



Informationen zum 4-streifigen Ausbau

- Planungsabschnitte / Planungsablauf
- Planungsstand in den Planungsabschnitten 1, 5 und 6
- Parkplatzkonzept / Parkraumanalyse
- Unfallgeschehen
- Lärmschutz RLS90 – RLS19
- Fortschreibung Verkehrsgutachten (SSP-Consult)

Staatliches Bauamt Kempten

B12, Erweiterung auf 4 Fahrstreifen Kempten (A7) – Buchloe (A96)

Bürgermeister-Informationsveranstaltung am 04.03.2021

Mehr Infos im Internet:
www.derallgäuschnellweg.de

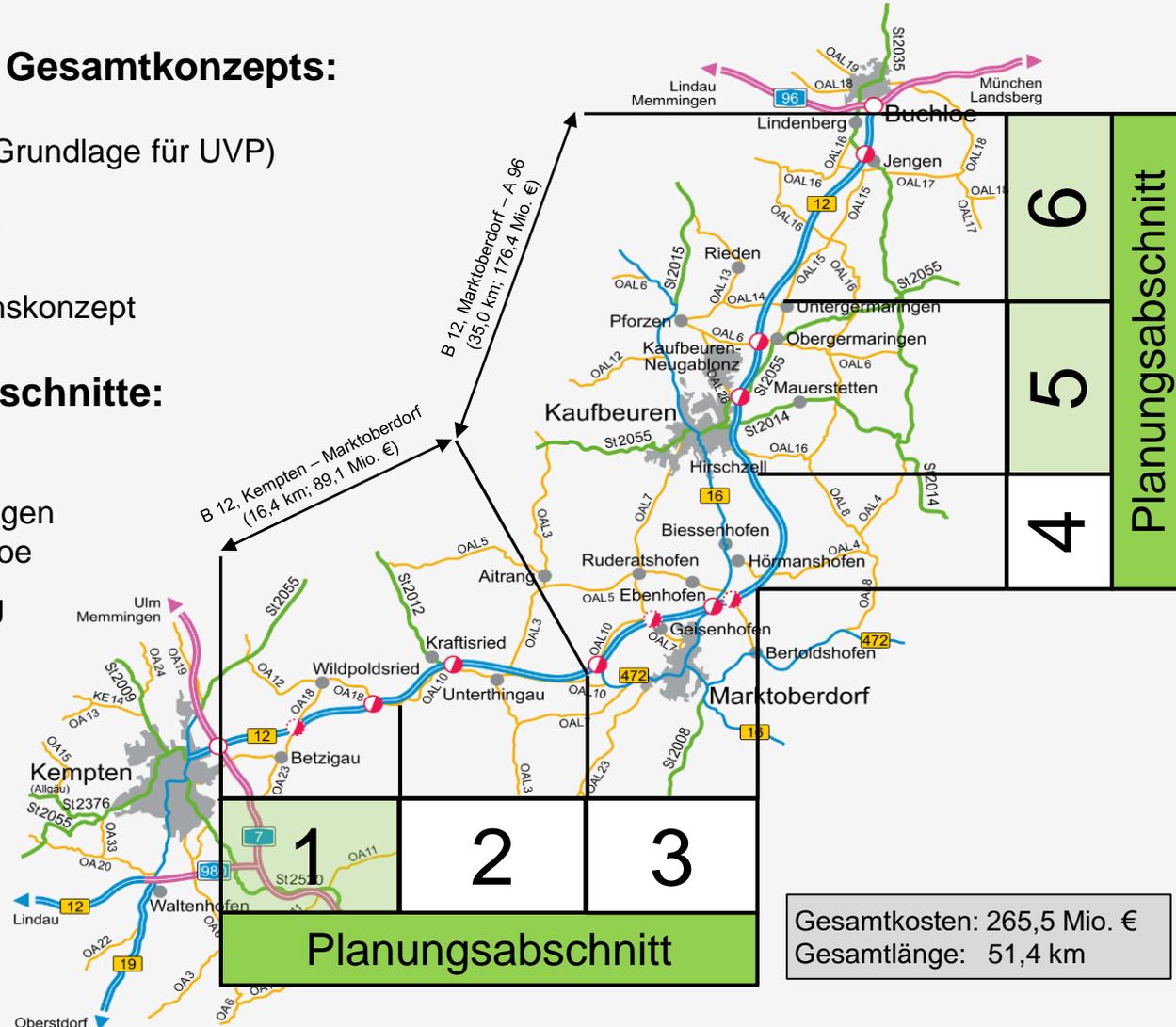
Gesamtkonzept

Planungen im Rahmen des Gesamtkonzepts:

- Raumempfindlichkeitsanalyse (Grundlage für UVP)
- Verkehrsgutachten
- Festlegung Querschnitt (RQ 28)
- Parkplatzkonzept
- Naturschutzfachliches Ausgleichskonzept

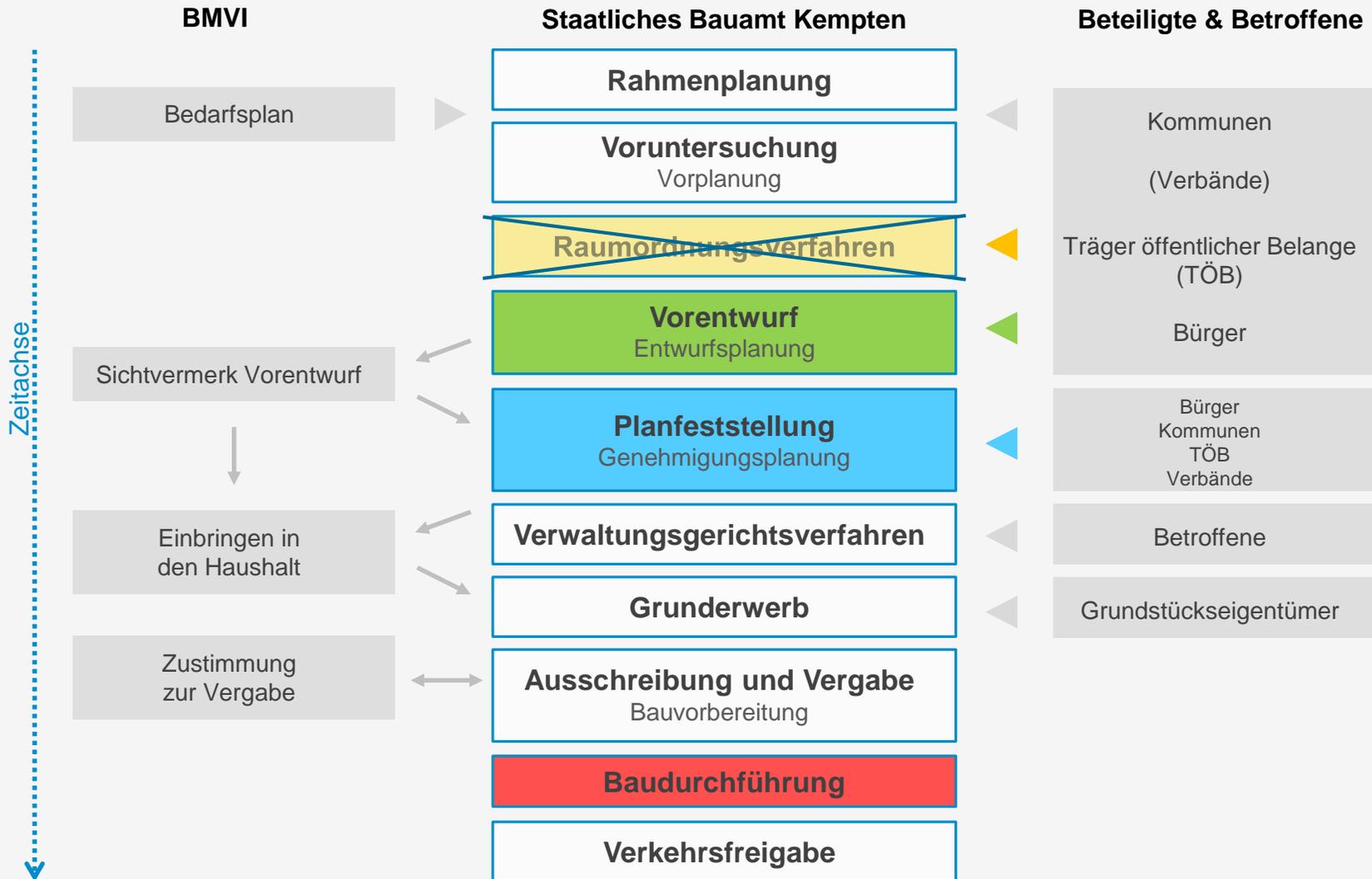
Aufteilung in 6 Planungsabschnitte:

- PA 1 | Kempten- Wildpoldsried
- PA 5 | Hirschzell- Untergermaringen
- PA 6 | Untergermaringen- Buchloe
- PA 2- PA4 noch nicht in Planung





