

	Thema	Fazit (FA)
1	Fazit Verkehrssicherheit/Tempolimit	VS
2	Fazit Alternativenprüfung (RQ 21/ Unfälle)	AL
3	Fazit Alternativenprüfung (ÖPNV/ Bahn)	AL ÖV
4	Fazit Bedarf/Notwendigkeit	BN
5	Fazit Hochwasserschutz	HW
6	Fazit Raumordnungsverfahren	RO
7	Fazit Trinkwasserqualität	GW
8	Fazit Natur/Umwelt	LBP
9	Fazit Tourismus	TO
10	Fazit Lärm	IM
11	Fazit Lärm Geschwindigkeitsbeschränkung	IM G
12	Fazit Luftschadstoffe	IM L
13	Fazit Klimaschutz	KSG
14	Fazit Querschnitt	QS
15	Fazit Landschaftsbild	LB
16	Fazit Kosten	KO
17	Fazit Kosten-Nutzen-Verhältnis	KO NK
18	Fazit Verkehrsgutachten	VG
19	Fazit Flächenverbrauch	FV
20	Fazit Beweissicherung Feldwege	SO B
21	Fazit vorübergehende Inanspruchnahme	SO V
22	Fazit politische Themen	SO P
23	Fazit Tauschflächen/ Ersatzland	SO T
24	Fazit Entschädigung	SO E
25	Fazit Wertminderung	SO W
26	Fazit Grundsatz	GS

Mehr Informationen unter www.b12-so-nicht.de | Bild umseitig von Pixabay, Autor Jakob Orisek

Betreff: Planfeststellung B 12 Planungsabschnitt 6

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte folgende Einwendungen gegen den jetzigen Plan des Ausbaus der B12 vorbringen:

- FA KSG
- FA AL ÖV
- FA TO
- FA HW / GW
- FA KO / KO-NK
- FA FV
- FA LBP
- FA VS
- FA RO
- FA AL
- FA BN
- FA IM

- Ich finde, Autobahnbau verträgt sich nicht mit dem Kampf gegen die Klimakrise
- Ich fordere, dass das Geld nachhaltig in die Elektrifizierung der Allgäu-Bahn investiert wird.
- Ich möchte nicht, dass unsere Ferienorte unter noch mehr Verkehr zu leiden haben
- Ich befürchte massive Eingriffe in den Hochwasserschutz und Verschlechterung der Trinkwasserqualität.
- Ich fordere, dass die Kosten vorab validiert werden, so wie es der Bundesrechnungshof verlangt.
- Ich möchte den Flächenfraß, insbesondere landwirtschaftlicher Fläche, verringern
- Ich befürchte negative Auswirkungen auf die Tierwelt und die Artenvielfalt
- Ich bezweifle, dass ein Autobahnausbau die Verkehrssicherheit erhöht
- Ich kritisiere, dass kein Raumordnungsverfahren durchgeführt wurde
- Ich vermisse eine ernsthafte Prüfung der Alternativen
- Ich sehe keinen Bedarf für diese Autobahn
- Ich befürchte eine erhöhte Lärmbelastung

Mit freundlichen Grüßen,



Regierung von Schwaben
 - Sachgebiet 32 -
 Fronhof 10
 86152 Augsburg

1 Fazit Verkehrssicherheit/Tempolimit

FA VS

Das fahrleistungsbezogene Risiko für eine schwere oder tödliche Unfallverletzung auf einbahnigen Bundesstraßen ist auf ein- gegenüber zweibahnigen Außerortsstraßen sogar vier- bis sechsmal so hoch. [Quelle: Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, Ausgabe 2018]

Um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den Ausbau zu belegen, wurden die Unfallraten von schweren Personenschäden (UR(SP)) auf der bisherigen B12 (Kempten – Buchloe) und zwei Vergleichsstrecken ausgewertet. Dabei wählte man als Vergleichsstrecke eine vierstreifige Autobahn (A7, Kempten – Füssen) und eine zweibahnige, vierstreifige Bundesstraße (B17, Landsberg – Univiertel/Messe). Vergleicht man deren Unfallraten, so kann man feststellen, dass diese auf der B12 (UR(SP)=0,039) fast doppelt so groß ist, wie die auf dem oben genannten Streckenabschnitt der A7 (UR(SP)=0,02). Auch die Unfallrate auf der B17 (UR(SP)=0,025) ist wesentlich geringer als die der B12.

