

ZUKUNFT

Müssen wir heute eine Festlegung für die kommende Generation treffen? Soll diese nicht besser selber entscheiden – entsprechend den Bedingungen, die dann herrschen?
Die Entscheidung für eine Umfahrung geht heute davon aus, dass zukünftig der Bund das Geld für den Bau hat. Sie setzt weiterhin voraus, dass die breite Bevölkerung - bei dann sicher massiv erhöhten Benzinpreisen - das Geld für einen Verkehr hat, wie wir ihn heute gewohnt sind.

KOSTEN / NUTZEN

Kann es sein, dass angesichts der knappen Finanzen 80 Millionen € in einen fragwürdigen Straßenbau investiert werden?

Die geplanten Varianten trennen Ortsteile, zerstören Erholungsgebiete und tangieren Wohngebiete. Während der Lärmpegel an den entlasteten Straßen bei halbiertem Verkehr vom Ausgangszustand 60 dB um 3 dB sinken könnte, würde die neue Strecke um 57 dB verlärm.

Schon heute fehlt dem Bund das Geld zum Unterhalt der bestehenden Straßen. 80 Millionen € kann Bayern 2010 in den Unterhalt der Staatsstraßen investieren, ein Bruchteil des notwendigen Bedarfs von 720 Millionen € (SZ 2010, Nr. 121).

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Der Einfluss der sich ändernden Altersstruktur wird sich im Verkehrsaufkommen niederschlagen. Das Verkehrsgutachten geht von einer Zunahme der Einwohner um 1100 von 15 600 auf 16 700 im Zeitraum 2002 bis 2015 aus. Das statistische Landesamt gibt dagegen zum 31.12.2008 noch 14.371 Einwohner an. Das sind 1.229 Menschen weniger als 2002 im Gutachten.

ALTERNATIVEN

Alternativen sind bessere Anbindung der Schulen, Ausbau des ÖPNV, Regionalbahn Allgäu mit engem Takt und vielen kleinen Bahnhöfen (Seifen, Bühl Alpsee...), Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und -beruhigung, die sofort wirken!

VERKEHR

Die Bundesstraße soll Immenstadt vom Durchgangsverkehr entlasten. Der macht weniger als 20% der Fahrten aus. Dann fahren nach verbauten 80 Millionen € auf der Sonthofener Straße statt 10 Autos 8 oder 9, je nach Trasse.

Verkehrsentwicklung - Prognose und Realität:
Die Gutachter stützen sich auf die bundesweite Entwicklung und prognostizieren ein Anwachsen des Verkehrs vom Jahr 2002 auf 2015 von 22%.

	2002 *	2010 **	2015 * Prognose
Kemptener Str.	16500	14000	19400
Sonthofenerstr.	21700	16000	24600

Vergleich der Verkehrsbelastung (Kfz/24 Stunden)

* Quelle: Verkehrsgutachten Modus Consult, Ulm (2003)

** Quelle: Zählung 2010 / Stadt Immenstadt

Entgegen der Prognose ist im Bereich des Straßenbauamts Kempten der durchschnittliche tägliche Verkehr von 2000 bis 2005 leicht zurückgegangen.

Jetzt entscheiden wir Bürger!



"Soll die Stadt Immenstadt ihre Bemühungen um eine Realisierung einer Umgehungsstraße der B 308 fortsetzen?"

darüber entscheiden die Immenstädter am Sonntag, 4.7.2010.

Eine Entscheidung über die Trassenvariante findet dabei nicht statt!

Mit **NEIN** wird die Stadt Immenstadt ihre Bemühungen um die Realisierung einer Umgehungsstraße **nicht** weiterführen. Damit kann das Planfeststellungsverfahren für die Nordtrasse eingestellt werden.

Mit **JA** geht die Planung einer Umgehungsstraße mit der Variante **Nordtrasse** oder **Südtrasse** oder **Stadtnahe Trasse** weiter. Dann erfolgt im Herbst die Entscheidung über die Trassenvariante. Ob die Auswahl der Trasse im Rahmen einer Bürgerbefragung stattfindet, ist nicht festgelegt. Die Stadt wird sich danach für die Realisierung der gewählten Trassenvariante einsetzen.

TRASSEN

Zur Realisierung dieser Bundesstraße gibt es derzeit 3 Varianten, die **Südtrasse** zwischen Immenstadt und dem Kleinen Alpsee, die **Nordtrasse** zwischen den Alpseen und die **Stadtnahe Trasse**.

Alle Trassen führen durch das Erholungsgebiet der Stadt am **Kalvarienberg** und der Stadtalpe. Die ebenerdigen, ruhigen Fußwege müssen die Bundesstraße über- oder unterqueren. Der gesamte Bereich am kleinen Alpsee ist durch den Lärm betroffen.

Die erforderlichen Eingriffe sind gravierend und irreparabel, die Projekte zur Vernetzung des Erholungsraumes Großer und Kleiner Alpsee (Alpsee 2000: ca. 5 Millionen Euro, Naturparkhaus) Fehlinvestitionen. Das Prädikat "Luftkurort" für den Immenstädter Ortsteil Bühl ist stark gefährdet.

KALVARIENBERG

Alle drei Trassen verlaufen auf 1100 Meter im Abstand von ca. 150 Metern parallel zur Kalvarienbergstraße, davon gut 700 Meter aufgeschüttet über Bodenniveau.

Der Wald muss beidseits der Trassen wegen der Gefahr des Windwurfs in einer Breite von durchschnittlich 40 Metern abgeholzt werden. Die Trassen verlaufen auf einem südwärts geneigten Hang. Die Verlärmung der Häuser am Kalvarienberg ist daher zu befürchten, zumal eine Steigung von 4,5% zu überwinden ist. Laut der Umweltverträglichkeitsstudie ist hier "die Beeinträchtigung (der Wohngebiete) durch Lärm nur bedingt ausgleichbar."

Der Waldweg zur Alpe Rothenfels (Winter: zur Loipe) quert die Bundesstraße.

Die Bundesstraße durchläuft danach das stadtnahe, sonnige und gut erreichbare Naherholungsgebiet Stadtalpe. Dieses Gebiet müsste kostspielig untertunnelt werden.



NORDTRASSE

Nach dem Tunnelmund unter der Missenerstraße kurz hinter der Felsnase wird die Bundesstraße gut 200 Meter auf einem Damm geführt. Danach unterquert sie die Bahn in einer Hochwasserwanne. Die Aach wird über Hochwasserniveau überbrückt. Da das Tal Hochwasserbereich ist, braucht es dort Damm oder Mauer auf beiden Seiten und eine Wanne unter der Bahn.

Die Umweltverträglichkeitsstudie in der Planfeststellung hält eine zwischen den Portalen durchgängige bis drei Meter hohe Lärmschutzwand für erforderlich. An der Nordwestecke des kleinen Alpseebads zweigt rechts die Abzweigung ab, die in den Hang eingeschnitten die Anbindung an die Missener Straße herstellt.

Beide Fußwege werden verlegt, der Badeweg zur Bahn - in der Nähe des ehemaligen Bühler Bahnhofs angebunden. Bei 4,5 Meter Durchfahrthöhe müssen beide mit Rampen auf etwa 5 Meter über Fahrbahnhöhe gebracht werden.

Schutzgemeinschaft Großer und Kleiner Alpsee
Bund Naturschutz Ortsgruppe Immenstadt
Dr. Rolf Grebenstein V.i.S.d.P.

www.b308.de



SÜDTRASSE

Nach dem Tunnelmund läuft sie etwa 100 Meter im Einschnitt, danach ca. 200 Meter auf einem Damm, überquert die Aach über Hochwasserniveau und unterquert dann die Bahn.

Sie durchschneidet den Talraum mittig. Das Landschaftsbild ist massiv beeinträchtigt, die Erholungsfunktion stark gemindert. Die Umweltverträglichkeitsstudie befürchtet massive Eingriffe der Grundwasserwanne in den Wasserhaushalt.

Der Badeweg wird auf Höhe der Bäckerei Schwarz übergeführt, ca. 5 Meter über Fahrbahnhöhe. Danach verläuft sie 550 Meter parallel zur bestehenden Straße.

STADTNAHE TRASSE

Am Tunnelportal in der Stadt wird das Haus Maxensruh abgerissen und mit ihm 4 weitere Mehrfamilienhäuser. Die Aach wird verlegt, der Viehmarkplatz verkleinert. Die Bundesstraße überquert die Aach im Bereich Montfortstraße und geht dann in Tieflage unter einen Kreisel, über den die Trasse selbst und die Missener Straße angebunden werden. Der weitere Trassenverlauf geht über den Viehmarktplatz. Der jetzt ebene Badeweg überquert im Bereich des Spielplatzes diese Bundesstraße. Nach der Unterquerung der Eisenbahnlinie schließt die Trasse nach dem Parkplatz von Bau5 an die bestehende Julius-Kunert-Straße an.