Planungsschritte

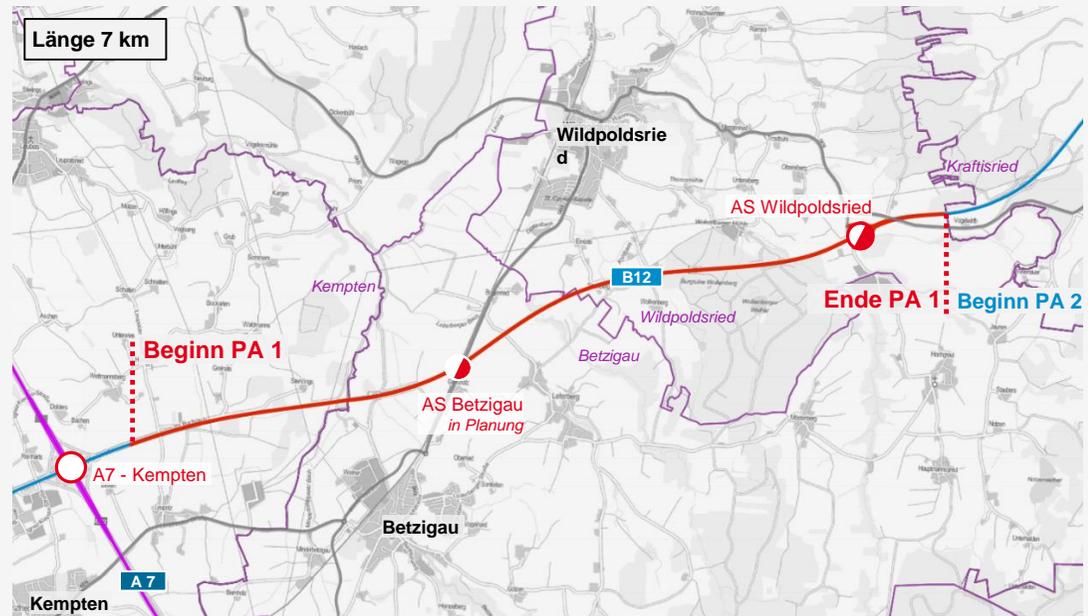


Planungsabschnitt 1 | Kempten (A7) - Wildpoldsried

Planungsstand



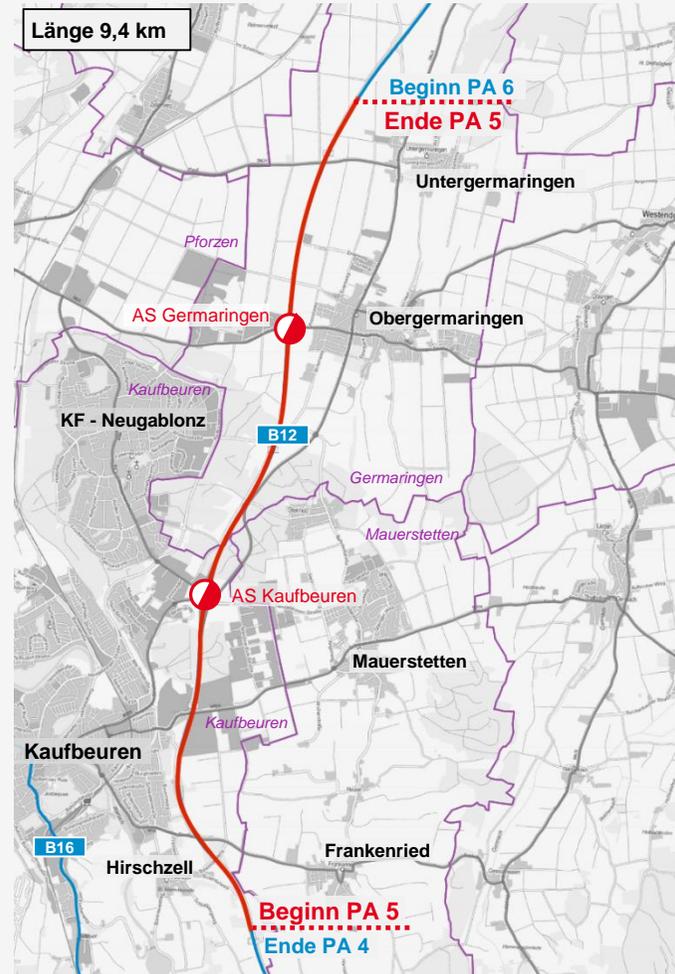
abgeschlossen in Bearbeitung noch nicht begonnen





Planungsabschnitt 5 | Hirschzell – Untergermaringen

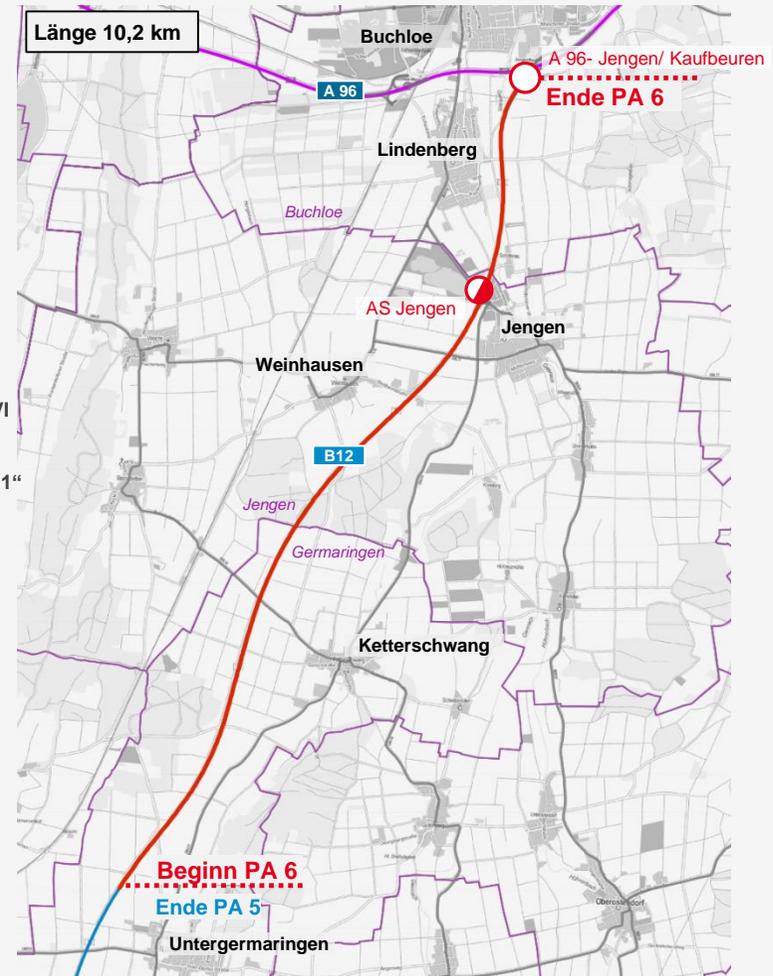
Planungsstand





Planungsabschnitt 6 | Untergermaringen – Buchloe (A96)

