mit dem Teilabschnitt 4, Kissingen – Oberottmarshausen (B17), der in die Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft ist, einen 3- bzw. 4-streifigen Ausbau der B2 (heute St 2380) vor, was zu einer deutlichen Kapazitätssteigerung dieses Streckenabschnitts führen würde.

**6.2 Welche Varianten werden für den Abschnitt 4 seitens der Staatsregierung favorisiert?**

Eine Aussage über eine bevorzugte Variante wird mit dem Abschluss der Voruntersuchung getroffen. Diese liegt bis dato nicht vor (siehe auch Antwort zur Frage 1.1).

**6.3 Geht die Staatsregierung davon aus, dass die Osttangente nur durch eine eher abschnittsweise Planung als durch eine Gesamtplanung durchsetzbar ist?**

Die Untersuchungen und Studien für die erste Planungsphase „Vorplanung“ werden ganzheitlich für die vier Teilabschnitte der B2, Osttangente Augsburg, durchgeführt. Für spätere Planungsphasen erfolgt eine Unterteilung in verschiedene Planungsabschnitte, deren Einteilung sich an den vier Teilabschnitten des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen orientiert. Für eine bauliche Umsetzung kann eine weitere Unterteilung sinnvoll sein.

**7.1 Wann wird nach Kenntnis der Staatsregierung der Dialogprozess beginnen, den der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt bei der Übergabe der gegen das Projekt gesammelten Unterschriften angeregt hat, bzw. warum wurde dieser bisher noch nicht in die Wege geleitet?**

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung stellen die Grundlage für einen zielorientierten Dialogprozess dar. Eine Bürgerbeteiligung wird daher mit Vorliegen der Verkehrsuntersuchung (Ende 2018) voraussichtlich ab 2019 beginnen können.

**7.2 Ist die Staatsregierung bereit, mit Verbänden und Bürgerinitiativen vor Ort zusammenzuarbeiten und die Planungen in einem offenen Bürgerbeteiligungsverfahren einzubringen?**

Das Staatliche Bauamt Augsburg hat bereits Gespräche mit den betroffenen Kommunen und auch mit Bürgerinitiativen (z. B. dem Aktionsbündnis Keine Osttangente A-KO) geführt. An dieser bewährten Praxis soll festgehalten werden.