



# Wissenswertes von A-Z zur Verkehrssituation der B 19 in Fischen i. Allgäu und einem möglichen Entlastungstunnel

## B

### Bauzeit für den Entlastungstunnel

Die reine Bauzeit des Entlastungstunnels ist auf ca. 3 Jahre veranschlagt.

### Bundesverkehrswegeplan und Bedarfsplan

Der Tunnel für die B19 in der Gemeinde Fischen ist im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) des Bundes. Er ist eine Art mittelfristiger Planungsfahrplan, mit dem die Bundesregierung die Investitionen für Straße, Schiene und Wasserwege regelt. Der aktuell gültige Plan stammt aus dem Jahr 2003 und ist für einen Zeitraum von 10-15 Jahren verkehrstechnisch richtungsweisend.

Der sog. Bedarfsplan ist ein Teil des BVWP und behandelt ausschließlich die Straßenbaumaßnahmen. Er hat Gesetzescharakter. Die Maßnahmen im Bedarfsplan sind in unterschiedliche Dringlichkeitsstufen unterteilt, die sich durch das sog. Bewertungsverfahren (siehe unten) ergeben. Mit einer Einstufung in die erste Dringlichkeit, dem sog. vordringlichen Bedarf, ist eine Realisierung des Projektes bis zum Jahr 2015 anzustreben. Projekte aus der zweiten Dringlichkeit des Bedarfsplans, dem weiteren Bedarf, befinden sich gewissermaßen auf einer Warteliste und werden bei einer Fortschreibung des BVWP nach Ablauf der vorgesehenen Laufzeit nochmals neu bewertet. Sie können dann in den vordringlichen Bedarf aufrücken.

Bewertungsverfahren:

Zur Entscheidung, ob eine Maßnahme in den vordringlichen oder in den weiteren Bedarf eingestuft wird, ist das Ergebnis dreier Analysen wichtig:

- Nutzen-Kosten-Analyse: Indiz für Wirtschaftlichkeit eines Projektes
- Raumwirksamkeitsanalyse: Indiz für raumordnerische Bedeutung
- Umweltrisikoeinschätzung: Indiz für Umweltrisiko

## F

### Finanzierung und Kosten

Die Gesamtkosten des Bauvorhabens belaufen sich aktuell auf 23,81 Mio. Euro.

Die Maßnahme ist ein Projekt des Bundesverkehrswegeplans und wird aus dem Bundeshaushalt finanziert. Da bei dem Projekt auch die Kreisstraßen OA 9 und OA 26 betroffen sind, ist auch der Landkreis an den Kosten zu beteiligen. Die Gemeinde trägt an der Baumaßnahme einen Anteil von 2,5%, was in Abhängigkeit der Gesamtkosten aktuell konkret 595.000 Euro entspricht. Sie hat hierbei die Möglichkeit, ihre Kostenbeteiligung über ein Zuwendungsverfahren bezuschussen zu lassen (ca. 50% Förderung möglich).

Kostenträger sind damit konkret die Bundesrepublik Deutschland (89,8%), der Landkreis Oberallgäu (7,7%) sowie die Gemeinde Fischen (2,5%, überwiegend für Geh- und Radwege).

### Flächenverbrauch

Der Flächenverbrauch beträgt insgesamt ca. 50.000 m<sup>2</sup>. Davon fallen etwa 45 % auf Grünflächen, 45% auf Asphaltflächen und 10% auf Geh- und Radwege bzw. Bauwerke. Für den derzeitigen Straßenverlauf wurden 29.000 m<sup>2</sup> verwendet, wodurch bei einer Realisierung des Entlastungstunnels weitere 21.000 m<sup>2</sup> für Grünflächen, Asphaltflächen, Rad- Gehwege und einzelne Bauwerke eingeplant werden.



## **Fußgänger**

Vor dem südlichen Portal des Tunnels ist eine Unterführung der Bundesstraße für Fußgänger und Radfahrer geplant, welche auch als Viehtrieb vorgesehen ist (siehe auch Viehtrieb). Sie wird mindestens 2,5 m hoch und 5 m breit sein.