Planungsstand



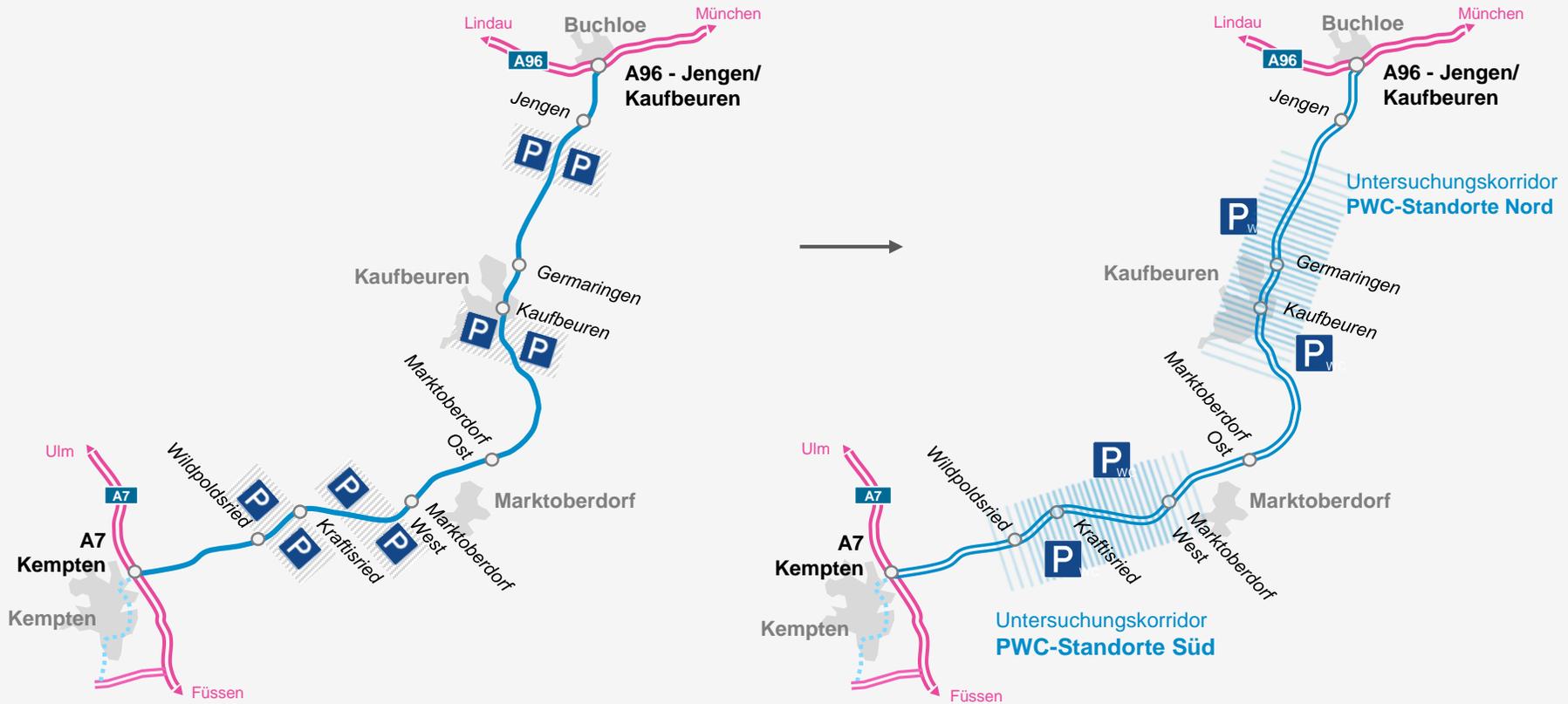


Parkplätze/ Rastanlagen

- Bisher an 4 Standorten kleine Durchfahrtsplätze vorhanden

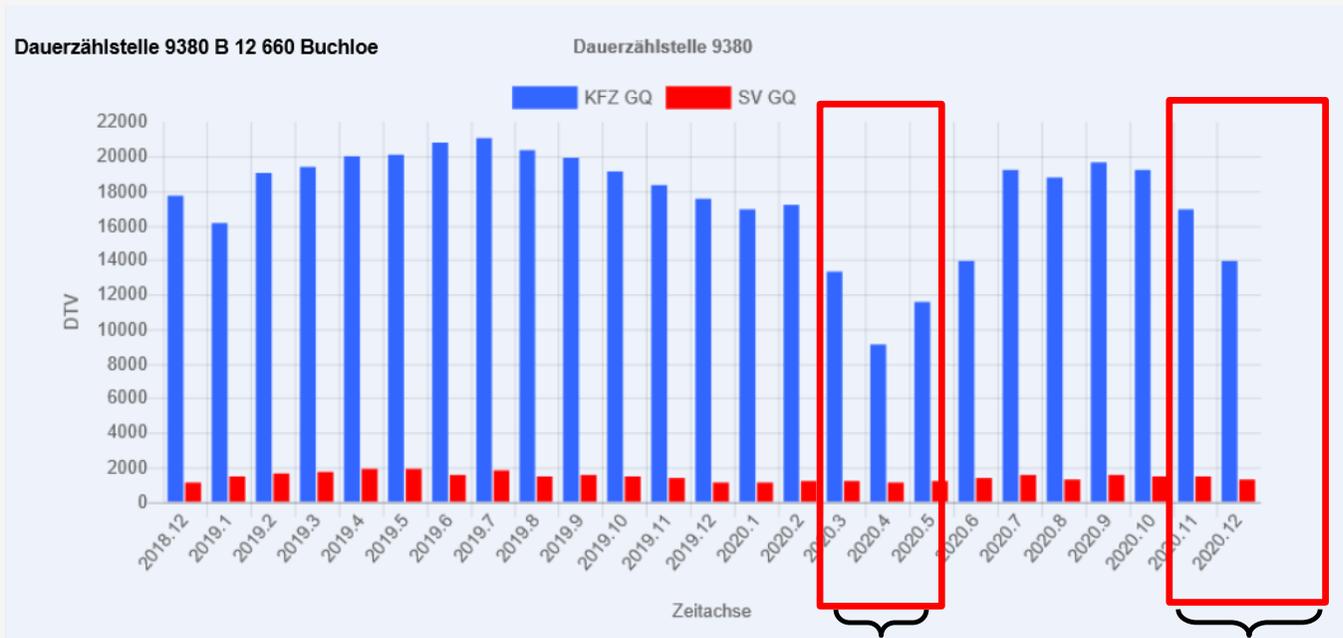
Stand Herbst 2019

Planung an zwei Standorten
(ca. in den Drittelpunkten)
PWC-Anlagen vorgesehen



Parkplätze/ Rastanlagen

- Sonder-Verkehrsgutachten (Parkraumanalyse) wurde im Februar 2020 beauftragt
- Corona-bedingt konnten die Erhebungen leider nicht im April 2020 beginnen
- Durchführung der Zählungen/Befragungen im September / Oktober 2020
- Erste Ergebnisse liegen im 2. Quartal 2021 vor



1. „Lockdown“

2. „Lockdown“

Unfallgeschehen

Mit Bekanntgabe des aktuell gültigen Bedarfsplan des Bundes vom Dez. 2016 ist das Projekt **„Erweiterung auf 4 Fahrstreifen“ von Kempten (A7) – Buchloe (A96)** in den Vordringlichen Bedarf eingestuft.

...aus gutem Grund!

Die Leistungsfähigkeit des vorhanden, teilweise dreistreifigen Querschnitts ist bei einer Verkehrsbelastung von knapp 20.000 KFZ/24 bereits weitgehend erreicht.

Das Unfallgeschehen ist stark auffällig. Vor allem die Schwere der Unfälle ist signifikant hoch.

„Zahl schwerer Unfälle wird sinken“

B12-Ausbau Bauamt und Polizei sind sicher: Vierspurige Trasse reduziert Risiko gefährlicher Zusammenstöße erheblich. Warum die Bundesstraße derzeit viel schlechter abschneidet als andere

VON MARKUS RAFFLER

Kempten 40 individuelle Einwendungen und 712 Muster-Einwände sind bei der Regierung von Schwaben gegen den Ausbau der B12 im Nordabschnitt Buchloe-Germaringen eingegangen (*nebenstehender Artikel*). Die Bedenken im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sollen nun in öffentlichen Veranstaltungen erörtert werden. Wann die Corona-Beschränkungen diese Termine zulassen, ist allerdings völlig offen.

Derweil löst eine Frage rund um den vierspurigen Ausbau immer wieder kontroverse Diskussionen aus: Sorgen die zusätzlichen und durch Leitplanken getrennten Fahrspuren auch für zusätzliche Sicherheit auf dem Allgäu-Schnellweg, der regelmäßig durch heftige Unfälle mit Toten und Schwerverletzten in den Schlagzeilen landet? Kritiker der Verbreiterung sind sicher: Die autobahnähnliche B12 bleibt weiter brandgefährlich. Polizei und Bauamt jedoch sind vom Gegenteil überzeugt: „Die Zahl der Unfälle mit Toten und Schwerverletzten wird sinken“, sagt Thomas Hanrieder, Projektleiter des Staatlichen Bauamtes Kempten. Dies belege der Vergleich der jetzigen B12 mit vierspurigen Straßen wie der B17 zwischen Landsberg (A96) und Augsburg sowie der A7 zwischen Kreuz Kempten (B12) und Grenztunnel.

Hanrieder verweist dabei auf die Unfallauswertung auf allen drei Strecken (*Grafik*). Die aktuelle B12 weist dabei die meisten tödlichen Unfälle auf und rangiert gegenüber der A7 auch bei den Schwerverletzten deutlich vorn. Zwar sind die verglichenen Streckenabschnitte weder in puncto Länge noch Verkehrsdichte identisch. Die sogenannte Unfallrate, die Unfälle auf

bestimmten Strecken in Relation zu den dort gefahrenen Fahrzeugkilometern setzt, untermauert Hanrieders Einschätzung dennoch: Der Wert ist auf der aktuellen B12 erheblich höher als auf der A7 und der B17 (*siehe Grafik*).

„Die B12 ist kein Unfallschwerpunkt an sich. Wir haben aber wegen der fehlenden Fahrbahntrennung eine besonders hohe Zahl von schweren und schwersten Frontalzusammenstößen“, sagt Hanrieder. Allein 2019 endeten drei solcher Unfälle tödlich – bei Wildpoldsried, Germaringen und Jengen. Auslöser seien meist weder Raserei noch riskante Überholmanöver. Vielmehr ließen der gute Ausbaustand und das Fehlen größerer Kurven oft die Aufmerksamkeit der Fahrer sinken – vor allem, wenn man mit Tempo

60 oder 70 einem Lkw folge. Demgegenüber verbuchten B17 und A7 – beide sind mit der späteren B12 vergleichbar – mehr Unfälle insgesamt, diese aber mit deutlich weniger Toten und Schwerverletzten.

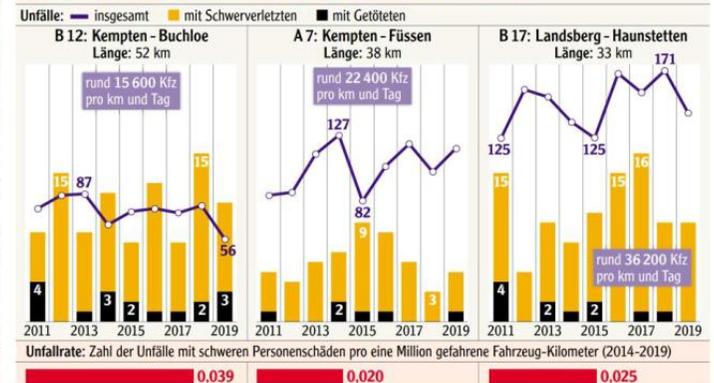
Auch Verkehrsexperte Rainer Lutz vom Polizeipräsidium in Kempten ist überzeugt, dass die Zahl gravierender Unfälle nach dem B12-Ausbau sinken wird. Zwar werde es dann zu Streif- oder Auffahrunfällen sowie Zusammenstößen an Anschlussstellen kommen. „Die verlaufen in der Regel aber deutlich harmloser ab.“ Aktuell gebe es auf der B12 keine Unfall-Hotspots – die Zusammenstöße reihten sich vielmehr entlang der Trasse „wie bei einer Perlenkette“. Auch bei den Ursachen gebe es keine besondere Häufung. Selbst die

