

Regierung von Schwaben
Sachgebiet 32
Fronhof 10
86152 Augsburg

Betreff: Einwendungen Planfeststellung B 12 Planungsabschnitt 6

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte gegen die Planung für den Planungsabschnitt 6 der B12, wie öffentlich ausgelegt, folgende Einwendungen vorbringen:

- 1) Bei der Prognose des Verkehrsaufkommens sind **alte Planzahlen der Verkehrsentwicklung** unterstellt.

Durch die Coronakrise kommt es zu Veränderungen, die auf eine Reduzierung des Individualverkehrs hinzielen.

Wie der Süddeutschen Zeitung vom 11. August 2020 S. 15 zu entnehmen ist, hat die Dienstleistungsbranche, hier insbesondere Versicherungen ihren Arbeitsalltag an die Krise angepasst. Die Allianz AG will 40 % ihrer Mitarbeiter von zu Hause aus arbeiten lassen und rechnet damit, dass sie in Zukunft 30 % weniger Büroraum braucht. Sie geht davon aus, dass die Arbeit in gleicher Qualität auch vom Homeoffice aus von den Mitarbeiter*innen erledigt wird. Die Unternehmensberatung Bain & Company rechnet diese Entwicklung für den gesamten Dienstleistungsbereich hoch. Sie gehen davon aus, dass jeder 3. Büroarbeitsplatz in Deutschland verschwindet, bzw. ins Home-Office verlagert wird. Zudem geht die Allianz AG davon aus, dass 50 % der Reisekosten eingespart werden.

Das hat Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen von Berufspendlern und Außendienstmitarbeitern aus dem Allgäu, die in die Metropolen München und Augsburg und wieder zurück müssen, also potenziellen Nutzern dieser Strecke.

Bevor eine Investition in dieser Größenordnung vorgenommen wird, muss evaluiert werden, ob die bisherigen Annahmen über das Verkehrsaufkommen noch gültig sind.

Dank der Digitalinitiative in Bayern und dem Ausbau des Glasfasernetzes werden die Arbeitsbedingungen und die Anbindung an die Firmennetzwerke immer besser, so dass in gleicher technischer Qualität die Arbeit vom Homeoffice aus zu erledigen ist.

Diese Entwicklung ist sicher noch nicht am Ende angekommen, sondern es werden auch im E-Governmentbereich ähnliche Lösungen kommen, so dass eine erhebliche Zahl von heutigen Berufspendler ihre Arbeit von zu Hause ausführen werden.

Damit werden dann deutlich mehr Kosten eingespart, als mit einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit auf der autobahnähnlichen B 12.

Dieser Einwand trifft sowohl für die gesamte Streckenlänge als auch besonders für den Planungsabschnitt 6 zu.

Es ist notwendig eine neue Prognose des Verkehrsaufkommens zu erstellen und die Planung darauf abzustimmen. In die gesamtwirtschaftliche Betrachtung ist auch die Einsparung der

Pendlerkosten mit zu berücksichtigen.

2) Eine umgekehrte Entwicklung beim Verkehrsaufkommen gilt es zu verhindern. Mit dem erklärten Ziel die Reisegeschwindigkeit deutlich zu erhöhen, wird der Überlastung der Ausflugsziele gerade in der Allgäuer Region Vorschub geleitet. Am Wochenende und in den Ferien werden besonders an schönen Tagen tausende Menschen zusätzlich animiert aus den Ballungsgebieten München und Augsburg diese Strecke zu benutzen. Dieser Ausbau fördert die Überlastung der Ausflugsregionen vor Ort. (siehe SZ v. 6. August S. 33) Diese negative Auswirkung ist in der wirtschaftlichen Abschätzung nicht berücksichtigt. Dieser Punkt muss in eine Neubewertung der Investitionsmaßnahme mit aufgenommen werden. Die negative Auswirkung in ihrer Gesamtwirkung kommt sicherlich erst nach der Fertigstellung der Gesamtlänge voll zum Tragen, aber anteilige Elemente sind jetzt schon diesem Planungsabschnitt zuzuordnen.

3) Die zusätzliche Flächenversiegelung durch die Straße beträgt im Planungsabschnitt 17 ha, auf der Gesamtlänge des Ausbaus ca. 100 ha. In der Abwägung von Belastung und Nutzen ist das viel zu viel Flächenverbrauch um nur geringfügig mehr Fahrzeugbewegungen zu verwirklichen.