Auf dem Tunnel sind „auf freier Strecke“ zwei Mittelinseln vorgesehen. Im Bereich des Kreisverkehrs sind an allen vier Ästen ebenfalls Mittelinseln vorgesehen.

Das Verkehrsaufkommen auf dem Tunnel reduziert sich um ca. 60-70%. Der Straßen- und Ortsteilwechsel wird dadurch erheblich erleichtert und vereinfacht.

## **G**

### **Geschwindigkeit im Entlastungstunnel**

Die Festlegung der Geschwindigkeit erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde nach dem Planfeststellungsverfahren. Dazu stimmen sich das Straßenbauamt und die Verkehrsbehörde im Vorfeld bzgl. aller Interessenlagen ab.

### **Grundwasser**

Die Qualität des Grundwassers wird durch das Tunnelprojekt nicht gefährdet. Um den Grundwasserfluss nicht zu beeinträchtigen, werden sog. Grundwasserdüker vorgesehen.

## **H**

### **Heilklimatischer Kurort**

In einem Heilklimatischen Kurort ist die Qualität der Luft ein entscheidender Faktor. Wie unter dem Punkt "Schadstoffe" ausgeführt, wird sich die Schadstoffbelastung durch einen Entlastungstunnel reduzieren. Dies würde helfen, auch künftig beim Nachweis der Luftqualität die erforderlichen Werte zu erreichen.

## **K**

### **Konsequenzen durch den Bürgerentscheid**

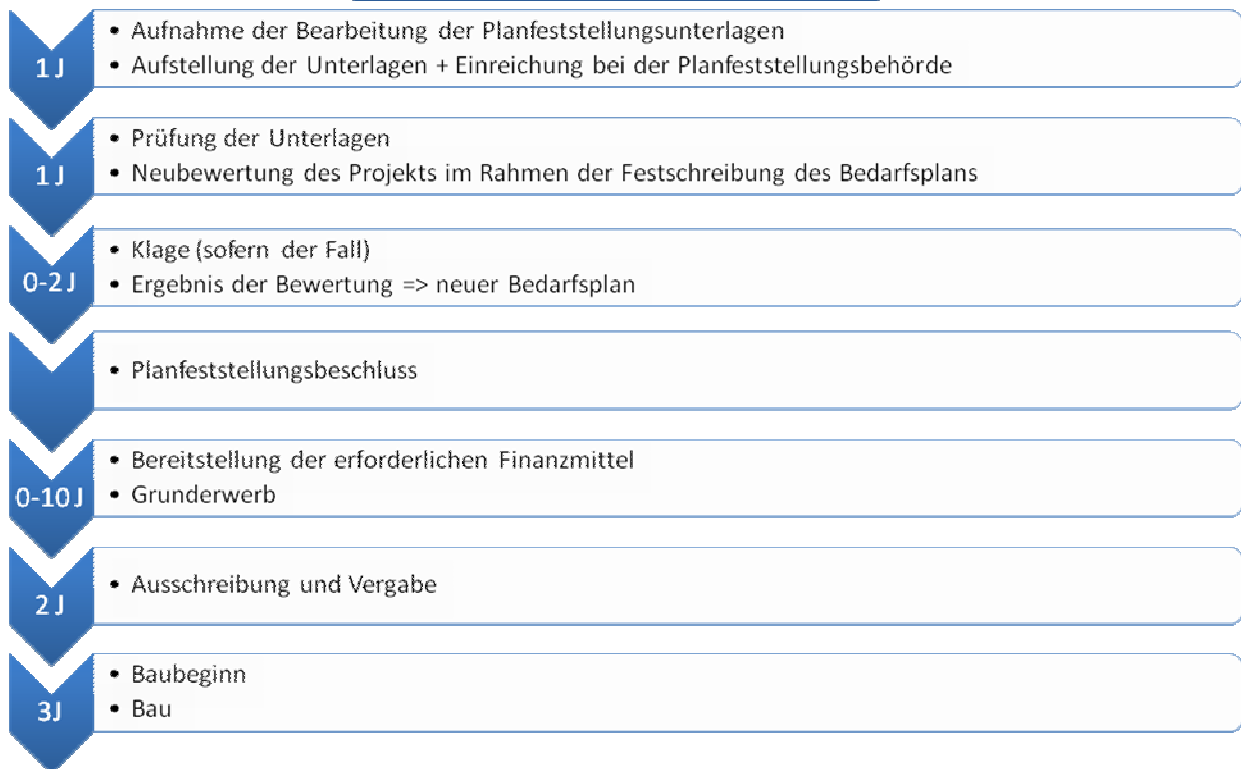
#### **TunnelbauNEIN**

- Straßenbauamt teilt dem Bund das Ergebnis des Bürgerentscheids mit
- Bürgerentscheid ist für den Bund nicht bindend