„Die schwerwiegenden Unfälle auf der B12 gab es fast nur im Begegnungsverkehr“



Verengung am Ende der Überholbereiche berge entgegen der Volksmeinung kein besonderes Unfallpotenzial. Für die vierspurige B12, die laut Bundesfernstraßengesetz ohne Tempolimit befahrbar sein muss, hat Lutz aber einen Wunsch: Schilderbrücken wie auf der B17, die das Tempo je nach Wetter- und Verkehrslage drosseln. „Für die Sicherheit wäre das die beste Lösung.“

Unfallzahlen auf verschiedenen Streckenabschnitten in Schwaben



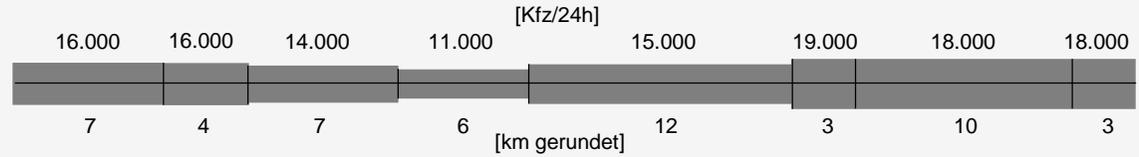
QUELLE: STAATLICHES BAUAMT KEMPTEN; ZENTRALSTELLE FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

AZ INSPIRAZIONE: STR

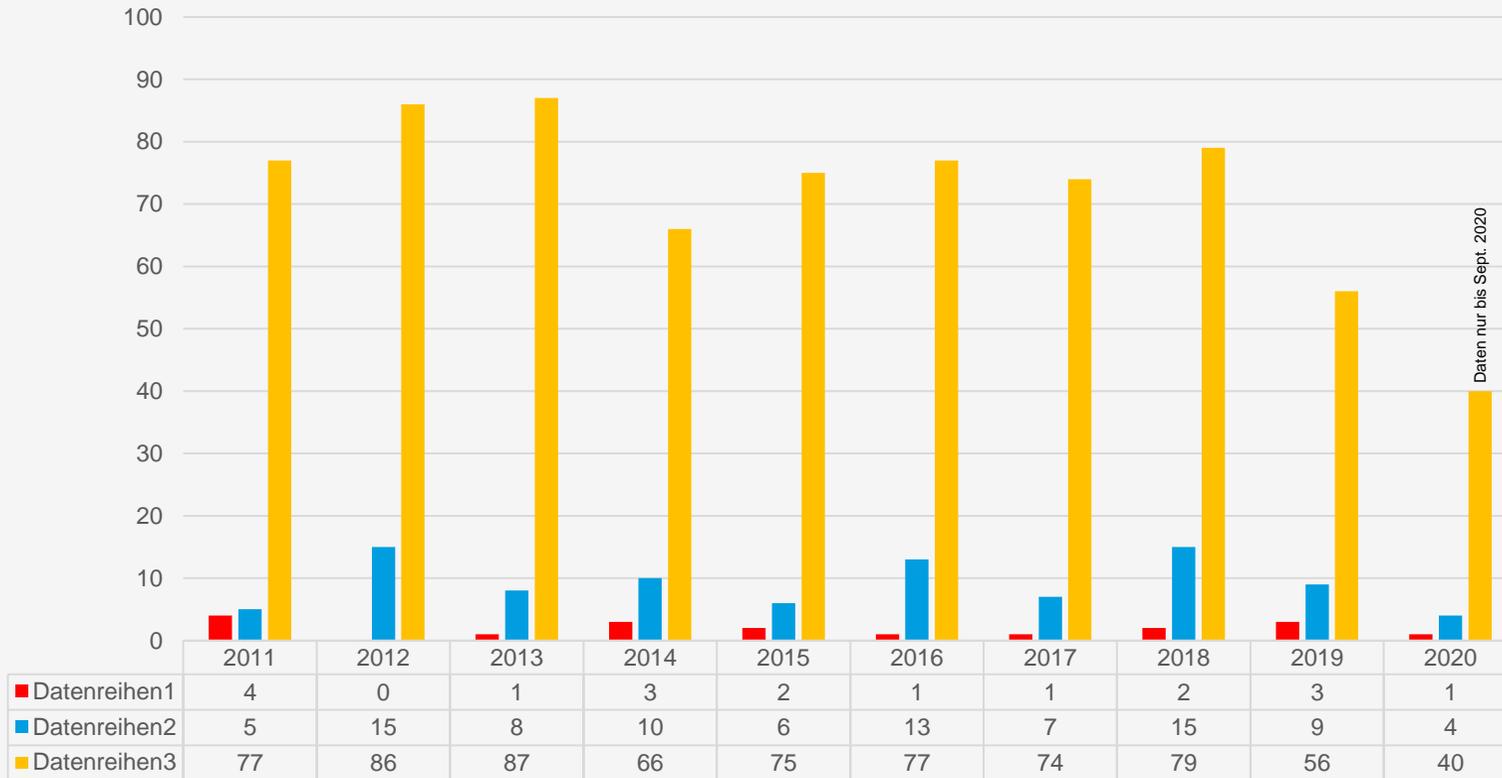


Unfallgeschehen B12

Abs. 520 Stat. 0,000 bis Abs. 660 Stat. 2,276
Länge = 52 km



Unfallstatistik



- U(GT) Unfall mit Getöteten
- U(SV) Unfall mit Schwerverletzten
- U(P+S) Unfall mit Personen- oder Sachschaden

■ Datenreihen1 ■ Datenreihen2 ■ Datenreihen3

Unfallgeschehen B12

Unfallrate = Maß für das fahrleistungsbezogene Risiko des Eintritts eines Unfalls

$$UR(SP) = \frac{U(SP) \cdot 10^6}{DTV \cdot L \cdot 365 \cdot t}$$

UR (SP) >> Unfallrate für Unfälle mit schwerem Personenschaden pro 1 Mio. gefahrener Kfz-km (U(SP)/Mio. Kfz-km)

Anmerkung aus gegebenem Anlass:
Unfall vom 13.02.2021

Das Risiko, auf der B12 einen Unfall mit schwerem Personenschaden zu erleiden ist **rund doppelt so hoch** wie derzeit auf der A7 oder der B17



Totalschaden entstand an einigen Fahrzeugen, die am Samstag in einen Unfall auf der B12 in Höhe von Germaringen verwickelt waren. Die Bundesstraße blieb wegen der Rettungs- und Aufräumarbeiten mehrere Stunden gesperrt. Foto: Alexander Vucko

Die B12 ein Trümmerfeld

Verkehr Bei Germaringen im Ostallgäu kommt es zu einem Unfall mit fünf Fahrzeugen. Acht Menschen zum Teil schwer verletzt

VON ALEXANDER VUCKO

Kaufbeuren/Germaringen Nach einem Verkehrsunfall am Samstagmittag war die B12 bei Germaringen (Ostallgäu) für mehrere Stunden in beide Richtungen gesperrt. Die Unfallstelle glich einem Trümmerfeld. Laut Polizei wurden zwei Menschen schwer verletzt, sechs mittelschwer.

Eine 25-jährige Augsburgerin war mit ihrem Wagen nach Ermittlungen der Polizei auf die Gegenfahrbahn gekommen und kollidierte dort mit einem entgegenkommenden SUV. Beim Versuch auszuweichen kamen drei weitere Fahrzeuge von der Fahrbahn ab und wurden

ebenfalls erheblich beschädigt. Durch den starken Seitenwind hatten sich innerhalb von wenigen Minuten erhebliche Schneeverwehungen gebildet. Ob dies auch der Grund dafür war, dass die Augsburgerin in den Gegenverkehr fuhr, ist noch nicht geklärt.

Mehrere Stunden gesperrt

Bei dem Unfall wurden acht Menschen verletzt. Sechs davon erlitten mittelschwere und zwei schwere Blessuren. Zwei der Verletzten wurden von der Feuerwehr aus ihren Fahrzeugen geborgen. Die Unfallopfer kamen in umliegende Krankenhäuser. Da sich Autoteile,

Öl und Treibstoff über die ganze Fahrbahn verteilt hatten, wurde die Bundesstraße für mehrere Stunden komplett gesperrt. Insgesamt waren 15 Kräfte der Feuerwehr Germaringen im Einsatz, der Rettungsdienst rückte mit acht Fahrzeugen an. Auch ein Hubschrauber war am Unfallort.

Die Staatsanwaltschaft Kempten beauftragte zur Klärung des Unfallhergangs einen Gutachter. Die Polizei-Inspektion Buchloe bittet Zeugen, die am Unfallort noch nicht befragt oder deren Personalien noch nicht erfasst wurden, sich unter der Telefonnummer 08241 9090-0 zu melden.