Der Unfallstatistik zufolge sind Geschwindigkeitsüberschreitungen insbesondere auf Landstraßen ursächlich für eine Vielzahl von Unfällen (Überholen, Kontrollverlust, Abkommen von der Fahrbahn...). Für Autobahnen bzw. autobahnähnlichen Straßen gibt es aktuell keine Untersuchungen, die belegen, dass Streckenabschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkung sicherer sind als welche ohne.

2 Fazit Alternativenprüfung (RQ 21/ Unfälle)

FA AL

Die gesetzliche Grundlage für den Ausbau von Bundesfernstraßen ist das „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG)“ vom 23.12.2016. Der Bedarf für den vierstreifigen Ausbau der B12 wurde 2016 im Bedarfsplan des Bundes in der höchsten Dringlichkeit (= vordringlicher Bedarf) aufgenommen.

Das BMVI hat mit Schreiben vom 23.07.20 nochmals bekräftigt, dass das aktuell geltende Regelwerk und die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden sind und Reduzierungen des Querschnittes bzw. Alternativen nicht befürwortet werden.

Ein möglicher, kleinerer Querschnitt, der Regelquerschnitt 21 (RQ 21) ist hier nicht einschlägig. Dieser darf gemäß RAL Ziffer 4.3 lediglich bei Verkehrsstärken bis zu 30.000 Kfz/24h angewendet werden. Jedoch nur für kurze Netzabschnitte (bis etwa 15 km) im Zuge ansonsten einbahniger Straßen. Die B 12 von Kempten nach Buchloe ist künftig mit einer Ausbaulänge von über 50 km durchgängig 4-streifig befahrbar.

Allgemein ist außerorts auf einbahnigen Bundesstraßen die Gefährdung, einen Unfall zu erleiden im Mittel knapp dreimal größer als auf Autobahnen.

Das fahrleistungsbezogene Risiko für eine schwere oder tödliche Unfallverletzung auf einbahnigen Bundesstraßen ist auf ein- gegenüber zweibahnigen Außerortsstraßen sogar vier- bis sechsmal so hoch. [Quelle: Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, Ausgabe 2018]

Eine Reduzierung des Querschnitts wird den straßenbaulichen und verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht und daher abgelehnt.

3 Fazit Alternativenprüfung (ÖPNV/ Bahn)

FA AL ÖV

Die Notwendigkeit für dieses Projekt wurde von der Bundesregierung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2016 beschlossen. Der BVWP ist ein Verkehrszweige-übergreifendes Rahmenprogramm mit dem Ziel einer integrierten, zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Neben den Straßenbaumaßnahmen sind ebenfalls Eisenbahn-und Wasserstraßen Ausbaumaßnahmen Bestandteil.

Mit dem der Verkehrsprognose zu Grunde gelegten Landesverkehrsmodell Bayern (Prognosehorizont 2030) sind auch sämtliche geplante und fest vorgesehene Schieneninfrastrukturmaßnahmen enthalten. Sich daraus ergebende Wechselwirkungen (Umstiege zwischen Pkw-Fahrten und ÖV-Fahrten), die zu einem veränderten Modal-Split und damit einem veränderten Verkehrsaufkommen führen, sind somit bereits berücksichtigt.

Das Planfeststellungsverfahren als gesetzlich normiertes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens ist weder geeignet noch in der Lage, über diese im Grunde politischen Fragestellungen zu befinden. Es kann hier immer nur um die Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens gehen.

4 Fazit Bedarf/Notwendigkeit

FA BN

Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen, dreistreifigen Querschnitts ist bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 20.000 Kfz/24h bereits erreicht und die Verkehrssicherheit entsprechend beeinträchtigt. Das Unfallgeschehen ist auffällig.

Sowohl für den Gesamtabschnitt von Kempten bis Buchloe, als auch für den Planungsabschnitt 6 von Untergermaringen bis zur AS A 96 Buchloe wurde die Verkehrsqualität nach der aktuellsten Fassung des "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS); Ausgabe 2015 Kapitel 3 (Autobahn/Landstraße)" für die freie Strecke berechnet.

