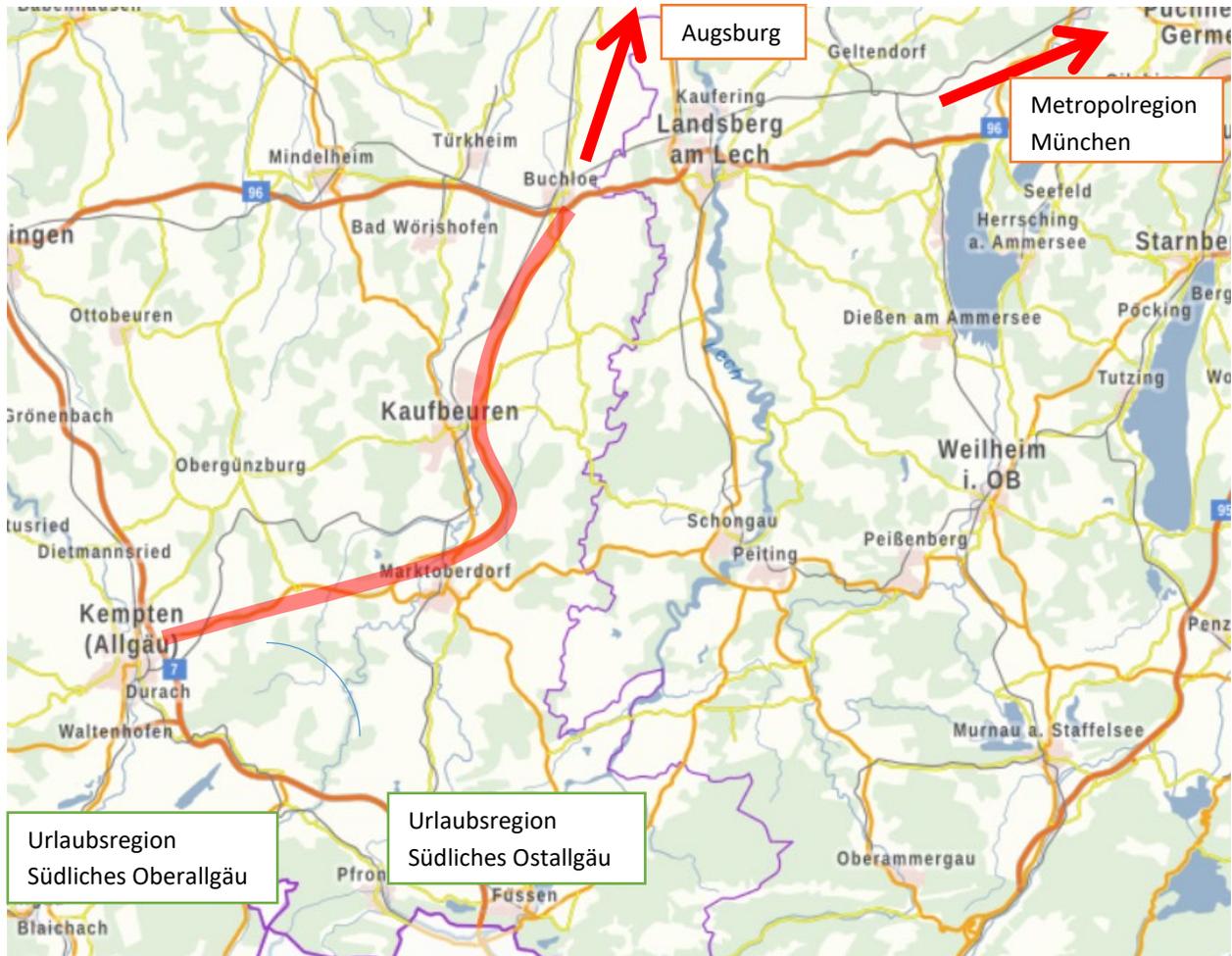


AUSBAUPLÄNE B12 BUCHLOE – KAUFBEUREN – MARKTOBERDORF – KEMPTEN

ÜBERREGIONALE EINBINDUNG - VERGLEICH STRASSE ZU SCHIENE



Übersichtskarte mit Streckenverlauf und Zielregionen des überregionalen Verkehrs

FAHRZEITVERGLEICH STRASSE – SCHIENE FÜR WICHTIGE ORTE ENTLANG DER STRECKE UND ÜBERREGIONALE ZIELORTE (QUELLE: GOOGLE MAPS ROUTENPLANER)

Verbindung	Variante	Augsburg		München	
		Straße	Bahn	Straße	Bahn
Buchloe		00:31:00	00:31:00	00:50:00	00:45:00
Kaufbeuren		00:46:00	00:50:00	01:05:00	00:58:00
Marktoberdorf		00:54:00	01:10:00	01:10:00	01:17:00
Füssen		01:10:00	01:53:00	01:30:00	02:00:00
	<i>B17 Peiting</i>			<i>01:30:00</i>	
Kempten		01:05:00	00:58:00	01:29:00	01:25:00
Immenstadt		01:20:00	01:13:00	01:40:00	01:49:00
Oberstdorf		01:30:00	01:50:00	01:50:00	02:23:00

Die Vergleich zeigt, dass die Schiene auf den überregionalen Verbindungen konkurrenzfähig ist. Sowohl zur Bundesstraße B12 als auch zu den Bahnhöfen muss man die Anfahrt mit einrechnen.

Hier zeigen sich die Schwerpunkte im Verkehrsausbau der letzten Jahrzehnte: Während die Schiene vernachlässigt wurde, Dieselnetz Allgäu, eingleisig Anschlüsse nach Füssen, Obersdorf und ins Außerfern, wurden die Straßen B12, B16, A7, A980, B19 in diesem Bereich kontinuierlich ausgebaut.

Am Beispiel Füssen zeigt sich ganz gut, dass die Schiene bereits abgehängt ist. Der eingleisige Abschnitt zwischen Biessenhofen und Füssen führt zu einer schlechten Taktung und Folgeverspätungen bzw. Zugausfällen. Dagegen wird der Anschluss über die Straße durch die Ortsumfahrung Marktoberdorf gerade optimiert, was auch zu einer Verkehrsverlagerung von München und Augsburg weg von der direkten Verbindung B2 / B17 hin zur B12 / B16 führen wird.

Der Ausbau der B12 auf eine Autobahnartigen Querschnitt befeuert sowohl die Verkehrsverlagerung aus der Region Weilheim / Schongau ins Ostallgäu als auch von der Schiene auf die Straße. Der Ausbau der B12 zieht mehr Verkehr an. Der Schwerlastverkehr wird gleich bleiben, weil sich die Bedingungen für den LKW auf der Strecke nicht ändern.

VERKEHRSSCHWERPUNKT AUF DIE SCHIENE LEGEN

Zukunftsweisend und der aktuellen Situation von Mensch und Umwelt entsprechend wäre der Ausbau der Schiene. 265.000.000,00 € sollten in den Ausbau der Schiene gesteckt werden.

- Elektrifizierung aller Allgäuer-Strecken, vorrangig Buchloe – Kempten – Immenstadt
- Ehemalige Halte reaktivieren und neue Halte hinzufügen (Germaringen, Aitrang, Wildooldsried, Betzigau)
- Takt erhöhen
- Örtlichen Zubringer-Verkehr zu den Bahnhöfen ausbauen und Takt an Schienentakt anpassen.
- Zweigleisiger Ausbau auf den Anschlussstrecken zur Reduzierung von Verspätungen und Ausfällen.

VERKEHR FUNKTIONIERT NACH DEM VERDRÄNGUNGSPRINZIP

Wie nach dem Krieg die Radfahrer und Fußgänger an den Rand der Straßen gedrängt wurden und sich die Schmalen Bürgersteige teilen mussten, Geschwindigkeit für gegenseitige Rücksichtnahme und zum Gewähren des Vorrangs für den Kraftfahrzeugverkehr reduzieren mussten, so müssen nun die Weichen gestellt werden, dass der Kraftfahrzeugverkehr dem nachhaltigen Verkehr Vorrang gewähren muss. Dies kann man durch die Attraktivität steuern. Nur so lassen sich die Klimaziele erreichen!

VERKEHRSRAUM B12 REICHT AUCH IN ZUKUNFT AUS

FLÄCHENDURCHSATZ ERHÖHEN

Es ist eine einfache Verkehrstechnische Rechnung. Wenn man die mehr Verkehr auf einen Straßenabschnitt packen will, muss man die Geschwindigkeit reduzieren. Der enorme Platzbedarf des Kraftfahrzeugverkehrs ergibt sich aus der fixen Fläche des Fahrzeugs plus des Sicherheitsraums darum, der mit der Geschwindigkeit anwächst.

https://mathematik.bildung-rp.de/fileadmin/user_upload/mathematik.bildung-rp.de/Sekundarstufe_II/MatheAG-SII/pdf/Fahrzeugdurchsatz.pdf

FLÄCHENBEDARF EINES DURCHSCHNITTLICHEN PKWS BEI VERSCHIEDENEN GESCHWINDIGKEITEN

Fläche = Stillstandfläche + Reaktionsfläche bei Geschwindigkeit + Bremsfläche bei Geschwindigkeit + Seitenfläche bei Geschwindigkeit

Geschwindigkeit	Länge	Breite	Reaktionsweg	Bremsweg	Abstand	Gesamtfläche
0 km/h	4,70 m	2,10 m	0,00 m	0,00 m	0,25 m	13,5 m ²
20 km/h	4,70 m	2,10 m	6,00 m	4,00 m	0,25 m	39,5 m ²
30 km/h	4,70 m	2,10 m	9,00 m	9,00 m	0,35 m	65,5 m ²
50 km/h	4,70 m	2,10 m	15,00 m	25,00 m	0,50 m	142 m ²
70 km/h	4,70 m	2,10 m	21,00 m	49,00 m	0,60 m	250 m ²
80 km/h	4,70 m	2,10 m	24,00 m	64,00 m	0,60 m	310 m ²
90 km/h	4,70 m	2,10 m	27,00 m	81,00 m	0,70 m	399 m ²
100 km/h	4,70 m	2,10 m	30,00 m	100,00 m	0,80 m	504 m ²
110 km/h	4,70 m	2,10 m	33,00 m	121,00 m	0,80 m	593 m ²
120 km/h	4,70 m	2,10 m	36,00 m	144,00 m	0,90 m	727 m ²
130 km/h	4,70 m	2,10 m	39,00 m	169,00 m	1,00 m	880 m ²

Gesamtfläche = (Länge + Reaktionsweg + Bremsweg + 2 x Abstand) x (Breite + 2 Abstand)

PACKDICHTE DER VERKEHRSTEILNEHMER

Beim PKW kommt hinzu, dass die Auslastung des einzelnen Fahrzeugs unterdurchschnittlich ist. Bei durchschnittlich 5 Sitzplätzen sind in den seltensten Fällen mehrere Sitze besetzt. So ergibt sich je nach Quelle ein max. Durchschnittswert von 1,4 Personen je PKW!

AUSBAU DER B12 BEDINGT EINE GESCHWINDIGKEITSERHÖHUNG

Durch den Ausbau der B12 4-streifig mit Mittelstreifen (baulicher Trennung), vgl. B17 zwischen Landberg und Augsburg fällt die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h weg. Dadurch muss der Abstand zwischen den Fahrzeugen vergrößert werden, um die Sicherheit zu gewährleisten. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Verkehrsteilnehmern wird größer, wodurch es zu abrupten Bremsungen und Stau kommt.

Durch die vermeintlich höhere Geschwindigkeit auf der B12 wird die Route auf Routenplanern künstlich attraktiver gemacht und Verkehr wird verlagert, z.B. von B16 und B17 oder von der Schiene. Das muss verhindert werden!

VERKEHRDICHTE MUSS ERHÖHT WERDEN

Durch eine Senkung der Regelgeschwindigkeit von 100 km/h auf 70 oder 80 km/h, was der heutigen Durchschnittsgeschwindigkeit bedingt durch den LKW-Verkehr (Vorgabe 60 km/h + X km/h Geschwindigkeitsüberschreitung) entspricht, kann der Regelquerschnitt verringert werden. Autos und LKW können dichter neben- und hintereinander gepackt und gleichmäßiger fahren. Weniger Stau, gleiche Ankunftszeit, weniger Stress. (Vgl. Kraftfahrtstraßen in Italien oder Frankreich)

Bei 20.000 Autos bedeutet die Reduzierung von zulässigen 120 km/h auf 80 km/h einen verhinderten Flächenbedarf von 835 ha!

Ggf. müssten man die Zahlen andersrum anwenden und die heutige Fläche nehmen und sehen, wie viele Autos man mit den angenommenen Werten auf der Fläche unterbringen kann.

Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen durch Pkw, Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, Radfahrer und Fußgänger (pro Person)

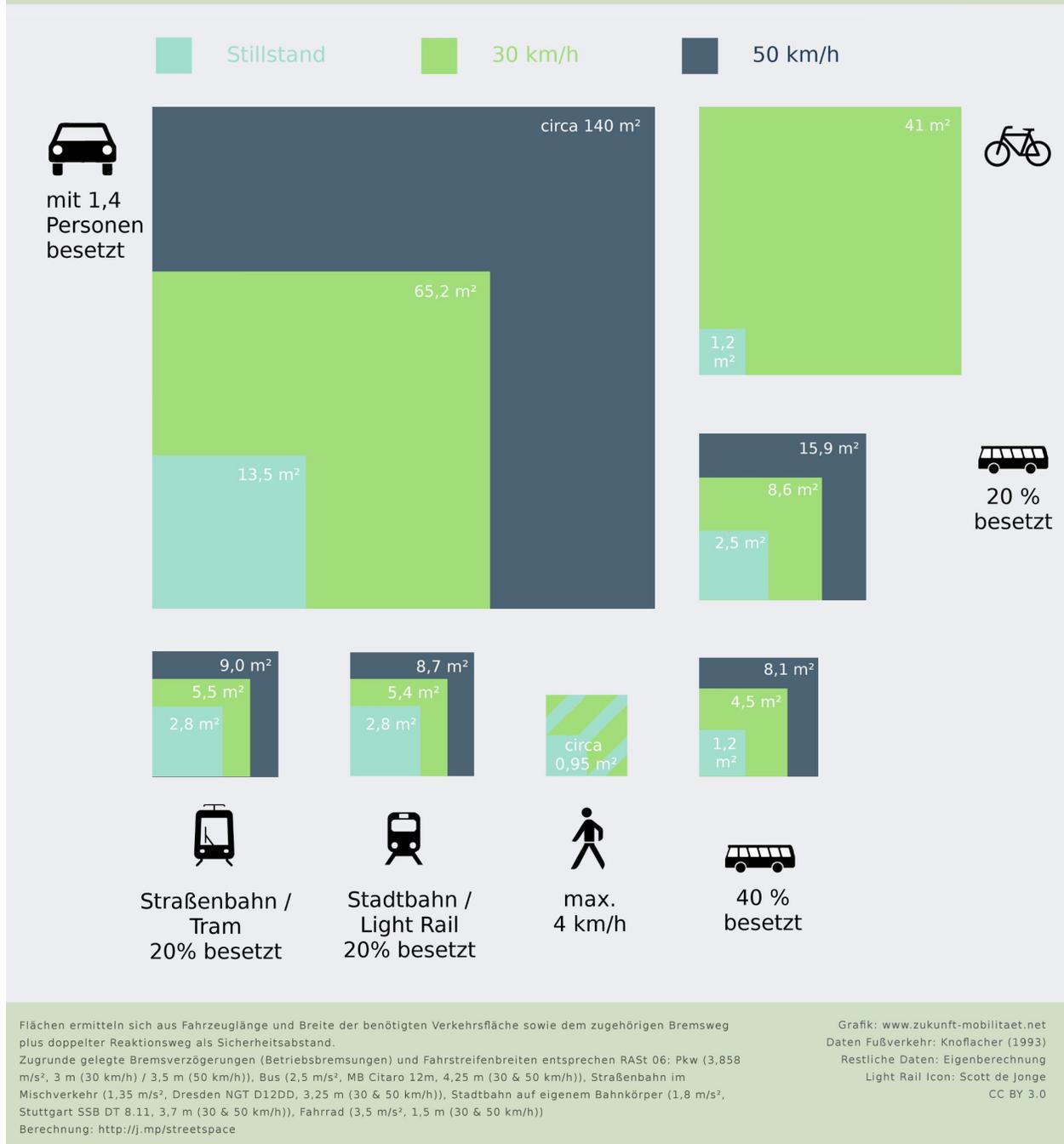


ABBILDUNG 1: FLÄCHENVERBRAUCH VERKEHRSMITTEL (QUELLE: [HTTPS://WWW.ZUKUNFT-MOBILITAET.NET/WP-CONTENT/UPLOADS/2014/08/FLAECHEBENEDARF-VERKEHR-PKW-RADVERKEHR-FUSSGAENGER-STRASSENBAHN-BUS-OEPNV-FLAECHE-FLAECHEAUFTEILUNG_2000PX.JPG](https://www.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2014/08/flaechenbedarf-verkehr-pkw-radverkehr-fussgaenger-strassenbahn-bus-oepnv-flaechen-flaechenaufteilung_2000px.jpg))

UNFALLRISIKO DURCH ERHÖHTE GESCHWINDIGKEIT MUSS VERHINDERT WERDEN

Mit der höheren Geschwindigkeit nimmt auch die Schwere der Unfälle zu, deshalb sollte auf der B12 die Geschwindigkeit reduziert statt erhöht werden. An der erreichten Durchschnittsgeschwindigkeit würde sich im Regelfall nichts ändern.

WISSENSCHAFTLICHE BELEGE

Anteil Geschwindigkeit als Unfallursache in Prozent in Abhängigkeit von der am Unfallort geltenden Geschwindigkeitslimite, Ø 1992–2006

Geschwindigkeitslimite	% mit Geschwindigkeit als Unfallursache
30 km/h	5,9
50 km/h	9,9
60 km/h	20,0
80 km/h	33,9
100 km/h	31,7
120 km/h	37,0

Quelle: https://www.researchgate.net/publication/263999597_Factsheet_zum_Thema_Geschwindigkeit

Untersuchung der Forschungsgemeinschaft IRTAD <https://www.itf-oecd.org/speed-crash-risk>

<https://www.dekra.net/de/unfalltote-tempo-niedriger/>

https://www.dvr.de/download/presseseminare/ps_2018-06-21_otte.pdf

ANSCHLÜSSE DER B12 AN DAS ÖRTLICHE STRAßENNETZ ANPASSEN.

Statt die B12 zu verbreitern und die Geschwindigkeit auf der Straße zu erhöhen, sollte das Geld genutzt werden, die Anschlüsse an die Gegebenheiten anzupassen.

Beispiele.

- Ortsumfahrung Marktoberdorf / Bertholdshofen B16 / B472 bei Altdorf anschließen.
- Zufahrt Marktoberdorf Ost schließen
- Anschlussstelle Marktoberdorf Fendt / Geisenhofen
- Anschlussstelle Unterthingau / Aitrang
- Anschlussstelle Betzigau / Wildpoldsried

Dies würde die Orte und kleinen Ortsverbindungsstraßen vom Durchgangsverkehr und Schwerlastverkehr entlasten und die B12 würde besser genutzt.

Ortsverbindungsstraßen würden sicherer für Mischverkehr, Fahrrad, Landwirtschaft, PKW. Durch die Alternative könnten diese Straßen entlastet, gesperrt oder zumindest in der Geschwindigkeit reduziert werden. Z.B. Geisenried – Unterthingau.