Lärmschutz RLS90 – RLS19

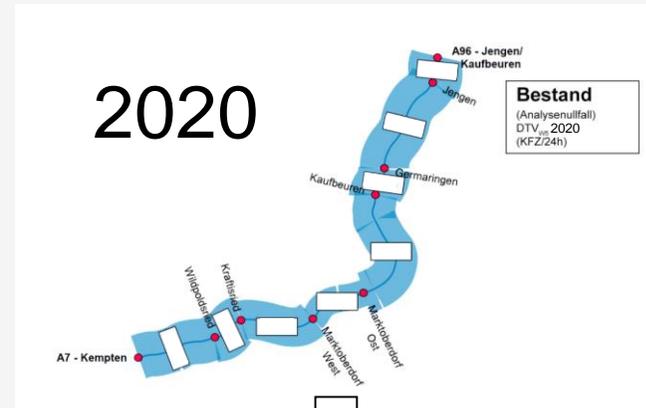
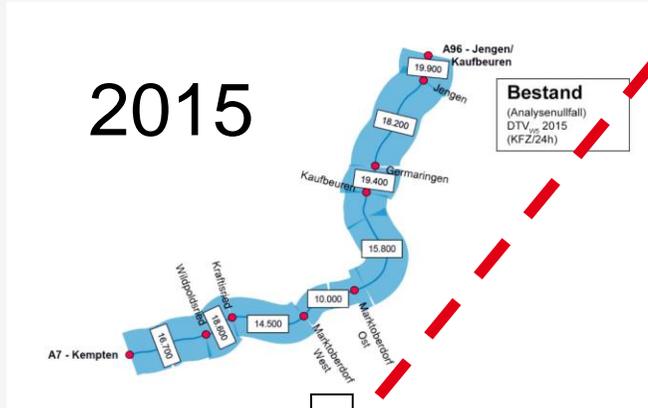


Mit Bekanntgabe im Bundesgesetzblatt vom Nov. 2020 wurde die neue 16. BImSchV mit der zugehörigen Berechnungsvorschrift RLS19 zum Stichtag 01. März 2021 neu eingeführt (entscheidend ist der Tag der Antragstellung zur Planfeststellung)

- Im Planungsabschnitt 6 gilt somit die bisherige Regelung gemäß RLS90
- In den weiteren Abschnitten ist die „neue“ RLS19 zu Grunde zu legen



Fortschreibung Verkehrsgutachten



Bundesstraße B12, Erweiterung auf 4 Fahrstreifen Kempten (A7) – Buchloe (A96)

Verkehrsgutachten Fortschreibung

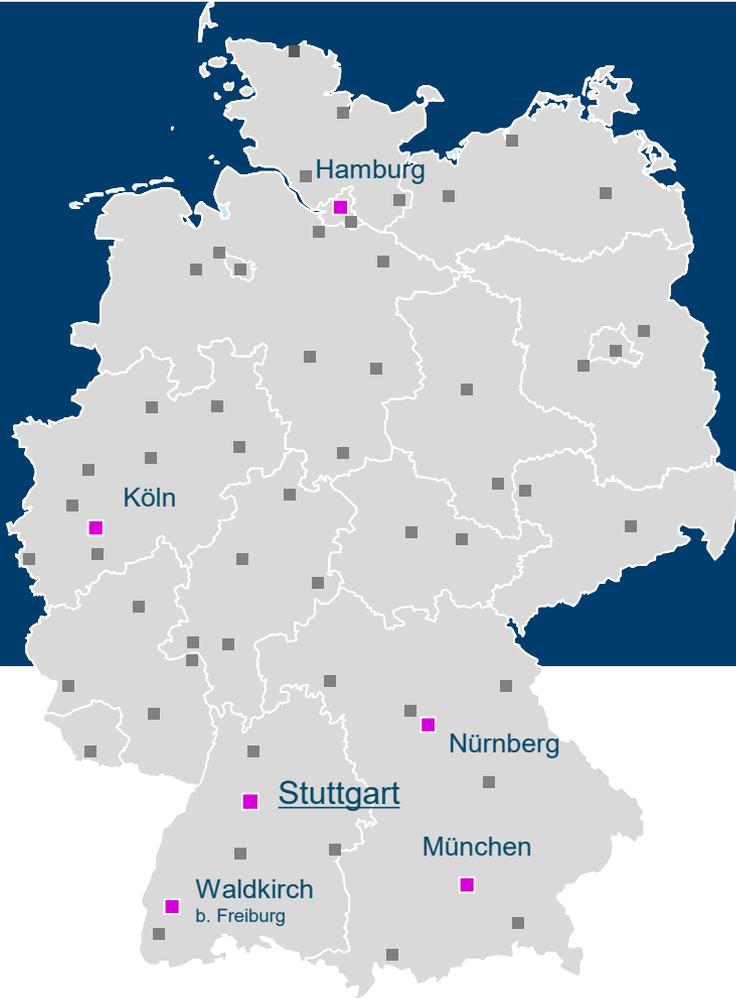
Online
Informationsveranstaltung
04.03.2021

Dirk Linder, SSP Consult Dipl.-Geogr., Köln
Wibke Dreyer, SSP Consult Dipl.-Geogr., Köln

Agenda

- Vorstellung SSP Consult
- Arbeitsauftrag
- Aufbau von Verkehrsmodellen und Mitwirkung der Anrainerkommunen

SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH



1973

Gründungsjahr

50

Mitarbeiter

6

Standorte

2.500

Projekte

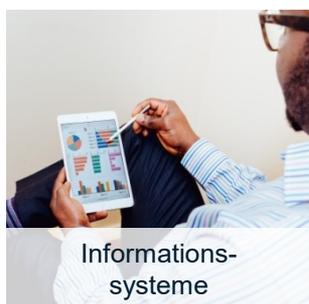
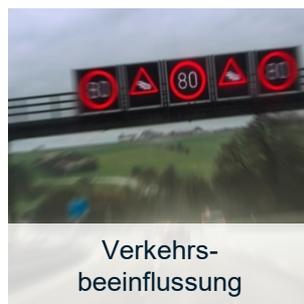
- Standorte
- Bearbeitungsorte (Auszug)

Verkehrs-
infrastruktur-
planung

Innovation
im
Verkehr

Straßen-
verkehrs-
technik

Leistungsspektrum SSP



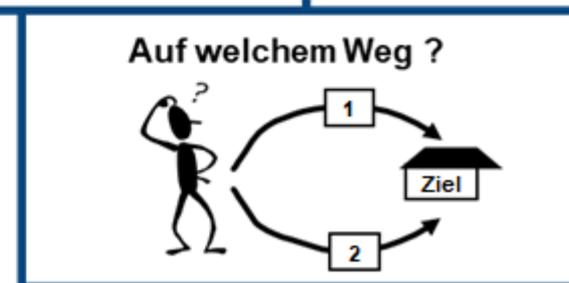
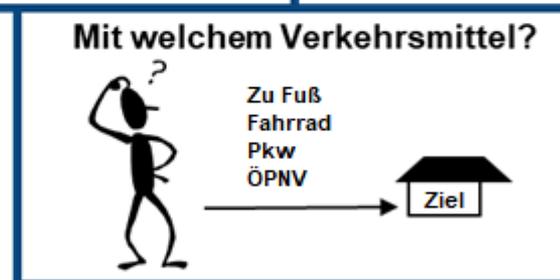
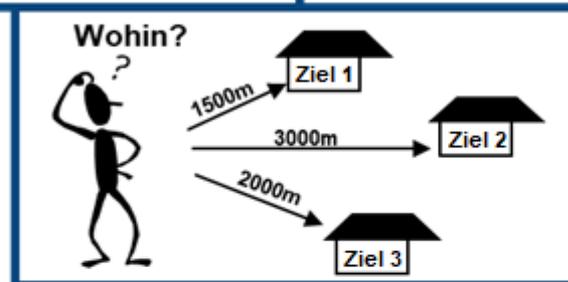
Arbeitsauftrag

Bundesstraße B12, Erweiterung auf
4 Fahrstreifen Kempten (A7) – Buchloe (A96)

Verkehrsgutachten Fortschreibung

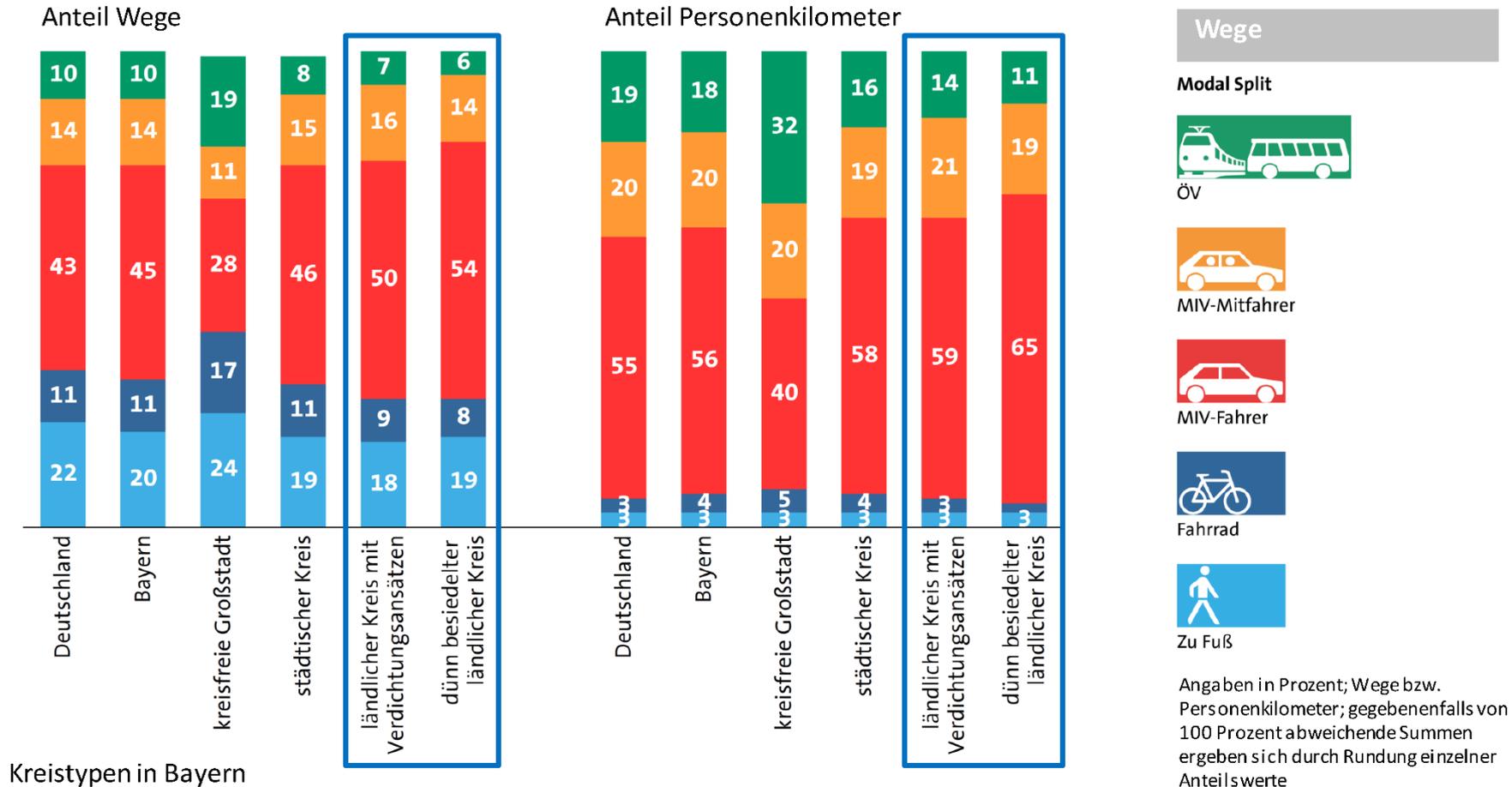
- ❖ Grundlagen/Verfeinerung und Kalibrierung des Landesverkehrsmodell Bayern
- ❖ Ermittlung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) auf der B 12 und allen einschlägigen Autobahnen, Bundes-, Staats-, Kreis-, und Gemeindeverbindungsstraßen
- ❖ Graphische Darstellung aller genannter Szenarien
- ❖ Ausweisung von Grundlagendaten zur Lärmberechnung gem. RLS-19 für den Analyse-Nullfall, den Prognose-Nullfall 2035 und den Prognose-Planfall 2035
- ❖ Aufstellung und Fortschreibung des Verkehrsgutachtens