Statt jetzt 18.000 Fahrzeuge mit 10 % Schwerlastverkehr sollen 2030 22.000 Fahrzeuge fahren, das ist eine Zunahme von gut 20 % Verkehr in 10 Jahren, dafür wird aber 100 % mehr Fläche versiegelt. (Die Abschätzung dieser Zunahme wurde ja schon im 1. Punkt in Frage gestellt) Die Flächenversiegelung schafft Fakten, die in den nächsten 50 Jahren nicht umkehrbar sind. Wenn die Annahme der Straßenverkehrszunahme nicht zutrifft, ist die Versiegelung nicht umkehrbar. Es ist keine Abschätzung getroffen worden, ob die angenommene erhöhte Mobilität für Personen und Güter nicht mit der parallel verlaufenden Bahnlinie Buchloe – Kempten abgewickelt werden kann. Wenn die gleichen Investitionen vorgenommen werden, kann die Transportleistung der Bahnstrecke erheblich erhöht werden und es kommt dabei zu keiner zusätzlichen Flächenversiegelung. Diese Modellrechnung wurde bei der Investitionsrechnung nicht berücksichtigt. Ich wende ein, dass der Planungsabschnitt 6 erst freigegeben werden kann, wenn eine qualifizierte Betrachtung dieser Ausbaualternative geprüft wurde.

Zudem ist für die ausgebaute Strecke eine Auslastung von 35 % vorgesehen. Diese geringe Auslastung wertet den ideellen Wert der landwirtschaftlichen Nutzung der Fläche ab, selbst bei dieser geringen Auslastung durch Verkehr wird die Nutzung als Verkehrsfläche für wertvoller erachtet, als die landwirtschaftliche Nutzung. Diese Einschätzung grenzt schon an Überheblichkeit, gegenüber der Berufsgruppe der Landbewirtschaftler, die auf eine regelmäßige Nutzung des Bodens angewiesen sind.

Als Ziel wird im Erläuterungsbericht auf S. 51 festgelegt: Vorgesehene Verkehrsqualität „Diese erzielt dabei sehr deutliche Verbesserungen hinsichtlich der Reisezeit in den Spitzenstunden in beiden Fahrtrichtungen. Es verbessern sich dadurch auch die Verkehrssicherheit, sowie die Wirtschaftlichkeit für die Straßennutzer durch Zeit- und Kostenersparnisse.

Der Auslastungsgrad beträgt im Prognoseplanfall (PPF 2030) 35 %“

Zudem wird ein merkwürdiger Zungenschlag beim Flächenverbrauch geführt. Weil damit gerechnet wird, dass der Hauptwiderstand gegen diese Ausbaupläne aus der Naturschutzseite kommt, wird relativ lapidar erklärt, dass es sich beim Flächenverbrauch im Planungsabschnitt 6

vorwiegend um intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen handelt. Es wird unterstellt, dass eine Versiegelung von intensiven Acker- und Grünlandflächen nicht so problematisch sei, da die Naturschutzseite in einer solchen Bewirtschaftung ohnehin nichts Positives entdecken kann. Aber genau diese Flächenversiegelung verschärft die Situation in der jetzigen Umbruchsituation der Landwirtschaft. Denn mit der neuen Farm-to-Fork Strategie der EU und mit dem bayerischen Programm Bio Regio 2030 ist es notwendig in den intensiven Anbauregionen in Bayern, wie die vom Planungsabschnitt 6 beeinträchtigte, zusätzliche Betriebe für den Bioanbau zu gewinnen. Diesen veränderungswilligen Betrieben müssen genügend Flächen zur Verfügung stehen, damit sie sich entsprechend entwickeln können. Konventionell wirtschaftenden Betriebe werden ebenfalls Ökosystemleistungen abverlangt werden, dafür ist es ebenfalls notwendig, dass genügend Flächen vorhanden sind. Das ist mit den gemachten Aussagen bei der Planung nicht der Fall, der Verlust der landwirtschaftlichen Flächen ist auch in der Wirtschaftlichkeitsabschätzung nicht ausreichend bewertet. Ich wende ein, dass an dieser Stelle eine Neubewertung erfolgen muss, die den Auswirkungen dieser Neuausrichtung der Landwirtschaft vollumfänglich gerecht wird.