- Mögliche Auswirkungen auf die Festschreibung des Bedarfsplans => Entlastungstunnelprojekt kann aus dem Bedarfsplan herausfallen



## Tunnelbau JA



### Kosten

Siehe Punkt „Finanzierung“

### Kreiselvorschlag

Die einzelnen Knotenpunkte des sog. 3-Kreisel-Vorschlags wurden vom Staatlichen Bauamt Kempten auf ihre Leistungsfähigkeit hin überprüft. Diese sog. Knotenpunktsberechnungen sind bei einem Kreuzungsneubau stets durchzuführen.

Dabei stellte sich heraus, dass der mittlere Kreisverkehrsplatz in verschiedensten möglichen Ausführungen aufgrund der starken Verkehrsbelastung und dem ungünstigen Verlauf der Verkehrsströme lediglich die Qualitätsstufe E, vergleichbar mit der Schulnote 5, besitzt. Eine Realisierung wird durch den Bund damit nicht zugestimmt.

## L

### Lärmentwicklung

Zur Beurteilung der Lärmsituation wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Dabei wurde der zukünftige Prognoseverkehr zugrunde gelegt.

Im Ergebnis wurde deutlich erkennbar, dass durch die Verlegung des überwiegenden Verkehrs in den Tunnel die Gemeinde Fischen deutlich vom Straßenlärm der B19 entlastet wird.



## Lärmschutzmaßnahmen

Generell gibt es zwei Möglichkeiten, wie Anwohner Lärmschutz bekommen können: durch die Lärmvorsorge und durch die Lärmsanierung.

Die Lärmvorsorge tritt in Kraft, wenn eine Straße neu gebaut wird bzw. wenn an einem bestehenden Verkehrsweg ein erheblich baulicher Eingriff (mit einer Pegelerhöhung) vorgenommen wird. Die Lärmvorsorge hat sehr niedrige Grenzwerte, so dass häufig mit Lärmschutzmaßnahmen wie Wänden, Wällen, lärmindernden Fahrbahnbelägen etc. gearbeitet werden muss. Anwohner haben einen gesetzlichen Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte aus der Lärmvorsorge.

Im vorliegenden Fall des Entlastungstunnels Fischen wurde in einem Lärmgutachten überprüft, wie sich der Tunnelbau auf die Gemeinde bezüglich des Straßenlärms auswirkt. Dabei wurde festgestellt, dass der Schallpegel nach dem Tunnelbau deutlich abnehmen wird. Zu erklären ist dies durch die Tatsache, dass 60-70% der den Lärm verursachenden Quellen (motorisierte Fahrzeuge aller Art) in den Tunnel verlagert werden können und die strengen Grenzwerte der Lärmvorsorge unterschritten werden können. Lediglich an zwei Bauwerken beim südlichen Tunnelportal wird ein passiver Lärmschutz benötigt (z. B. Lärmschutzfenster). Die Verlegung des Verkehrs in den Tunnel stellt eine optimale Lärmschutzmaßnahme dar.

Zur Einhaltung der Grenzwerte der Lärmsanierung haben die Anwohner keinen gesetzlichen Anspruch. Die Grenzwerte sind auch viel höher als bei der Lärmvorsorge. Es handelt sich hier um ein Programm des Bundes, der an stark belasteten Straßen Zuschüsse für Lärmschutzmaßnahmen bereitstellt. Die Lärmsanierung greift also nicht bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen, sondern gilt nur an bestehenden Straßen. Für die Gemeinde Fischen wurde im Lärmgutachten ermittelt, dass an nur 5 Immissionsorten die Grenzwerte der Lärmsanierung überschritten werden, für den Fall, dass der Tunnel nicht gebaut wird und der Verkehr auf der alten Trasse verläuft.