Aufbau von Verkehrsmodellen



Aufbau von Verkehrsmodellen

- Verkehrsmittel -

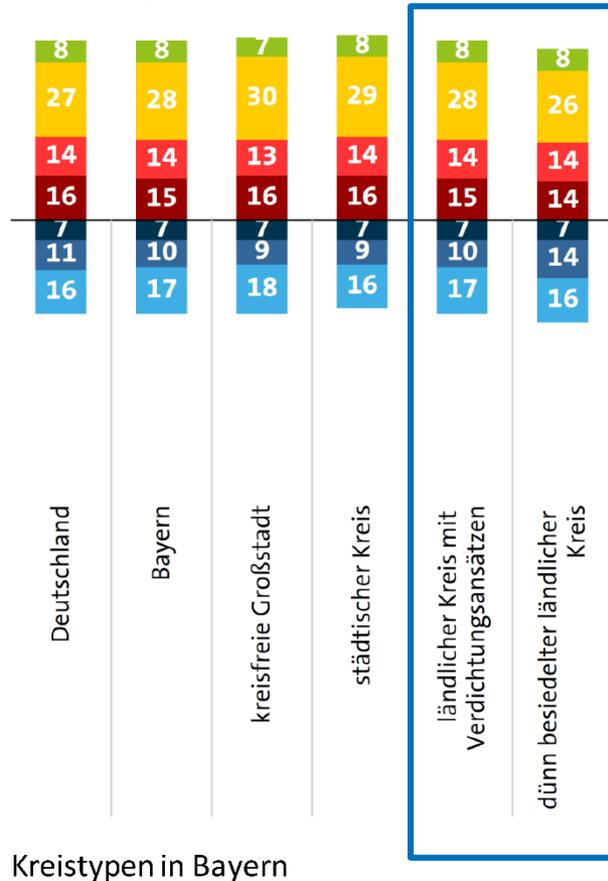


Hauptverkehrsmittel –Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung (MID 2017)

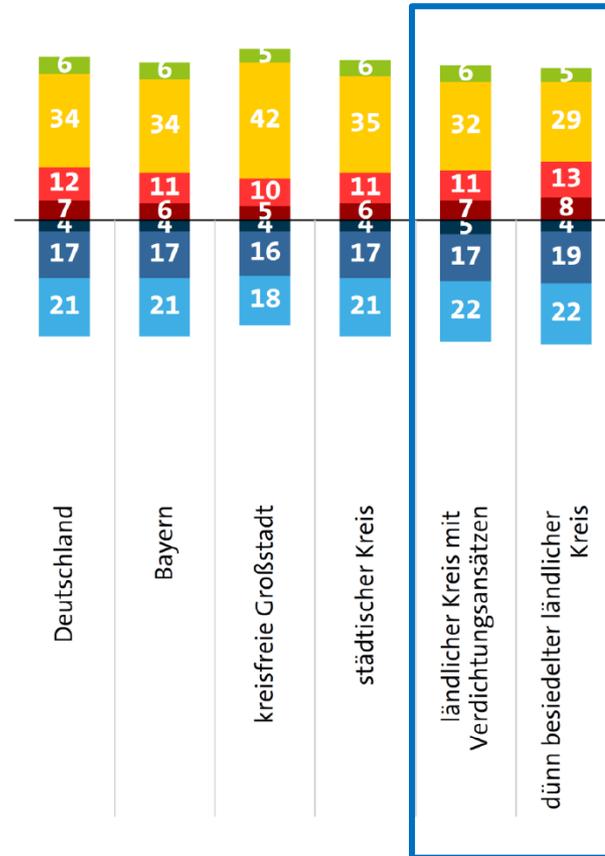
Aufbau von Verkehrsmodellen

- Wegezweck -

Anteil Wege



Anteil Personenkilometer



Wege

- Begleitung
- Freizeit
- Erledigung
- Einkauf
- Ausbildung
- dienstlich/geschäftlich
- Arbeit

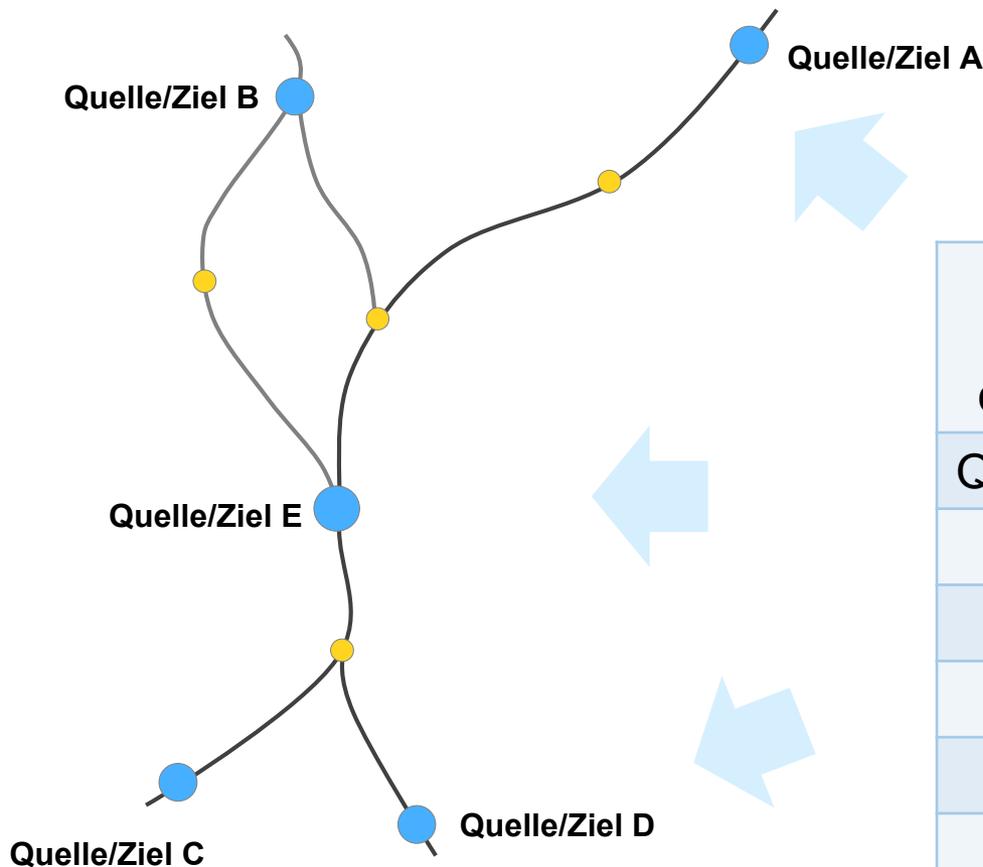
Angaben in Prozent; Wege bzw. Personenkilometer; an 100 Prozent
Fehlende: weiß nicht, keine Angabe bzw. nicht zuzuordnen

Wegezwecke - Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung (MID 2017)