4) Der schwierigste, weil emotionalste Punkt, ist die gedachte Wirtschaftlichkeitsverbesserung durch die Verhinderung von Unfällen. Das Hauptproblem ist, dass mit dieser Planung etwas versprochen wird, das diese nicht garantieren kann. Eine **Reduzierung der Unfallhäufigkeit kann diese Planung nicht garantieren.**

Das ist der schwierigste Punkt der Argumentation.

Im Erläuterungsbericht ist auf S. 57, unter Punkt 4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten ausgeführt:

„Die erforderlichen Haltesichtweiten gemäß Bild 19 der RAA sind eingehalten. Damit wird dem Verkehrsteilnehmer auf der B 12 ermöglicht, jederzeit bei Gefahr sicher vor einem Hindernis auf der Straße anzuhalten. Diese sind abhängig von der Geschwindigkeit und der Längsneigung der Fahrbahn und liegen im Planungsabschnitt 6 nahezu durchgehend bei mehr als den notwendigen 250 m.“

Damit wird die jetzige Streckenführung beschrieben, an die, in Abwägung, östlich oder westlich die 2. Fahrbahn hinzugefügt werden soll.

Aber damit ist der planerische Ist-Zustand der Straße beschrieben.

Für Betrachtung der Wirtschaftlichkeit des Planungsabschnittes wird ein willkürlich kurzer Zeitraum mit vielen tödlichen Unfällen auf diesem Planungsabschnitt herausgegriffen. Aber diese aufgeführten Ereignisse sind zufällige singuläre Ereignisse, die nicht auf die Beschaffenheit der Straße zurückgeführt werden können, denn die Straße entspricht einer optimalen Streckenführung.

Die Feststellung, dass es sich um zufällige singuläre Ereignisse handelt bewirkt auch, dass keine Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung ergriffen wurden um weitere künftige Unfälle an den entsprechenden Stellen zu verhindern. Insgesamt bildet die B12 nach Einschätzung der Verkehrsbehörde in diesem Abschnitt keinen Unfallschwerpunkt. Deswegen wurden keine Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Verhütung von Unfällen eingerichtet. Dann eine solche Maßnahme wäre dann zwingend notwendig gewesen.

Also sind die reinen statistischen Wahrscheinlichkeiten zu vergleichen, wie viele Unfälle sich

ereignen werden. Und hier wertet das stat. Bundesamt in 2019 aus, dass auf Autobahnen mehr Unfälle mit mehr Toten pro 1.000 km sich ereignen als auf Bundesstraßen.

Somit lässt sich mit der Planung nicht ausschließen, dass es auf der neuen Autobahn nicht zu tödlichen Unfällen kommt. Auch hierbei wird es sich um zufällig singuläre Ereignisse handeln, die nicht mit der Planung beeinflusst werden. Von der statistischen Wahrscheinlichkeit her spricht die Unfallhäufigkeit sogar gegen den Ausbau zu einer Autobahn.

Es wird zwar durch den Ausbau nicht mehr die Unfälle am Ende der jeweils 2 spurigen Streckenabschnitte geben, aber die Zahl der Unfälle pro km wird steigen und die Wahrscheinlichkeit, dass sie einen tödlichen Ausgang haben ebenfalls.

Zu diesem Thema gab es einen Artikel in der Süddeutschen Zeitung v. 04. August 2020 über die Sicherheit im Verkehr. Ein Interview mit EU Deputy Director-General Matthew Baldwin, zuständig für Verkehrssicherheit bei der EU Kommission, der ausführt, dass es nur mehr Sicherheit auf den Straßen durch weniger und langsameren Verkehr geben kann. Damit kann eine Planung, die explizit das Ziel verfolgt „die Reisegeschwindigkeit deutlich zu erhöhen“, wie auf S. 12 des Erläuterungsberichtes ausgeführt, nicht in Anspruch nehmen einen Beitrag zu mehr Sicherheit auf der Straße und zu weniger Unfällen zu leisten.

Diese zufälligen singulären Ereignisse, die nicht durch die Planung beeinflusst werden können, können auch nicht in die Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus mit einfließen. Ich wende ein, dass an dieser Stelle der Wirtschaftlichkeitsberechnung falsche Annahmen gemacht wurden. Und dass, diese Position die Wirtschaftlichkeitsberechnung willkürlich verzerrt.

An dieser Stelle muss eine Neuabwägung getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen