



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

Bayerisches  
Staatsministerium  
des Innern



# B 19 neu Immenstadt – Kempten

Gesamtfertigstellung



## Inhaltsverzeichnis

	<i>Seite</i>		<i>Seite</i>
Grußworte		Ingenieurbauwerke	
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	1	Gestaltung	15
Bayerischer Staatsminister des Innern	2	Geh- und Radwegbrücke im Seifener Becken	16
Landrat des Landkreises Oberallgäu	3	Illerbrücke Thanners	17
Verkehrsbedeutung der B 19 neu		Tunnel Oberdorf	18
Immenstadt – Kempten	5	Grunderwerb	21
Planungsgeschichte	6	Querschnittsgestaltung, Ausstattung	22
Übersicht über die Planungs- und Bauabschnitte	8	Lärmschutz	24
Die Bauabschnitte im Einzelnen		Entwässerung	25
Bahnübergang Kuhnen	9	Besonderheiten in Bauablauf und Bautechnik	26
Ortsumfahrung Waltenhofen	10	Ökologische Untersuchungen und Planungen	29
Herzmanns – Martinszell	11	Betrieb	31
Martinszell – Heuberg	12	B 19 neu „Auf einen Blick“	33
Heuberg – Immenstadt	12	Ausblick	35
Hochwasserschutz Obere Iller	14	Impressum	35
		Das Staatliche Bauamt Kempten	36



**BRÜCKEN VERBINDEN**

Brücken verbinden Länder und Regionen, Städte und Kreise –  
und manchmal auch Bauherren und Bauunternehmen. Qualität und Zuverlässigkeit  
sind die Pfeiler, auf die wir unseren Erfolg im Brückenbau gründen.

Glass GmbH Bauunternehmung      Daimlerstr. 3 • 87719 Mindelheim • [info@glass-bau.de](mailto:info@glass-bau.de) • Tel. 082 61/ 992-0 • Fax 082 61/ 992-100

# Grußwort des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



*Wolfgang Tiefensee  
Bundesminister für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung*

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens stehen wir vor der Aufgabe, Mobilität so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich zu gestalten.

Mobilität ist notwendig, um den Menschen Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und am Arbeitsleben, an Freizeit- und Kulturangeboten zu ermöglichen. Sie ist für den Standort Deutschland und für unsere Volkswirtschaft unerlässlich. Eine gut ausgebaute Infrastruktur bildet die Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes innerhalb eines erweiterten Europas.

Neben der Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße und der Optimierung des Gesamtverkehrssystems bleiben der Erhalt und der bedarfsgerechte Ausbau des bestehenden Bundesfernstraßen-

netzes auch in der Zukunft eine vorrangige Aufgabe unserer Infrastrukturpolitik.

Mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik haben wir ein strategisches Konzept zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems aufgestellt. Dieses Konzept beinhaltet Investitionen in die optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrswege, in die effiziente Gestaltung des Verkehrs und in Maßnahmen zur Stauvermeidung.

Mit dem rund 14 km langen, vierstreifigen Neubau der B 19 zwischen Kempten/Waltenhofen und Immenstadt ist es in vorbildlicher Weise gelungen, die Zielsetzungen einer integrierten Verkehrspolitik umzusetzen.

**Der Wirtschaftsstandort wird gestärkt und umweltgerechte Mobilität sichergestellt:**

Durch den Neubau der B 19 gehören Staus durch Überlastung und Wartezeiten an den Bahnübergängen nun

der Vergangenheit an. Die Fahrt ins Allgäu wird künftig für Pendler auf dem Weg zum Arbeitsplatz, für Gütertransporte der Allgäuer Hightech-Betriebe zu den Weltmärkten und für Erholungssuchende auf dem Weg in die Allgäuer Berge einfacher und berechenbarer.

**Die Verkehrssicherheit wird verbessert:**

Die alte B 19 gehörte vor wenigen Jahren noch zu den „Top 10“ der Unfallhäufungsstrecken in Bayern. Auf den bereits eröffneten Teilstrecken hat die neue B 19 ihr Plus an Verkehrssicherheit bereits unter Beweis gestellt.

**Emissionen werden reduziert und nachhaltige Raum- und Siedlungsstrukturen gefördert:**

Während sich die alte Bundesstraße noch durch Ortsdurchfahrten quälte und durch Stop-and-Go-Verkehr unnötige Abgasemissionen verursachte, verläuft die neue B 19 abgeschirmt durch Lärmschutzanlagen und durchgehend höhenfrei

abseits der Siedlungen. Dadurch erreichen wir auch ein wichtiges städtebauliches Ziel: die Erhöhung der Lebensqualität der Menschen in den Städten und Gemeinden.

**Natur und Landschaft werden geschützt und Ressourcen geschont:**

Im nun eröffneten letzten Teilabschnitt der neuen B 19 im Seifener Becken konnte durch das effiziente Zusammenwirken von Straßenbau und Hochwasserschutz die Eindämmung von Wasserfluten und Verkehrsfluten mit geringstmöglichem Ressourceneinsatz erreicht werden.

Ich danke allen an der Planung und am Bau dieses Bundesfernstraßenprojektes Beteiligten für ihre erfolgreiche Arbeit. Den Benutzern der neuen Straße wünsche ich allzeit eine gute und unfallfreie Fahrt.

## Grußwort des Bayerischen Staatsministers des Innern



*Joachim Herrmann  
Bayerischer Staatsminister  
des Innern*

Das Jahr 2009 ist für den Regierungsbezirk Schwaben das Jahr der großen Lückenschlüsse im Fernstraßennetz. Die Autobahnen A 7 und A 96 sind jeweils durchgehend befahrbar und die Bundesstraßen B 19 und B 17 sind fertig ausgebaut. Zusammen mit dem erfolgreichen Regionalflughafen Memmingen hat die Region damit ihre Tore zur Welt weiter aufgestoßen.

Durch die Bündelung des Verkehrs auf leistungsfähige Achsen, gut abgeschirmt durch moderne Lärmschutzanlagen, hat die Region in der breiten Fläche städtebaulich, touristisch und ökologisch neue Entwicklungschancen erhalten.

Etwas ganz Besonderes wurde nun im Oberallgäu mit der Eröffnung des letzten Abschnittes der B 19 neu vollendet. Durch einen einmaligen Kraftakt konnte ein intelligentes Konzept in die Tat umgesetzt werden, das sowohl den Verkehrsfluten der Bundesstraße als

auch den immer häufiger wiederkehrenden Fluten der Iller wirksam Paroli bietet:

Im Bereich des Seifener Beckens wurden unter dem Eindruck der verheerenden Hochwässer von 1999 alle bis dahin gültigen Planungskonzepte im wahren Sinne des Wortes „fortgespült“ und die mutige Entscheidung getroffen, Straßenbau und Hochwasserschutz in einem gemeinsamen Projekt eng miteinander zu verzahnen. Nur durch das engagierte Zusammenspiel der Politik in Kommunen, Landkreis, Freistaat und Bund mit Wasserwirtschaftsamt, Staatlichem Bauamt, Regierung, den zuständigen Ministerien, den Planungsbüros und den Baufirmen war es möglich, in nur zehn Jahren die planerischen, baurechtlichen und finanziellen Bedingungen zu schaffen und das Projekt zu verwirklichen.

Den Bürgern des Oberallgäus gratuliere ich sehr herzlich zu ihrer neuen „Lebensader“ B 19 und

bedanke mich besonders bei denen, die dafür Grund und Boden, zum Teil sogar Haus und Hof bereitgestellt haben oder als Anwohner Beeinträchtigungen während der Bauzeit ertragen mussten.

Herzlichen Dank auch allen, die an der Vorbereitung und Umsetzung dieses herausragenden Gemeinschaftswerkes mitgewirkt und es zu einem erfolgreichen Abschluss geführt haben.

Allen, die diese neue Straße befahren, wünsche ich gute Fahrt ins schöne Allgäu und allzeit sichere Heimkehr.

## Grußwort des Landrates

### Zueinander finden – Miteinander bewegen – Für einander stehen – Voneinander lernen

Verkehrerschließung und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit sind untrennbar miteinander verbunden. Die gute Erreichbarkeit einer Region spielt eine dominierende Rolle bei der Wettbewerbsfähigkeit eines Wirtschaftsstandortes und für Wohlstand und Beschäftigung, in wirtschaftlich guten wie in wirtschaftlich schwierigen Zeiten.

Der 14 km lange Abschnitt der B 19 zwischen Waltenhofen und Immenstadt ist das Herzstück der Verkehrsinfrastruktur im südlichen Landkreis. So manches Unternehmen hat mit Blick auf dieses „Nadelöhr“ in der Vergangenheit gezögert, im südlichen Landkreis zu investieren. Mit der „B 19 neu“ ergeben sich nun auch hier neue Möglichkeiten.