Aufbau von Verkehrsmodellen

- Verkehrsbeziehungen -

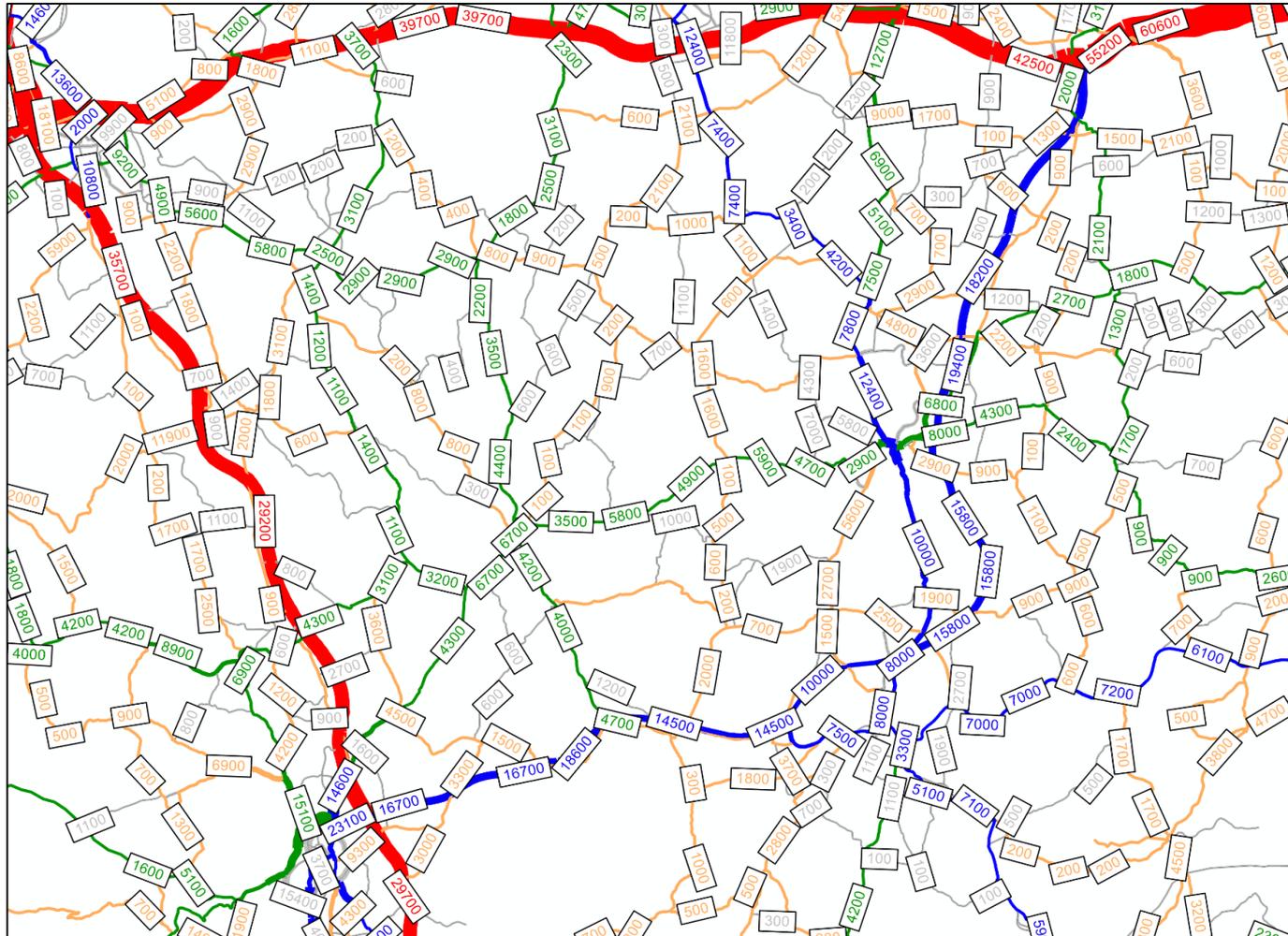
Umlegung der Verkehrsbeziehungen auf das Straßennetz



Matrix der Verkehrsbeziehungen differenziert nach Pkw und SV					
Q\Z	A	B	C	D	E
A	100	123	456	789	1011
B	100	100	555	666	777
C	250	125	150	25	888
D	411	300	890	780	999
E	4711	5000	450	560	100

Aufbau von Verkehrsmodellen

- Verkehrsstärke im Landesverkehrsmodell -



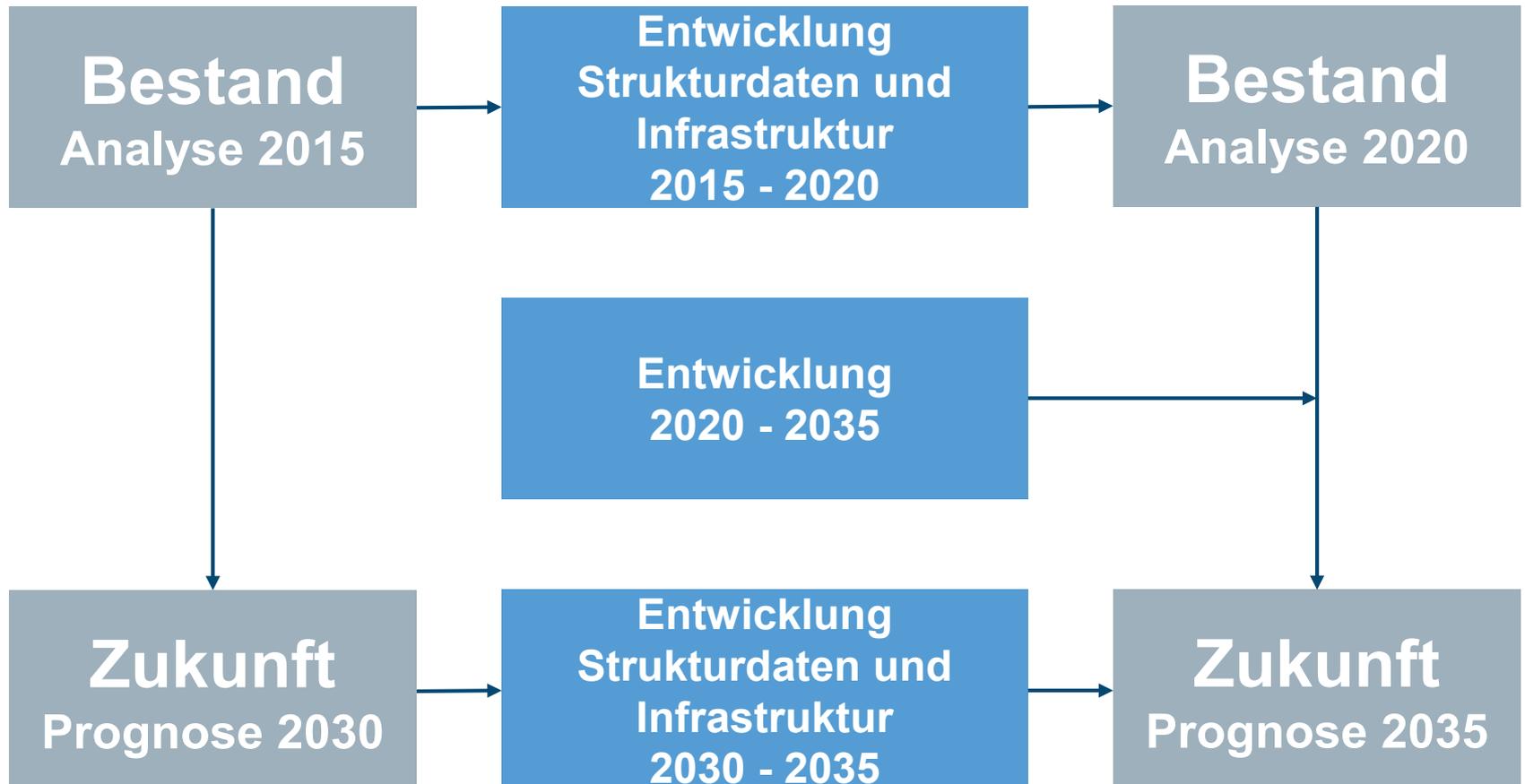
Verkehrsstärken 2015 DTV_{W5} [Kfz/24 h]