Durch den Ausbau auf einen zweibahnigen Querschnitt (RQ 28), wie im Prognoseplanfall (PPF 2030) dargestellt, erhöht man die Kapazität wesentlich und schafft wieder einen freien Verkehrsfluss, ohne Beeinträchtigungen/Abhängigkeiten Einzelner. Die Verkehrsqualität auf der B12 verbessert sich somit durch den Ausbau deutlich und zukunftssicher von Qualitätsstufe „D“ auf Qualitätsstufe „B“. Nach Fertigstellung der Gesamtstrecke reduziert sich zukünftig die Reisezeit (Kempten-Buchloe) von rund 40min auf 23min.

Auf dem rund 10 km langen Planungsabschnitt 6 wird neben der signifikanten Erhöhung der Reisegeschwindigkeit von ~78km/h auf ~130km/h und der dadurch resultierenden Verkürzung der Reisezeit um etwa 3 Minuten auch die Verkehrssicherheit erheblich verbessert.

5 Fazit Hochwasserschutz

FA HW

Für das Vorranggebiet Hochwasserschutz (H29, Gennach- Stadt Buchloe) wird derzeit durch das WWA Kempten in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband „Hochwasserschutz Gennach Hühnerbach“ das Festsetzungsverfahren zur Festlegung der (künftigen) Überschwemmungsgebiete erarbeitet.

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Gennach durchgeführt (die Maßnahmen sind bis auf Hochwasserrückhaltebecken „Eurishofen“ abgeschlossen).

Die daraus resultierenden Berechnungs- und Simulationsergebnisse zum Hochwasserschutz wurden dem Staatlichen Bauamt Kempten durch das WWA Kempten vorab zur Kenntnis gegeben.

Diese stehen nicht im Widerspruch zum B12 Ausbau.

Mit Umsetzung und Fertigstellung der Hochwasserschutzmaßnahmen verkleinert sich das künftige Überschwemmungsgebiet an der Gennach. Sowohl die B12 als auch der begleitende Lärmschutzwall „Lindenberg“ sind unschädlich für das künftige Überschwemmungsgebiet.

Die Planung zum Ausbau der B12 ist im Bereich des Vorranggebietes H29 zur Sicherung des Hochwasserabflusses sowohl mit den derzeitigen als auch mit den künftigen Festsetzungen zum Hochwasserschutz an der Gennach abgestimmt und beeinträchtigt diese nicht.

6 Fazit Raumordnungsverfahren

FA RO

Gemäß Art. 24 Abs. 1 LplG sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit Gegenstand von Raumordnungsverfahren. Nach Art 24 Abs. 3 LplG kann von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn ein Vorhaben den Zielen der Raumordnung offensichtlich entspricht.

Nach Auffassung des Staatlichen Bauamts Kempten handelt es sich beim vierstreifigen Ausbau der B12 grundsätzlich um ein Vorhaben im Sinne des Abs. 1. Allerdings liegt eine offensichtliche Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung vor.

Das LEP Bayern sieht unter Punkt 4 Verkehr als Ziel (4.1.1) vor, die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Ausbaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Als Grundsatz ist unter Punkt 4.2 Straßeninfrastruktur niedergelegt, das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig zu erhalten und bedarfsgerecht zu ergänzen. Bei der Weiterentwicklung soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes vorrangig vor dem Neubau erfolgen. Dies dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes und der Reduzierung einer weiteren Freiflächeninanspruchnahme.

Im Regionalplan der Region Allgäu ist unter IV. Technische Infrastruktur unter 1.2 Straßenbau als Ziel ein „durchgehender vierspuriger Ausbau der B 12 zwischen der A 96 bei Buchloe und der A 7 bei Kempten (Allgäu)“ ausgewiesen.

In der Begründung der Ziele und Grundsätze ist Folgendes ausgeführt: „Die B 12 zwischen Buchloe und Kempten (Allgäu) stellt eine wichtige Straßenverbindung zu den großen Verdichtungsräumen Augsburg und München dar und verbindet das mögliche Oberzentrum Kaufbeuren und das Mittelzentrum Marktoberdorf mit dem Oberzentrum Kempten (Allgäu). Die B 12 dient sowohl dem gewerblichen Güterverkehr als auch dem Geschäftsreiseverkehr und dem Tourismus. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit wird der zweibahnige Ausbau zwischen Buchloe (A 96) und Kempten (Allgäu) (A 7) stufenweise angestrebt.“

Der vierstreifige Ausbau der B 12 zwischen Kempten und Buchloe ist zudem mit zwei Teilprojekten in der höchsten Dringlichkeitsstufe, dem sog. Vordringlichen Bedarf, des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen enthalten.