Über viele Jahre stand die Frage eines Neubaus und die der Trassenwahl im Mittelpunkt zahlreicher und hitziger Diskussionen, zwischen den Bürgern, den betroffenen Anliegern, den Behörden, den politischen

Parteien und in den Gremien der direkt betroffenen Gemeinden Waltenhofen, Rettenberg und Immenstadt und des Landkreises.

Im Jahr 1999 rollten nach 27 Jahren Planung in Kühlen die ersten Bagger für die Vorarbeiten. Gleichzeitig mussten nach dem Pfingsthochwasser alle bisherigen Pläne für das „Seifener Becken“ über Bord geworfen werden. Diese besondere Herausforderung war gleichzeitig eine besondere Chance. Unter dem Eindruck des Hochwassers ist es gelungen, diese große Maßnahme voran zu bringen, die Straßenplanung und Hochwasserschutzmaßnahmen zu bündeln und am Ende eine für alle akzeptable Lösung zu finden und umzusetzen. Der Landkreis hat dieses Projekt nachhaltig unterstützt. Insbesondere hat er bei Bedarf bei den Grundstücksverhandlungen mitgewirkt. Unkompliziertes Handeln bei den notwendigen Ersatzbauten hat dazu geführt, dass die Anlieger einverstanden waren und

die neu geplante Trasse ohne großen Rechtsstreit realisiert werden konnte.

Ich freue mich, dass nunmehr auch das letzte Teilstück der „B 19 neu“ vom Heuberg bis zur Anschlussstelle Immenstadt dem Verkehr übergeben werden kann. Die große Illerquerung bei Thanners ist dabei gleichzeitig ein symbolhafter Brückenschlag vom nördlichen in den südlichen Landkreis Oberallgäu.

Mein Dank gilt dem Bund, der die notwendigen Gelder bereit gestellt hat, allen beteiligten Behörden und ausführenden Firmen wie auch allen anderen, die zum Gelingen der Maßnahme beigetragen haben. Ein besonderer Dank gilt deshalb den Grundstückseigentümern und Anwohnern, die letztlich bereit waren, diesen Weg mitzugehen, und an diejenigen, die in der Bauphase zusätzliche Belastungen hinnehmen mussten.

Allzeit gute und unfallfreie Fahrt.



*Gebhard Kaiser  
Landrat des Landkreises  
Oberallgäu*

# Kühne Ideen sind Erfahrungssache.

Ingenieurbau · Infrastruktur · Industriebau · Gewerbebau · Tragwerksplanung · Forschung · Entwicklung



Illerbrücke Thanners

WTM ENGINEERS GMBH Beratende Ingenieure im Bauwesen München · Hamburg · Berlin [www.wtm-engineers.de](http://www.wtm-engineers.de)

## Neubau

- Brückenbau
- Tunnelbau
- Objektplanung
- Tragwerksplanung
- Ausschreibung und Bauleitung
- Prüfung
- Gutachtenerstellung
- Energetische Sanierung
- Wärmeschutzberechnung

## Instandsetzung

- Bauwerksuntersuchung
- Materialanalyse im eigenen Betonlabor
- Schadensbewertung
- Statische Nachberechnung
- Sanierungsplanung
- Ausschreibung und Bauleitung



Kempten

## Konstruktionsgruppe Bauen

Ingenieurbüro für Bauwesen  
Bahnhofplatz 1  
87435 Kempten/Allgäu  
Tel. 0831-5 21 56-0  
Fax 0831-5 21 56-60  
Email [info@kb-ke.de](mailto:info@kb-ke.de)  
Web [www.kb-ke.de](http://www.kb-ke.de)

... allzeit gute Fahrt!