Aufbau von Verkehrsmodellen

- Fortschreibung des Verkehrsmodells -

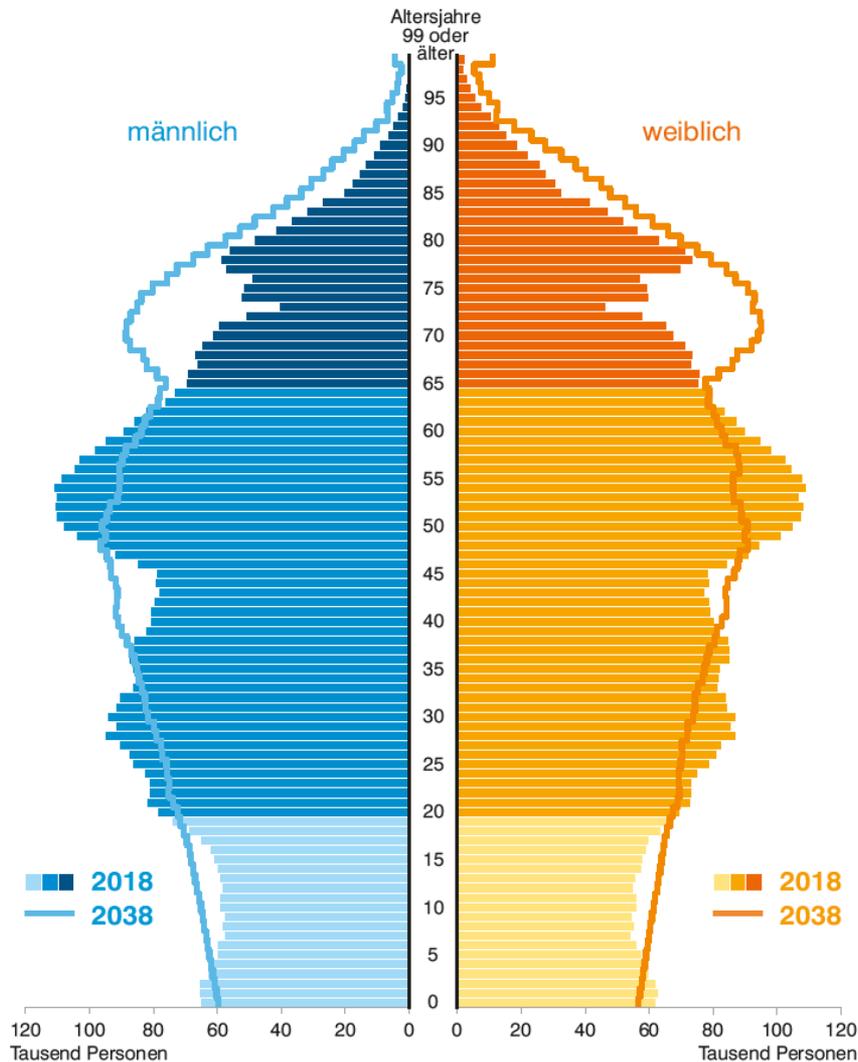
Gutachten 2018

Gutachten 2021

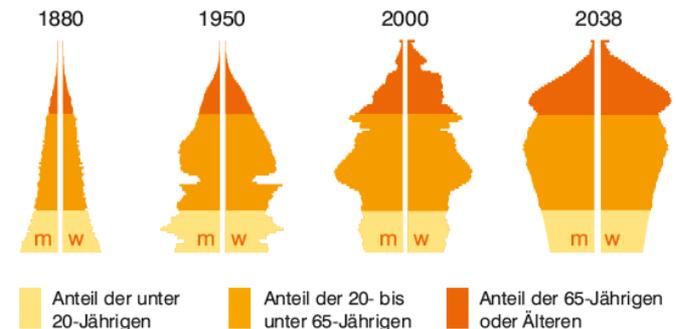


Aufbau von Verkehrsmodellen

- Fortschreibung des Verkehrsmodells -

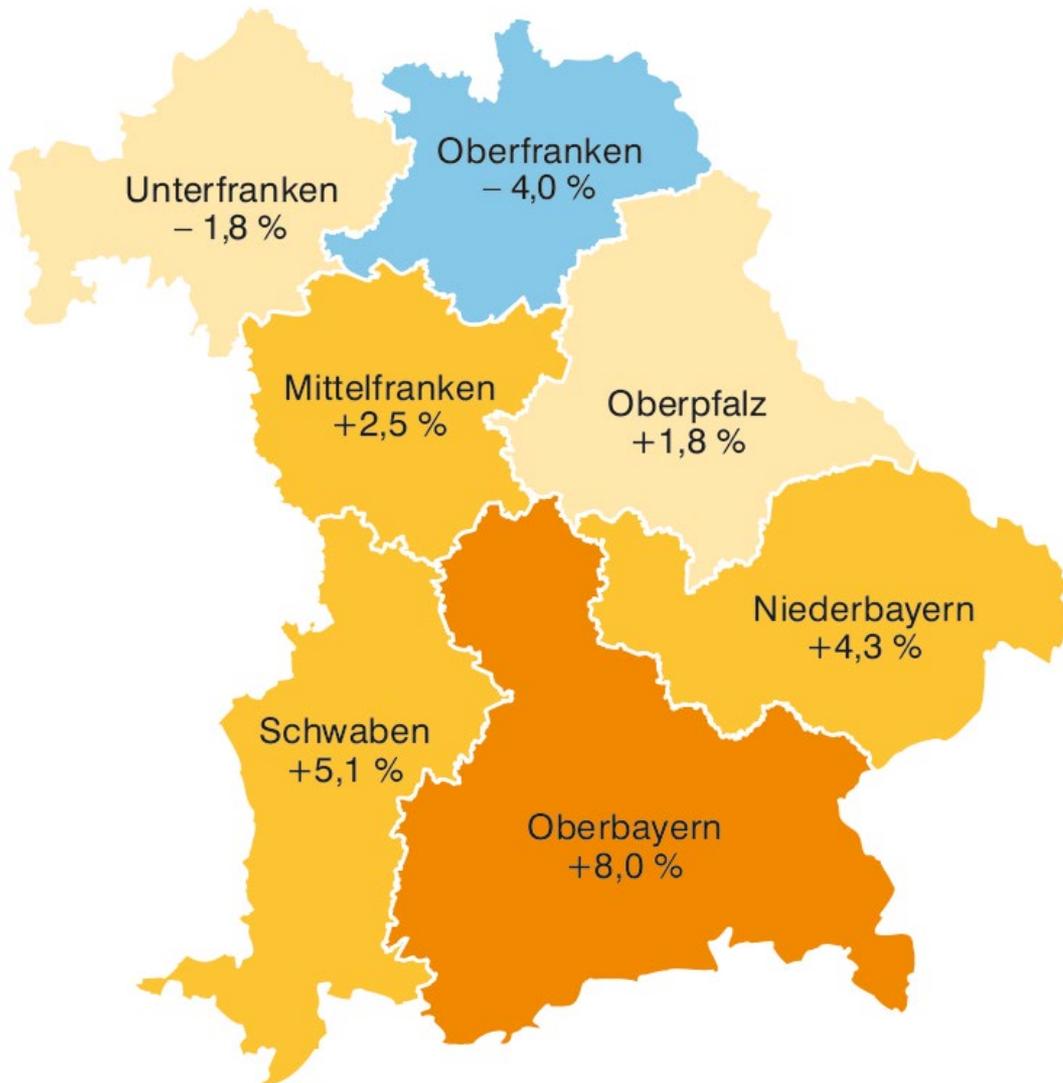


**Altersaufbau der Bevölkerung Bayern
in den Jahren 2018 und 2035
(Bayrisches Landesamt für Statistik)**



Aufbau von Verkehrsmodellen

- Fortschreibung des Verkehrsmodells -



**Veränderung der Einwohnerzahlen
2038 und 2018
(Bayrisches Landesamt für
Statistik)**

Aufbau von Verkehrsmodellen

- Fortschreibung Eingangsdaten -

Eingangsdaten Landesverkehrsmodell Bayern

- ❖ Statistische Daten des Bayerisches Landesamt für Statistik
- ❖ Bevölkerung, Bevölkerungsvorrausberechnung, Erwerbstätige usw.
- ❖ Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit
- ❖ Strukturdatenprognose 2030 und die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (VVP 2030) aus der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2030)
- ❖ demographischer Leitdaten vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
- ❖ Landesentwicklungsplan des Freistaates Bayern
- ❖ Sonstige Daten

Aufbau von Verkehrsmodellen

- Fortschreibung Eingangsdaten -

Eingangsdaten der Anrainerkommunen

- ❖ Neue Wohngebiete (Lage und Angaben zur Anzahl Einwohner),
- ❖ Neue Einkaufsgebiete (Lage und Angabe zur Verkaufsfläche),
- ❖ Neue Gewerbegebiete (Lage und Angabe zur Branche und Fläche) und/oder
- ❖ Konversionsflächen (Lage und Angaben zur Art der Nutzung und Fläche)
- ❖ Infrastrukturmaßnahmen (Lage und Art/Bautyp der Maßnahme)

Mit Hilfe der lokalen Kenntnisse können die derzeitigen und die künftigen Verkehre im Bereich der B 12 wesentlich detaillierter abgebildet werden.

Je gröber die Ebene der Eingangsdaten ist, desto größer wird der Schätzfehler, der in die Erzeugung der Verkehrsnachfrage eingeht.

Aufbau von Verkehrsmodellen

- Arbeitsschritte -

Analyse

- ❖ **Aufbau Straßennetzmodell 2020 (Analyse-Nullfall)**
(Straßennetz 2020, Verkehrszellen, Anbindungen)
- ❖ **Verkehrsnachfrage 2020 (Analyse-Nullfall)**
(Verkehrsbeziehungen 2020, Strukturdaten)
- ❖ **Kalibrierung Verkehrsmodell 2020**
(u. a. mit Daten der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2020, Dauerzählstellen, Verkehrszählungen)

Prognose

- ❖ **Aufbau Straßennetzmodell 2035 (Prognose-Nullfall)**
(Straßennetz 2035, Verkehrszellen, Anbindungen)
- ❖ **Verkehrsnachfrage 2035 (Prognose-Nullfall)**
(Verkehrsbeziehungen 2035, Strukturdaten)
- ❖ **Prognose-Planfälle 2035**
(Verkehrsbeziehungen 2035, Straßennetz 2035 + Maßnahme)

Die nächsten Schritte...

- ❖ Übernahme und Sichtung der Eingangsdaten sowie Konzepte und Planungen
- ❖ Plausibilisierung und Harmonisierung der Eingangsdaten
- ❖ Fortschreibung der Analyse 2015 auf den Horizont 2020
- ❖ Abstimmung der Analyse 2020

Projektzeitplan

Zeitplan	Februar		März		April		Mai		Juni	
AP 1: Grundlagen/Verfeinerung und Kalibrierung des Landesverkehrsmodell Bayern	■	■	■	■						
AP 2: Ermittlung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) auf der B12			■	■	■					
AP 3: Graphische Darstellung aller genannter Szenarien				■	■					
AP 4: Ausweisung von Grundlagendaten zur Lärmberechnung gem. RLS-19				■	■	■	■			
AP 5: Aufstellung und Fortschreibung des Verkehrsgutachtens						■	■	■	■	