Fazit: Ohne das Neubauprojekt Entlastungstunnel gibt es keine Verbesserung der Lärmproblematik.

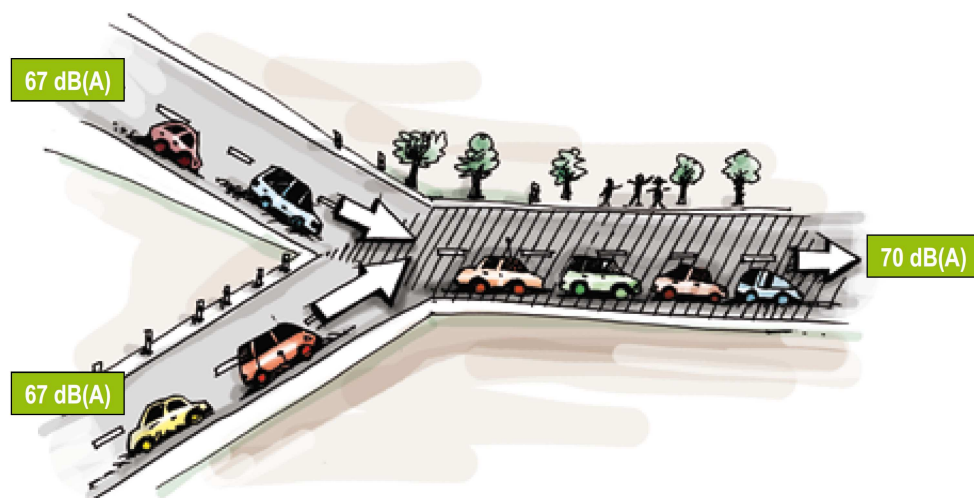
### Grenzwerte:

Lärmvorsorge: Allg. Wohngebiet (Tag/Nacht):	59/49 dB(A)
Kerngebiet/Dorfgebiet (Tag/Nacht):	64/54 dB(A)
Lärmsanierung: Allg. Wohngebiet (Tag/Nacht):	67/57 dB(A)
Kerngebiet/Dorfgebiet (Tag/Nacht):	69/59 dB(A)

### Besonderheit bei Lärmpegel:

Verdopplung der Schallquelle bedeutet eine Pegelerhöhung um 3 dB(A).

Eine Verzehnfachung der Schallquelle bewirkt eine Pegelerhöhung um 10 dB(A).





## O

### **Ortsentwicklung – Mögliche Chancen/ Risiken**

Durch die Verlagerung von ca. zwei Dritteln des Verkehrs in den Tunnel, wird die Trennwirkung, die von einer hochbelasteten Straße durch Lärm, Abgase und den Fahrzeugen hervorgerufen wird, deutlich verringert. Der Wechsel bzw. Austausch zwischen den östlichen und westlichen Ortsteilen wird erleichtert. Zudem werden Flächen nahe an der B19 attraktiver für eine mögliche Bebauung bzw. für eine öffentliche Nutzung.

Das Prädikat „heilklimatischer Kurort“ kann gefestigt werden, die Anziehungskraft als Fremdenverkehrsort wird gestärkt. Die Reduzierung des innerörtlichen Durchgangs- und Schleichverkehrs schafft Entwicklungsmöglichkeiten

Eine Verbreiterung der Bundesstraße im Bereich der Tunnelportale auf 25 Meter müsste hierfür in Kauf genommen werden.

### **Ortsumfahrung Langenwang**

Die Ortsumfahrung Langenwang befindet sich derzeit im sog. weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Konkret bedeutet dies, dass die Bauwürdigkeit des Projektes erkannt wurde, jedoch noch kein Planungsauftrag erteilt worden ist. Dieser ergeht erst mit der Aufnahme des Projektes in den sog. vordringlichen Bedarf.

Bei der Fortschreibung des BVWP und dem erneuten Bewertungsverfahren zur Festlegung der Dringlichkeit, wird das Projekt OU Langenwang wieder mit dem Ziel der Aufnahme in den vordringlichen Bedarf berücksichtigt. Ein Antrag hierfür ist vom Staatlichen Bauamt Kempten gestellt worden. (siehe auch Punkt „Bundesverkehrswegeplan“)

### **ÖPNV- Öffentlicher Personennahverkehr**

Busbuchten für Haltestellen des ÖPNV sind vorgesehen.

## P

### **Planfeststellungsverfahren**

Beim Bau oder einer Änderung einer Bundesfernstraße ist gemäß Bundesfernstraßengesetz ein sog. Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Mit diesem Verfahren soll zum einen für den Vorhabensträger (Bundesrepublik vertreten durch das Staatliche Bauamt Kempten) Rechtssicherheit, Investitionsschutz sowie Baurecht geschaffen werden. Zum anderen werden durch das strikte Rechts- und Abwägungsgebot unzumutbare Nachteile für die Allgemeinheit oder Einzelne vermieden und Beeinträchtigungen der Natur unterbunden.

Der Vorhabensträger muss im sog. Anhörungsverfahren die Planungsunterlagen öffentlich in der Gemeinde für die Dauer eines Monats auslegen. Betroffene Bürger haben nun die Möglichkeit, Einwendungen gegen die Planungen schriftlich einzureichen.

Darüber hinaus werden die sog. Träger öffentlicher Belange zu Stellungnahmen aufgefordert.

Träger öffentlicher Belange („TöBs“) sind Behörden, deren Aufgabenbereich von der Maßnahme betroffen ist wie z.B. Gemeinden, Landratsamt, Wasserwirtschaftsamt, Amt für ländliche Entwicklung, Landesamt für Denkmalpflege, Bauernverband, DB AG, Eisenbahnbundesamt, Landesamt für Umweltschutz etc. Für die Maßnahme „Entlastungstunnel Fischen“ sind die „TöBs“ zurzeit noch nicht ermittelt.

Anerkannten Naturschutzverbänden wird ebenfalls die Gelegenheit zur Äußerung und Einsicht gegeben.

In einem Erörterungstermin werden einzelne Einwendungen besprochen und Unklarheiten beseitigt. Anschließend setzt die Planfeststellungsbehörde (Regierung von Schwaben) mit dem Planfeststellungsbeschluss „das Ergebnis“ des Verfahrens fest. Dieser Beschluss rechtfertigt die Planung



nicht nur, sondern wägt (deshalb „Abwägungsverfahren“) auch alle gegen das Vorhaben sprechende Gesichtspunkte (die durch die Stellungnahmen und Einwendungen hervorgebracht wurden) ab. Es besteht eine Klagemöglichkeit (Frist 1 Monat nach Bekanntgabe). Klageberechtigt ist nur, wer vorher einen Einwand erhoben hat (materielle Präklusion).

## R

### Realisierungszeitraum des Entlastungstunnels

Die Realisierungszeit beträgt etwa 6-9 Jahre, davon ca. 3 Jahre reine Bauzeit.

Entscheidend ist die Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln für Planungsaufwand und Bau sowie ein mögliches Verwaltungsgerichtsverfahren im Anschluss an den Planfeststellungsbeschluss.

## S

### Schadstoffe

Das Staatliche Bauamt Kempten hat eine Abschätzung der zu erwartenden Schadstoffbelastung (insbesondere Feinstaub) am Tunnelportal durchführen lassen. Für die Einhaltung der Grenzwerte der einzelnen Schadstoffe gelten unterschiedliche Kriterien (u.a. Jahresgesamtbelastung, maximale Tagesanzahl an dem ein Grenzwert überschritten werden darf,...).

Dabei kam es zu folgenden Ergebnissen:

Kohlenmonoxid (CO): Der gleitende 8h-CO-Mittelwert beträgt  $2.851 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , das sind ca. 29% vom Beurteilungswert  $10.000 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Benzol (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>): Ausnutzung des Jahresmittelwertes zu 24%.

Stickstoffmonoxid (NO): Der erlaubte Grenzwert (1h-Mittelwert von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) wird 9-mal im Jahr überschritten, erlaubt sind 18-mal.

Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>): Ausnutzung des Jahresmittelwertes zu 69%.

Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>): Ausnutzung des Jahresmittelwertes zu 25%.

Partikel (PM<sub>10</sub>) (Feinstaub): Der erlaubte Grenzwert (24h-Mittelwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) wird 21-mal überschritten, erlaubt sind 35-mal.

Als Ergebnis wird festgehalten, dass „im Untersuchungsbereich trotz der herangezogenen pessimistischen Annahmen [...] keine Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte insbesondere auch im Hinblick auf die Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>) zu erwarten ist.“

### Skilift

Die Talstation des Skilifts „Buckelwiesenlift“ muss bei einem Tunnelbau um ca. 20-25 m verlegt werden. Auf den Skilift „Stinneserlift“ hat die Baumaßnahme keine Auswirkungen.

## T

### Tourismus

Unter dem Punkt "Lärmentwicklung" ist ausgeführt, dass sich die Lärmbelastungen deutlich verringern. Die sich in diesem Bereich befindlichen Tourismusbetriebe werden somit attraktiver und können sich im Wettbewerb in der Region sowie in der gesamten Alpendestination verbessern.



## **Tunnelbelüftung**

Die Angst vor Abgasen aus einem Tunnel wird generell überschätzt, vor allem sind die Emissionen in der Nähe eines Tunnelportals meist geringer als angenommen.

Generell wird bei einem Tunnel versucht, durch eine natürliche Belüftung den Tunnel mit ausreichend Frischluft zu versorgen. Hierdurch werden die Kfz-Abgase ausreichend verdünnt, um die Grenzwerte der Schadstoffkonzentration einzuhalten. Die Einhaltung der Grenzwerte wird durch Messungen (gemessen werden Sichttrübung, CO<sub>2</sub> Konzentration sowie Strömungsgeschwindigkeit) ständig kontrolliert. Bei Bedarf wird eine mechanische Längslüftung (vorgeschrieben für Tunnel ab 400 m Länge) zusätzlich aktiviert. Vorgesehen sind für den Tunnel Fischen sechs sog. Strahlventilatoren. Die Tunnellüftung ist außerdem für das Abführen der Rauchgase im Brandfall erforderlich. Im Normalfall (kein Stau, kein stockender Verkehr) ist sie somit nicht in Betrieb.

Zusammenfassung: Die Entlüftung des Tunnels erfolgt an den Portalen. Durch ständige Messungen wird die Einhaltung der Grenzwerte der zulässigen Schadstoffkonzentration garantiert.

## **U**

### **Umfahrung von Fischen**

Die Kosten für eine weiträumige Umfahrung östlich oder westlich von Fischen wurden auf ca. 120 Mio. Euro geschätzt. Eine Realisierung ist aufgrund des zu geringen „Nutzen-Kosten-Verhältnisses“ nicht zu erwarten (siehe auch Punkt „Bundesverkehrswegeplan und Bedarfsplan“).

### **Unterführung der B19 innerhalb des Gemeindegebiets**

Siehe Punkt „Fußgänger“

### **Unterhaltskosten des Entlastungstunnels**

Für Betrieb und Erhaltung (Strom, Kontrolle, Wartung, Reinigung, Reparaturen,...) sind etwa 100.000-120.000 Euro pro Jahr zu erwarten. Die Kosten trägt der Straßenbaulastträger (Bund).

## **V**

### **Verkehrsaufkommen und -prognose**

Aktuell sind folgende Verkehrszahlen relevant:

(Straßenverkehrszählung KFZ pro 24h: 2010/Prognose 2025/mögl. Spitzenwert im Jahr 2025):

B19 nördlich Fischen: 17.073/17.700/21.700  
B19 südlich Fischen: 14.443/15.600/19.600  
OA 9 westlich Fischen: 5.194/5.700/6.600  
OA 26 östlich Fischen: 3.178/2.800/3.100

Anmerkung: 2011 war der höchste Wert südlich Fischen 19.752 Kfz (12. August).

### **Verkehrsfluss auf den Tunnelrampen**

Die Einfädelung der Verkehrsteilnehmer von den Rampen auf die B19 wurde gemäß HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) rechnerisch ermittelt. Sowohl im nördlichen als auch am südlichen Tunnelportal erhalten die Rampen die Qualitätsstufe C, vergleichbar mit der Schulnote 3, also



befriedigend. Generell muss bei Planungen die Qualitätsstufe D (Schulnote 4, ausreichend) erreicht werden, damit diese umgesetzt werden dürfen.

Für die Berechnung ist der sog. DTV (durchschnittliche tägliche Verkehr, in Kfz/24h) maßgebend (siehe auch Punkt „Verkehrsprognose“). Im vorliegenden Fall wurde sogar noch mit einem Zuschlag gerechnet, um die besonderen Verkehrsverhältnisse in Fischen (stark temporär schwankend durch An- und Abreise) zu berücksichtigen. Sogar mit diesem Zuschlag auf den DTV wurde die Qualitätsstufe C erreicht.

Die Rampen sind also ausreichend dimensioniert und leistungsfähig genug, um den zu erwartenden Verkehr aufzunehmen und ein Einfädeln in den B19 Verkehr zu ermöglichen.

### **Verkehrsführung während der Baumaßnahme**

Da keine großräumigen und leistungsfähigen Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen, wird die Baumaßnahme unter Verkehr abschnittsweise realisiert werden. Insgesamt sind 14 Bauabschnitte vorgesehen. Für jeden Abschnitt wird eine Umleitungsstrecke unmittelbar parallel zur B19 (5,5 m breit mit je 1,0 m Bankett) hergestellt. Die Umleitungsstrecke wird immer nur entsprechend dem aktuellen Abschnitt benötigt, im übrigen Bereich läuft der Verkehr auf der alten Straße bzw. auf dem bereits neu hergestellten Teil des Projekts (Rampen bzw. auf dem Tunnel). Die beanspruchten Flächen werden nach Abschluss der Arbeiten wieder in den ursprünglichen Zustand zurück versetzt. Siehe auch Dokument „Bauweise und Bauablauf des Entlastungstunnels B19“ unter [www.b19-fischen.de](http://www.b19-fischen.de).

Ein Austausch zwischen den einzelnen Ortsteilen wird jederzeit möglich sein.

### **Verkehrskonzept zonal, lokal, regional**

Laut Gemeinderatsbeschluss vom 25.06.2012 wurde das Landratsamt Oberallgäu gebeten die Verkehrssituation auf der B19 zwischen Sonthofen Süd und Oberstdorf im Gesamten auf Optimierung hin zu untersuchen. Erste Gespräche haben mit dem Staatl. Bauamt stattgefunden. Siehe auch Dokument „Verkehrliche Gesamtkonzeption für die B19 südlich Sonthofen“

### **Verkehrssicherheit des Entlastungstunnels**

Für Fußgänger und Radfahrer wird der Austausch zwischen östlichen und westlichen Ortsteilen verkehrssicher ermöglicht (Unterführung, Mittelinseln).

Die Neuausbildung der Knotenpunkte als Kreisverkehre bzw. mit Rampen zum Einfädeln werden ebenfalls als verkehrssicher eingestuft.

### **Verkehrssituation aktuell – Verkehrssituation durch Tunnelbau**

Die Ampelanlagen an den Kreuzungen in Fischen tragen erheblich zu den Stauungen auf der B 19 bei. Der erhebliche Durchgangsverkehr wird durch sie ständig zum Anhalten gezwungen, um einen kreuzenden bzw. einbiegenden Verkehr (u.a. aus Richtung Riedbergpass) zu ermöglichen. Durch einen Tunnelbau und die damit verbundene Höhenfreimachung der Kreuzungen wird der Durchgangsverkehr nicht mehr eingeschränkt. Der kreuzende Verkehr kann auf der Tunneldecke ungehindert erfolgen, der einbiegende Verkehr kann sich über die Rampen in den B 19 Verkehr sicher einfügen (siehe Punkt „Verkehrsfluss auf den Rampen“).

### **Viehtrieb**

Vor dem südlichen Portal des Tunnels ist eine Unterführung der Bundesstraße für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen, welche auch als Viehtrieb verwendet werden kann (siehe auch „Fußgänger“).