**LARS**  
consult

Gesellschaft für Planung und  
Projektentwicklung mbH

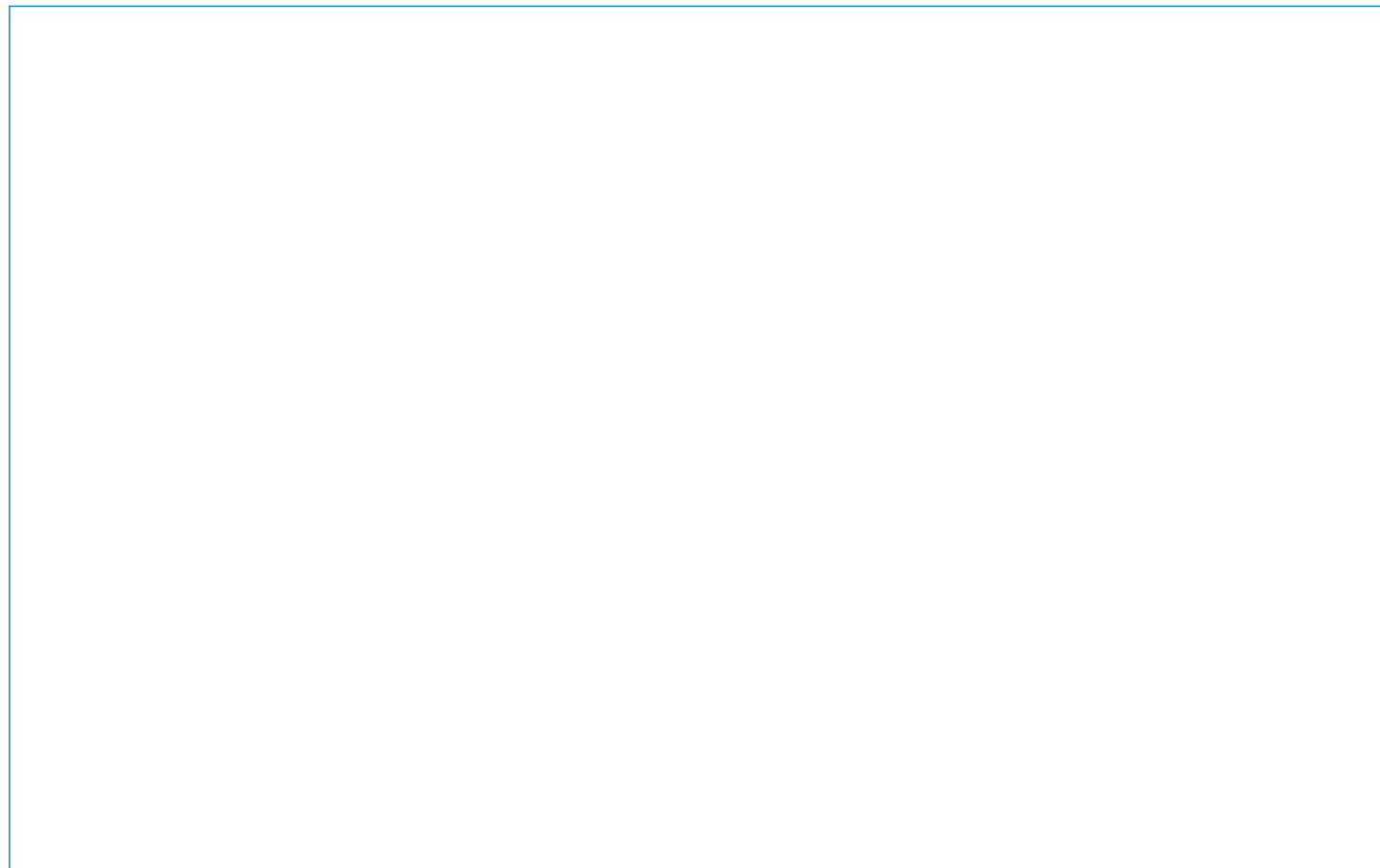
Landschaft und Ökologie  
Architektur und Städtebau  
Regionalentwicklung  
Sport, Freizeit und Erholung  
Interkommunale Zusammenarbeit

Bahnhofstraße 20  
87700 Memmingen

Tel +49(0)8331/4904-0  
Fax +49(0)8331/4904-20  
[info@lars-consult.de](mailto:info@lars-consult.de)  
[www.lars-consult.de](http://www.lars-consult.de)

Als beteiligte Planer in den Bereichen Korridoranalyse, Umweltverträglichkeitsstudien, Landschaftspflegerische Begleitpläne und Landschaftsgestaltung gratulieren wir zur Realisierung der B 19 neu Immenstadt – Kempten.

## Verkehrsbedeutung der B 19 neu Immenstadt – Kempten



Die B 19 ist die verkehrliche Hauptschlagader des Landkreises Oberallgäu. Sie verbindet das obere Illertal und die an der Deutschen Alpenstraße gelegenen Seitentäler mit dem Oberzentrum Kempten und dem „Rest der Welt“ – v.a. über die Autobahn A 7 Richtung

Ulm und die B 12 in den Raum Augsburg/München.