Dies macht deutlich, dass das Verfahren den Zielen der Raumordnung offensichtlich entspricht, selbst wenn die Regelung grundsätzlich einen eingeschränkten Anwendungsbereich hat. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens war mithin entbehrlich.

Das plangegegenständliche Vorhaben entspricht auch den Zielsetzungen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.

7 Fazit Trinkwasserqualität

FA GW

Für das Vorhaben wurde ein wasserrechtlicher Fachbeitrag erstellt (Unterlage 18.3), in dem u.a. die Auswirkungen des B 12-Ausbaus auf den betroffenen Grundwasserkörper untersucht werden. Unter den betriebsbedingt entstehenden Schadsubstanzen wurde (neben weiteren kritischen Stoffgruppen) u.a. der Eintrag von Tausalz in das Grundwasser

als ein wesentlicher, auch für die Trinkwasserqualität relevanter Wirkprozess bewertet. Auch die möglichen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers wurden in der Unterlage betrachtet. Eine Verschlechterung der Trinkwasserqualität durch Schadstoffeinträge während der Bauzeit wird nicht zuletzt auch durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Maßnahmen vermieden. Durch Pflanzmaßnahmen, spezielle Ansaaten und Eingrünungsmaßnahmen wird beispielsweise die Abdrift von Tausalzgischt auf benachbart liegende Flächen minimiert.

Das Ergebnis des wasserrechtlichen Fachbeitrags lautet, dass eine Verschlechterung des chemischen und mengenmäßigen Zustandes durch das Vorhaben mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen wird. Maßgeblich hierfür sind u.a. die an ökologischen Erfordernissen und anerkannten Regeln der Technik orientierte Art der Straßenentwässerung/Versickerung gemäß RAS-Ew, die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen und nicht zuletzt die Größe des betroffenen Grundwasserkörpers mit entsprechenden Verteilungseffekten.

8 Fazit Natur/Umwelt

FA LBP

In allen Phasen der Planung kommt dem Umwelt- und Naturschutz eine besondere Bedeutung zu. Um eine Beurteilung des Naturschutzes zu erhalten, werden umfassende Bestandsaufnahmen der kompletten Flora und Fauna getätigt. Auf dieser Basis werden wirksame Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt.

Beeinträchtigungen von sog. abiotischen Schutzgütern wie Boden, Wasser, Luft und Klima wurden durch Fachgutachten ermittelt. Innerhalb der Recherchen zum Umweltbericht werden diese Auswirkungen beschrieben und auf ihre Umweltverträglichkeit bzw. - Erheblichkeit beschrieben und bewertet. Hierbei wurden auch die Auswirkungen auf seltene und geschützte Pflanzen- und Tierarten beschrieben. Sind erhebliche Beeinträchtigungen für diese Schutzgüter absehbar, werden vorsorglich Schutz- und Sicherungsmaßnahmen festgelegt. Dies können z.B. Schutzmaßnahmen sein, dass Bauwasser nicht unmittelbar in benachbart liegende Gewässer eingeleitet wird, um zu vermeiden, dass gewässerbewohnende Tierarten geschädigt werden. Die naturschutzrechtlich relevanten Eingriffe werden durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Nach deren Herstellung werden keine schädlichen Auswirkungen auf Natur und Landschaft verbleiben. Das einschlägige Regelwerk hierzu ist die BayKompV. Die hierin geforderten Methoden zur Eingriffsanalyse und zur Herleitung der Ausgleichsmaßnahmen wurden vollständig berücksichtigt und im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) beschrieben und planlich dargestellt.

Für das Planfeststellungsverfahren wurden zudem verschiedene naturschutzfachliche Gutachten (Artenschutz-Unterlage mit Kompensationserfordernissen u.a.) erarbeitet. Hierbei wurden die artenschutzfachlich relevanten Pflanzen- und Tierarten in ihrem Bestand kartiert und hinsichtlich ihrer Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben bewertet. Falls sich eine voraussichtliche Beeinträchtigung nicht vermeiden lassen wird, sind Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. In dem Maßnahmenplan des LBP wurden diese Kompensationen planlich dargestellt und beschrieben. Der Planfeststellungsbeschluss legt fest, dass diese Maßnahmen auch umgesetzt werden.