Die hier gelegenen Städte und Gemeinden nutzen ihre begnadete Lage in landschaftlich reizvoller Umgebung einerseits zum Fremdenverkehr, andererseits, um Hightechunternehmen

aus aller Welt einen attraktiven Standort mit hohem Freizeitwert für ihre hoch qualifizierten Mitarbeiter zu bieten. Beide Standbeine der modernen Allgäuer Wirtschaft sind auf leistungsfähige Verkehrsverbindungen angewiesen.

stadt und Kempten war nun das letzte „Nadelöhr“ im Fernstraßennetz der Region.

Die nur 7 m breite Straße war auf 14 Kilometer Länge einer täglichen Belastung von zum Teil über 20.000 Fahrzeugen nicht mehr gewachsen. Häufigere Schließzeiten an den beiden Bahnübergängen Kuhnen und Thanners wegen des verdichteten Fahrplans im Allgäu-Schwaben-Takt, Ortsdurchfahrten, Ampeln, enge Kurven, Alleebäume, und eine brisante Mischung des Verkehrs aus Lkw, Pkw, Radler, Traktor und sogar Viehtrieb führten immer häufiger zu Staus und Unfällen.

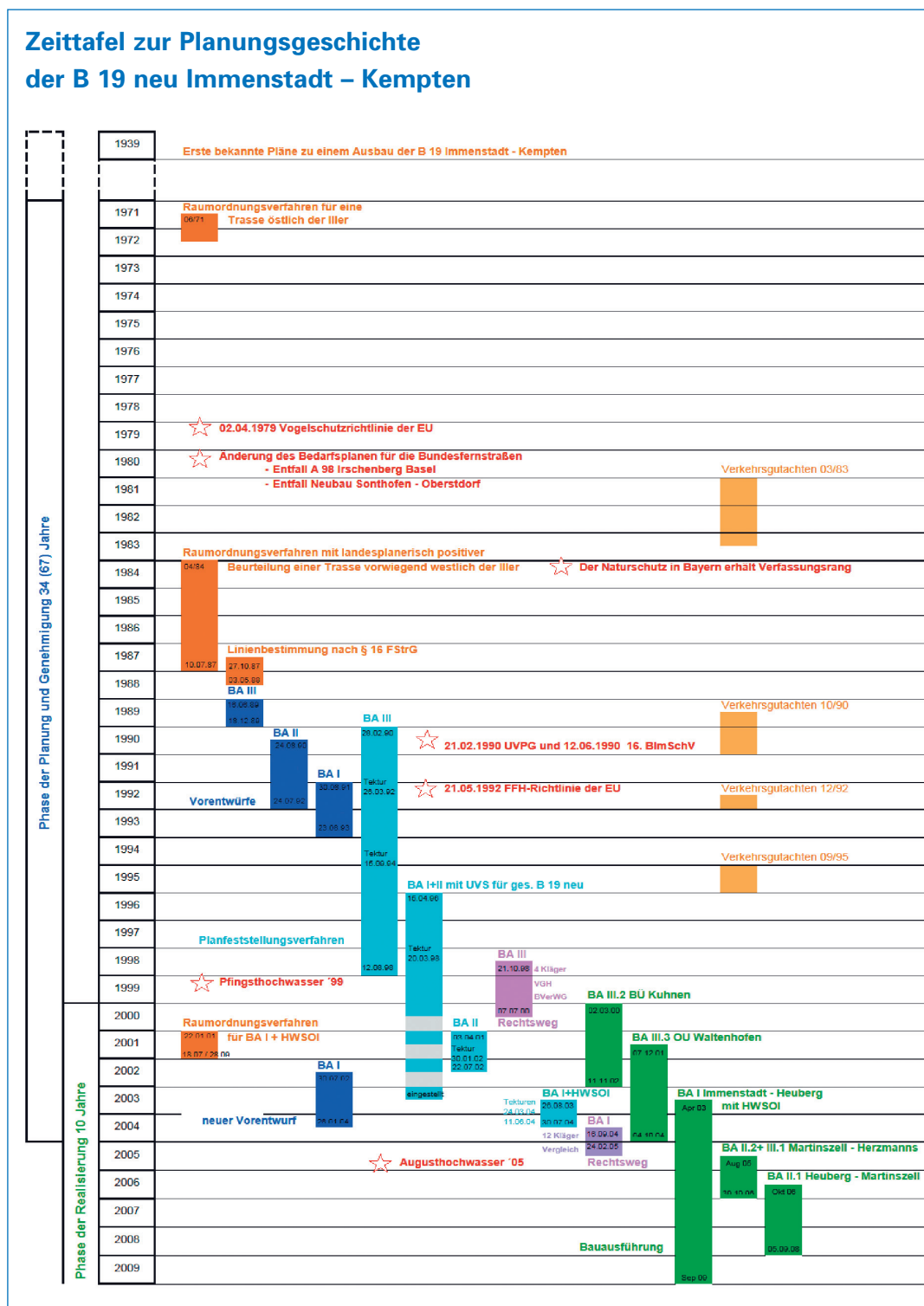
Zwischen Immenstadt und Sonthofen war mit dem 4-streifigen Ausbau der B 19 der erforderliche Qualitätsstandard bereits 1968 Wirklichkeit geworden. Das bundesdeutsche Autobahnnetz hatte mit der Fertigstellung der A 7 bis zum Autobahndreieck Allgäu und dem Bau der A 980 im Jahr 1976 das südliche Oberallgäu erreicht. Die zweistreifige B 19 zwischen Immen-



*Am Bahnübergang Kuhnen, 1998*

# Planungsgeschichte

**Zeittafel zur Planungsgeschichte der B 19 neu Immenstadt – Kempten**



Die ältesten Pläne zur B 19 stammen aus den Jahren 1938/39 und befassen sich mit der höhenfreien Gestaltung des Bahnüberganges Kuhnlen und einer Umfahrung von Waltenhofen – entsprechend dem damaligen Verkehrsaufkommen allerdings noch einbahnig.

Die Neuzeit der B 19 neu – Planung beginnt mit einem Raumordnungsverfahren, das im Juni 1972 mit einer positiven Beurteilung eines 4-streifigen Neubaus der B 19 auf einer Trasse östlich der Iller mit direkter Anbindung an die A 7 südlich des damals geplanten Autobahnkreuzes Allgäu abschließt. Als im Jahr 1980 der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen fortgeschrieben wurde, wurden sowohl die Queralpenautobahn A 98 Irschenberg – Basel als auch ein 4-streifiger Ausbau südlich von Sonthofen mit der Option einer Verbindung Kleinwaltertal – Lechtal als Planungsziele aufgegeben. Unter diesen Voraussetzungen schien es nun für die B 19 sinnvoller, als Bündlungsachse für den regionalen und den weiträumigen Verkehr soweit wie möglich den bereits vorbelasteten Korridor der alten B 19 zu nutzen. Ein ergänzendes Raumordnungsverfahren 1984 favorisierte nun eine vorwiegend westlich der Iller verlaufende Trasse.

Die Planungsgeschichte zum Neubau der B 19 spiegelt in sehr typischer Weise den zwangsläufigen Widerstreit zwischen technisch Notwendigem und – in Anbetracht der Schön-

heit und Vielfalt der Landschaft – ökologisch Vertretbarem. Zahlreiche „Meilensteine“ in der Entwicklung des deutschen und europäischen Naturschutzrechts waren gleichzeitig „Stolper-

steine“ für die Planung und haben immer wieder zu Verzögerungen und Rückschlägen im Ringen um die optimale Lösung geführt.





*Ehem. Ampel Oberdorf*

Aufgeteilt in drei verkehrswirksame Abschnitte wurde die Planung dann in den Jahren 1989 bis 1993 konkretisiert und haushaltsrechtlich genehmigt. Die wechselvolle Planungsgeschichte verzeichnete in dieser Zeit massiven Widerstand der Bürger, die das Umschwenken der Planer vom Landstrich jenseits der Iller auf heimische Fluren nicht kampflos hinnehmen wollten.

Das Planfeststellungsverfahren zum nördlichen Bauabschnitt zwischen der A 980 und dem Waltenhofener Ortsteil Herzmanns wurde 1990 eingeleitet und konnte wegen zahlreicher Gesetzesänderungen und immer wieder verschärfter Standards für derartige Großprojekte erst 1998 abgeschlossen werden. Der von einigen Betroffenen beschrittene Rechtsweg führte bis zum Bundesverwaltungsgericht, das mit seiner Entscheidung vom 07.07.2000 schließlich endgültig grünes Licht für den Bau gab.

Im Mittel- und Südabschnitt war nach dreijährigem Planfeststellungsverfahren im Frühjahr 1999 nur noch zu klären, wie sich die Dammlage der B 19 in den Überschwemmungsflächen der Iller östlich von Seifen bei Hochwasser auswirken würde. Über die Diskussion des entwickelten Abflussmodells brachen schließlich an Christi Himmelfahrt und an Pfingsten 1999 derart gewaltige Hochwassermassen herein, dass alle bis dahin aufgestellten Planungen buchstäblich „fortgespült“ wurden und alle weiteren Überlegungen der Straßen- und der Wasserbauer an diesem bisher nie da gewesenem Ereignis zu messen waren.