9 Fazit Tourismus

FA TO

Mit der B12 steht bereits schon jetzt, neben der A7 und der A96, eine Hauptachse der großräumigen Verbindung zwischen dem Allgäu, den Oberzentren Kempten, Kaufbeuren und den Metropolregionen München und Augsburg für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung. Die B 12 dient als überregionale Fernstraße dabei dem Ziel- und Quellverkehr als auch dem Durchgangsverkehr und somit auch dem Tourismusverkehr.

Das zu Grunde gelegte Landesverkehrsmodell Bayern (Prognosehorizont 2030) berücksichtigt die Veränderung von Fahrten, differenziert nach Verkehrszwecken. Hierzu zählen u.a. berufliche Fahrten, Einkaufsfahrten und auch Freizeitfahrten. Somit sind im Verkehrsgutachten grundsätzlich auch Veränderungen im touristischen Verkehr enthalten.

Das Planfeststellungsverfahren als gesetzlich normiertes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens ist weder geeignet noch in der Lage, über diese im Grunde politischen Fragestellungen zu befinden.

Es kann hier immer nur um die Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens gehen

10 Fazit Lärm

FA IM

Im Planfeststellungsverfahren sind sowohl bei der Lärm- als auch bei der Luftschadstoffberechnung/-beurteilung die gesetzlichen Vorgaben bzw. Richtlinien anzuwenden, die zum Zeitpunkt Antragstellung/ Einleitung des Verfahren gültig und eingeführt sind.

Die Lärmberechnungen nach RLS-90 (Unterlage 17) haben ergeben, dass durch die Erweiterung der B12 mit den vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen an allen Wohnanwesen im Planungsbereich die Grenzwerte der 16. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten werden. Weitere Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung zu Lasten des Straßenbaulastträgers sind somit nicht erforderlich.

11 Fazit Lärm Geschwindigkeitsbeschränkung

FA IM G

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit reduziert grundsätzlich auch den Lärm. Mit der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann daher der Straßenverkehrslärm gesenkt werden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach § 45 Absatz 1 Nummer 3 der Straßenverkehrsordnung kann zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet werden. Bei der hier zu entscheidenden Frage einer Geschwindigkeitsbeschränkung können für die Beurteilung der Frage der Zumutbarkeit einer Lärmbelastung unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die Lärmschutz Richtlinien-StV vom 23.11.2007 zur Orientierung herangezogen werden. Danach kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der rechnerisch ermittelte Mittelungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags bzw. in Mischgebieten 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags überschreitet.

Eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes begegnet werden kann. Dies ist hier mit den in der Planung vorgesehenen aktiven Maßnahmen der Fall. An allen Wohnanwesen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

12 Fazit Luftschadstoffe

FA I M L

Die Luftschadstoffberechnungen nach RLuS 2012 (Unterlage 17) haben ergeben, dass im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung auf 4 Fahrstreifen der B 12 zwischen Untergermaringen bis Buchloe keine kritischen Luftschadstoffkonzentrationen zu erwarten sind. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte für die einzelnen Luftschadstoffe zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden vollständig eingehalten. Spezielle Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffentstehung bzw. -ausbreitung sind nicht erforderlich.

13 Fazit Klimaschutz

FA KSG

Die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sind im Klimaschutzplan (Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050, BMU 08.10.2019) berücksichtigt. Für das Thema Klimaschutz wird auf den Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan (Stand März 2016) des BMVI verwiesen.

Die im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse ermittelten Umweltnutzen werden monetär bewertet. Die Kriterien erstrecken sich auf den Schutz der menschlichen Gesundheit im besiedelten und unbesiedelten Bereich (Geräusche und Luftschadstoffe) sowie den Klimaschutz

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima werden im UVP-Bericht beschrieben und berücksichtigt.

14 Fazit Querschnitt

FA QS

Die B12 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in die Verbindungsfunktionsstufe VFS I eingestuft, da sie die Hauptachse der großräumigen Verbindung zwischen den Oberzentren Kempten, Kaufbeuren und den Metropolregionen München und Augsburg bildet. Auf Grundlage der Verbindungsfunktionsstufe ist gemäß den „Richtlinie für die Anlage von Autobahnen“ (RAA), Ausgabe 2008, für die künftig vierstreifig geplante B 12 die Entwurfsklasse (EKA) „EKA 2-autobahnähnliche Straße“ anzuwenden. Die EKA 2 sieht als einzigen und kleinsten Querschnitt den RQ 28 vor.

Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung auf der B12 Kempten-Buchloe und dem berührten untergeordneten Straßennetz sowie unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Ausbaustrecke ist die gewählten Fahrbahnbreite erforderlich,

auch um eine leistungsfähige und flüssige Verkehrsführung zu gewährleisten. Die Querschnittsgestaltung basiert auf den aktuellen Richtlinien und Vorschriften. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange werden dadurch auf das unumgängliche Maß beschränkt. Sie entspricht dem geplanten Ausbaustandard der Gesamtstrecke in den Nachbarplanungsabschnitten.

Eine weitere Reduzierung des Querschnitts wird den straßenbaulichen und verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht und daher abgelehnt. Die Dimensionierung und Ausgestaltung des Vorhabens entspricht dem Gebot der sachgerechten Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

15 Fazit Landschaftsbild

FA LB

Das einschlägige Regelwerk für die Untersuchung der Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft sieht eine großräumige Wirkungsanalyse des Vorhabens auf die betroffene Kulturlandschaft nicht vor. Die vorliegenden Unterlagen orientieren sich an dem bestehenden Regelwerk der BayKompV (Bayerische Kompensationsverordnung) und haben die darin aufgeführten Anforderungen zur Gänze abgearbeitet und zwar durch die Ausgleichs- und Neugestaltungsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan mit Gestaltungskonzept in Kap. 5.2 und Gestaltungsmaßnahmen in Kap. 5.3.

So wurde bereits zu Beginn der Planungen die Ausbauseite so gewählt, dass bedeutsame, landschaftsbildprägende Strukturen erhalten bleiben.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird nach Verwirklichung der landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht verbleiben.

16 Fazit Kosten

FA KO

Die B 12 wurde im Bedarfsplan des Bundes im vordringlichen Bedarf, aufgeteilt in die zwei Teilprojekte Kempten – Marktoberdorf (16,45 km) und Marktoberdorf – Jengen / Kaufbeuren (A 96) mit 35,0 km Länge, aufgenommen. Der Gesamtausbau beträgt somit 51,4 km.

Der gegenständliche Planungsabschnitt 6 Untergermaringen -Buchloe liegt im Teilprojekt Marktoberdorf – Jengen / Kaufbeuren (A 96) (Teilprojekt B012-G011-BY-T02-BY).

Dieses 35km lange Teilprojekt wurde mit Investitionskosten in Höhe von 176,4 Mio€ angemeldet. Sämtliche Kostenangaben geben den Kostenstand aus dem Jahr 2012 wieder.

Aus diesem Grunde ist auch in diesem Planungsabschnitt allein schon aufgrund der Inflation, der gestiegenen Baupreise, geänderten gesetzlichen Vorgaben etc. mit Kostensteigerungen zu rechnen.

Für den Planungsabschnitt 6 wurden im Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 16.01.20 Gesamtkosten von 57Mio€ genehmigt.

Somit bewegen sich die Kosten unter Berücksichtigung der o.a. Steigerungen weiterhin im Einplanungsrahmen.

Mit jeder Planungsphase (Vorplanung, Entwurfsplanung, Ausführungsplanung) werden Kosten validiert, d. h. die Kostenentwicklung von Straßenbaumaßnahmen ist über alle diese Planungsstufen zu verfolgen.

17 Fazit Kosten-Nutzen-Verhältnis

FA KO-NK

Die Notwendigkeit für dieses Projekt wurde von der Bundesregierung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2016 beschlossen. Der BVWP ist ein Verkehrszweige-übergreifendes Rahmenprogramm mit dem Ziel einer integrierten, zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Neben den Straßenbaumaßnahmen sind ebenfalls Eisenbahn-/und Wasserstraßen Ausbaumaßnahmen Bestandteil.

Das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle monetarisierbaren, sprich in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenüberstellt – positive wie negative. Projekte sind dann gesamtwirtschaftlich sinnvoll, wenn die Summe aller Nutzen größer als die Investitionskosten ist.

Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat in umwelt- und naturschutzfachlichen sowie in raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen untersucht.

Folgende Komponenten wurden dabei in den einzelnen Projektvorschlägen des BVWP 2030 monetär bewertet:

- Investitionskosten;

Nutzen:

- Veränderung der Betriebskosten;
- Veränderung der Reisezeit;
- Veränderung der Transportzeitnutzen der Ladung;
- Veränderung der Zuverlässigkeit;
- Veränderung des Impliziten Nutzen;
- Veränderung der Verkehrssicherheit;
- Veränderung der Geräuschbelastung
- Veränderung der Abgasbelastung; Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur;
- Veränderung der innerörtlichen Trennwirkung;
- Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern;
- Veränderung der Betriebs- und Instandhaltungskosten der Verkehrswege.

Zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) der Maßnahme wurden dem Barwert der o.a. Nutzungskomponenten der Barwert der Investitionskosten gegenübergestellt. Ermittelt wurde der Barwert des Nutzens in Höhe von 347,3 Mio. € demgegenüber steht der Barwert der bewertungsrelevanten Investitionskosten in Höhe von 103,9 Mio. €

Für das Teilprojekt 2 B12 Marktoberdorf- Jengen (A96) ergibt sich somit ein NKV von 3,3, welcher deutlich über dem Wert „1“ liegt und somit aufzeigt, dass vereinfacht ausgedrückt der Nutzwert der Maßnahme rund drei Mal so hoch ist wie die Kosten.

Kostensteigerungen, welche sich im Einplanungsrahmen bewegen, ändern somit nichts Grundlegendes am positiven Nutzen Kosten Verhältnis.

18 Fazit Verkehrsgutachten

FA VG

Zur prognostischen Einschätzung der Verkehrsentwicklung auf der B 12 wurde durch die „brenner BERNARD Ingenieure GmbH“ ein Verkehrsgutachten „B 12, Erweiterung auf 4 Fahrstreifen, Kempten – Buchloe“ auf Basis des Landesverkehrsmodell Bayern 2030 erstellt

Das Landesverkehrsmodell Bayern ist ein großräumiges, überregionales Modell und enthält alle klassifizierten Straßen und wichtige Gemeinde- oder Ortsteilverbindungsstraßen.

Die siedlungsstrukturellen Entwicklungen wurden mit den Kommunen und mit den zuständigen Landratsämtern im Vorfeld intensiv abgestimmt und umfassen sämtliche zum heutigen Zeitpunkt in diesem Raum bis 2030 bekannten zu erwartenden Planungen (Gewerbeflächen, Wohngebiete, etc.).

Die künftig zu erwartende Verkehrsstärke auf der B 12 resultiert aus

- siedlungsstrukturellen Entwicklungen (Gewerbeflächen, Einwohnerzahlen, etc.),
- Mobilitätsentwicklungen (Verkehrsverhalten, Anzahl Wege pro Tag, etc.) und
- infrastrukturellen Entwicklungen (Ausbau der B 12, Ortsumfahrungen, etc.).

Das Verkehrsgutachten bildet somit eine belastbare Verkehrsprognose für die künftig durch den Ausbau der B 12 zu erwartenden Verkehrsstärken.

19 Fazit Flächenverbrauch

FA FV

Die Flächeninanspruchnahme durch den B12 Ausbau beeinträchtigt insbesondere die Belange der Landwirtschaft. Die Beeinträchtigungen sind aber nicht so erheblich, dass eine nachhaltige Veränderung der landwirtschaftlichen Struktur im Planungsraum zu erwarten ist. Dies gilt sowohl hinsichtlich der vorhabensbedingten Belastungen der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

Bei der Trassenplanung wird prinzipiell darauf geachtet, flächensparend vorzugehen. So werden insbesondere hochwertige landwirtschaftliche Flächen nach Möglichkeit geschont und von Überbauung freigehalten. Auch der bestandsnahe Ausbau ermöglicht es, die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Weiterhin wurde bei der Planung beachtet, dass bei der Wahl der Anbauseite weitestgehend zunächst bereits bundeseigene Flächen überbaut werden.

In einer speziellen Untersuchung (siehe Umweltbericht) wird auch geprüft, ob hochwertige Böden für die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen oder Lagerflächen in Anspruch

genommen werden und wie diese Inanspruchnahme minimiert bzw. ausgeschlossen werden kann.

Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens betroffen. So ist es unvermeidlich, dass Flächen verkleinert werden, und während der Bauzeit und nach Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens über längere Verbindungswege, zum Teil mit geringfügigen Umwegen, erreichbar sind. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch so gering wie möglich gehalten.

20 Fazit Beweissicherung Feldwege

SO B

Das Staatliche Bauamt wird schon in eigenem Interesse bei durch den Baubetrieb erheblich betroffenen Grundstücken und Wegen vor Durchführung der Arbeiten eine Zustandsfeststellung durchführen. Gegebenenfalls auftretende Beeinträchtigungen sind zu entschädigen. Diese Entschädigung ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Erforderlichkeit eines Beweissicherungsverfahrens zur Zustandsfeststellung ergibt sich erst aus dem laufenden Baubetrieb und der konkreten Inanspruchnahme des Grundstücks. Eine Entscheidung im Planfeststellungsverfahren ist hier nicht sinnvoll, zumal bei unterbleiben der Beweissicherung eine Beweislastumkehr stattfindet. Art und Umfang der Haftung des Baulastträgers für verursachte Schäden ergibt sich unmittelbar aus den gesetzlichen Vorschriften.

21 Fazit vorübergehende Inanspruchnahme

SO V

Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Lagerung getrennt nach Ober- und Unterboden, Vermeidung von Schadstoffeinträgen von Baufahrzeugen) möglichst gering beeinflusst und in ihrer Funktion nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt. Ferner sagt das Staatliche Bauamt Kempten zu, die Frage, ob im Bereich der Grundstücke des Einwenders eine Beweissicherung durchgeführt wird, im Rahmen des Grunderwerbs anhand des konkreten Bauablaufs zu klären.

22 Fazit politische Themen

SO P

Das Planfeststellungsverfahren als gesetzlich normiertes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens ist weder geeignet noch in der Lage, über diese im Grunde politischen Fragestellungen zu befinden.

Es kann hier immer nur um die Beurteilung der Zulässigkeit eines konkreten Einzelvorhabens gehen.

23 Fazit Tauschflächen/ Ersatzland

SO T

Die Frage, ob Tauschland zu stellen ist, ist als Frage der Entschädigung nicht im Planfeststellungsverfahren zu klären, da keine Existenzgefährdung ersichtlich ist und auch nicht vorgetragen wurde. Gleiches gilt für die Frage der Entschädigung von Mindererträgen im Bereich von für den Baubetrieb benötigten Flächen. Das Staatliche Bauamt hat jedoch zugesagt, zu prüfen ob im Rahmen des Grunderwerbs Tauschland zur Verfügung gestellt werden kann.

24 Fazit Entschädigung

SO E

Gegebenenfalls auftretende Beeinträchtigungen sind zu entschädigen. Diese Entschädigung ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese Fragen sind in einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären.

25 Fazit Wertminderung

SO W

Die befürchteten Wertminderungen wurden nicht substantiiert dargelegt. Der Bau oder das Heranrücken einer Straße führen nicht zwangsläufig zu einem Wertverlust der angrenzenden Grundstücke. Aber auch wenn solche Wertminderungen tatsächlich eintreten, halten wir das öffentliche Interesse am Bau der B12 dennoch für überwiegend. Ein so massiver Wertverlust, der die Realisierung des Vorhabens in Frage stellen würde, ist weder vorgetragen noch ersichtlich.

Soweit eine Entschädigung für die Wertminderung des Anwesens gefordert wird, kann dem nicht entsprochen werden, weil das Grundeigentum nicht schwer und unerträglich bzw. unzumutbar belastet wird. Da aus diesem Grundstück keine Grundabtretung erfolgt, ist die Planfeststellungsbehörde für die Entscheidung über Entschädigungsansprüche zuständig.

26 Fazit Grundsatz

GS

Die gesetzliche Grundlage für den Ausbau von Bundesfernstraßen ist das „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FStrAbG)“ vom 23.12.2016. Diesem Gesetz ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage beigefügt. Der Bedarf für den vierstreifigen Ausbau der B12 wurde 2016 im Bedarfsplan des Bundes in der höchsten Dringlichkeit (= vordringlicher Bedarf) aufgenommen.

Die B 12 soll als überregionale Fernstraße sowohl dem Ziel- und Quellverkehr als auch dem Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen. Mit der Erweiterung auf 4 Fahrstreifen wird diese Anforderung optimiert.

Mit dem Ausbau der B 12 wird

- die Verkehrssicherheit
- die Leistungsfähigkeit
- die Verkehrsqualität

dieser wichtigen Bundesstraße gesteigert.