In einer Rekordzeit von nur fünf Jahren wurden nun die Planungen für einen umfassenden Hochwasserschutz an der Oberen Iller und für die B 19 neu im Seifener Becken komplett von Grund auf neu entwickelt und aufeinander abgestimmt, ein gemeinsames Raumordnungsverfahren durchge-



*Seifener Becken, Pfingsten 1999*

führt, die Haushaltsunterlagen vorgelegt und genehmigt und ein in Bayern wohl einmaliges gemeinsames Planfeststellungsverfahren für Hochwasserschutz und Straßenbau durchgeführt.

Die Koordination dieser interdisziplinären Zusammenarbeit oblag einer Projektgruppe unter Leitung der Regierung von Schwaben. Die Festlegung, nach welcher Rechtsmaterie das Verfahren in diesem besonderen Fall zu behandeln ist, erforderte sogar einen Beschluss der Bayerischen Staatsregierung. Durch vorab beantragte Einzelge-

nehmungsverfahren für verschiedene vorbereitende Maßnahmen (Baggerseeverfüllung, Verlegung Asphaltmischanlage, Verlegung Abwasser-Kanal) konnten die Bauarbeiten bereits 2003, also ein Jahr vor Abschluss der Planfeststellung beginnen.

Das Planfeststellungsverfahren für den Mittelabschnitt wurde nach den Hochwasserereignissen im Seifener Becken vom Südabschnitt abgekoppelt und 2001 als separates Verfahren eingeleitet, das nach nur 15 Monaten abgeschlossen werden konnte.



*Zwischen Thanners und Zellers, Pfingsten 1999*

# Übersicht über die Planungs- und Bauabschnitte

## Planungs- und Bauabschnitte

## Die Bauabschnitte im Einzelnen



*Bahnübergang Kuhnener*

### Bahnübergang Kuhnener

Kaum jemand kann sich heute noch die Situation am Bahnübergang Kuhnener wie auf dem Luftbild aus den 80er Jahren vorstellen. Das täglich rund 100 mal erforderliche Schließen der Schranken, das Anhalten und Anfahren am steilen Kuhnener Berg und das Überqueren der Gleise in einer engen Kurve waren nicht nur lästig sondern auch eine stete Unfallgefahr. Mit der Fertigstellung des ersten 1,7 km langen Teilabschnitts beim Waltenhofener Ortsteil Kuhnener konnte einer der neuralgischsten Punkte im Zuge der B 19 entschärft werden. Der bis dahin vorhandene beschränkte Bahnübergang wurde in Zusammenarbeit zwischen Stra-

ßenbauverwaltung und Deutscher Bahn AG beseitigt und durch ein 155 Meter langes Brückenbauwerk ersetzt. Eine besondere Herausforderung beim Bau der höhenfreien Kreuzung war die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf Straße und Schiene. Zum Bau der vierfeldrigen Spannbetonbrücke mussten die Bahngleise vorübergehend auf eine eigens dafür angelegte Baustellenumfahrung östlich des Bauwerks verschwenkt werden. Auch der Straßenverkehr bekam je nach Baufortschritt verschiedene provisorische Trassen zugewiesen. So konnten die Einschränkungen für den Verkehr auf ein Minimum reduziert werden. Gleichzeitig mit der Bahnübergangsbeseitigung wurde vom Ortsrand des



*Bahnbrücke Kuhnener*

Weilers Herzmanns bis zur Anschlussstelle Kuhnener ein verkehrswirksamer Abschnitt der neuen Bundesstraße geschaffen, wo auf

vierspurigem Querschnitt auch ein sicheres Überholen möglich wurde. Die Verkehrsübergabe erfolgte am 11. November 2002.



*B 19 neu bei Herzmanns*

## Die Bauabschnitte im Einzelnen

### Ortsumfahrung Waltenhofen

Mit der Verkehrsübergabe der Umfahrung Waltenhofen am 04.10.2004 konnten sowohl die Autofahrer als auch die Bewohner von Waltenhofen aufatmen. Die täglichen, mit Lärm und Abgasen verbundenen Verkehrsstaus an der beamptelten Kreuzung mitten in der Ortsdurchfahrt waren Geschichte. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung wurden die Voraussetzungen geschaffen, das einstige Nadelöhr wieder zur „guten Stube“ Waltenhofens zu entwickeln. Der Ortskern zwischen Kirche, Wirtshaus und Altenheim kann seiner Funktion als Begegnungsstätte und Mittelpunkt dörflichen Lebens wieder gerecht werden.

Dieses Teilstück der B 19 neu umgeht den Hauptort der 9.500-Einwohner-Gemeinde im Westen auf 2,2 km Länge in einem bis zu 10 m tiefen Einschnitt. Die Anbindung der alten Ortsdurchfahrt an die neue Umfahrung wird im Süden durch die Anschlussstelle bei Kuhnen hergestellt. Im Norden von Waltenhofen wird die alte B 19 mit einem separaten Bauwerk über die Autobahn A 980 geführt und unmittelbar mit der Autobahn-Anschlussstelle Waltenhofen (A 980 / B 19 neu / B 12 neu) verknüpft. Dadurch wird er-



*Stau in Waltenhofen*

reicht, dass der Fernverkehr von der A 7 Richtung Oberstdorf und umgekehrt zügig ablaufen kann. Langsamer und schneller Verkehr laufen künftig auf getrennten Wegen. Gerade im Bereich der Anschlussstelle Waltenhofen, wo die

neue B 19 in das bestehende Straßennetz integriert werden musste, war die Bauausführung sehr anspruchsvoll und zeitintensiv, da alle Arbeiten unter Aufrechterhaltung des enormen Verkehrs erfolgen mussten.

Zwei Grünbrücken, die auf 60 bzw. 40 m die B 19 neu – Trasse überspannen, minimieren die Durchschneidung der Landschaft, ermöglichen für Tiere das gefahrlose Überqueren der Kraftfahrstraße und tragen zur Lärmreduzierung bei.



*Umfahrung Waltenhofen*



## Herzmanns – Martinszell

Der 2,4 km lange Abschnitt zwischen den Waltenhofer Ortsteilen Herzmanns und Martinszell ist geprägt von der Bündelung der Trasse mit der Bahnlinie

Kempten – Lindau. Umfangreiche Stützmauern waren notwendig, um die Straße im engen Korridor zwischen Bahn und alter B 19 unterzubringen. Die räumliche Enge war für die Bauabwicklung hier eine besondere Herausforderung.

So konnte bei Verkehrseröffnung dieses dritten verkehrswirksamen Abschnitts am 31.10.2006 ein etwa 600 m langer Bereich zunächst nur einbahnig seiner Bestimmung übergeben werden, da für den Bau der östlichen Rich-

tungsfahrbahn das Baufeld erst nach der Umlegung des Verkehrs zur Verfügung stand. Wegen der Nähe zur Bahnlinie war es erforderlich, einerseits eine gegenseitige Blendung und Irritation von Bahn- und Straßenverkehr zu vermeiden, andererseits musste sichergestellt werden, dass keine Fahrzeuge auf die Bahngleise abirren. Dies gewährleisteten Betongleitwände in Kombination mit Drahtschotterkästen. Der entstehende Nachteil, dass dem Autofahrer der reizvolle Blick über die Niedersonthofer Seen entgeht, wird zumindest in Fahrtrichtung Kempten durch den über Fahrbahnniveau liegenden Parkplatz kompensiert.

Neben der Möglichkeit zum Rasten dient dieser Parkplatz auch der Polizei und der Zollverwaltung für Verkehrskontrollen.



## Die Bauabschnitte im Einzelnen

### Martinszell – Heuberg

Der Bauabschnitt zwischen Martinszell und Heuberg zwängt sich wie die alte B 19 durch die schmale Lücke zwischen den Waltenhofener Ortsteilen Martinszell und Oberdorf. Da die beiden historisch gewachsenen Ortsteile eng zusammengehören und viele Einrichtungen wie Geschäfte, Arztpraxen, Schule, Kindergarten, Bahnhof, Kirche, Friedhof... jeweils nur in einem der beiden Siedlungsbereiche vorhanden sind, war die Trennung durch die alte B 19 schon von je her als störend und entwicklungs-hemmend empfunden worden. Zur Überwindung dieser Trennwirkung wurde die neue B 19 mit einem 100 m langen Tunnel unter die Erde gelegt. Darüber hinaus wurde die alte B 19, die heute nur noch dem örtlichen Verkehr dienen muss, ebenso wie der einst steile Fußweg so umgestaltet, dass sie nicht mehr trennen sondern die Menschen zu beiden Seiten miteinander verbinden. Durch die geschwungene und flachere Führung des Geh- und Radweges und die parkartige Gestaltung des Grünzuges über den Tunneldeckel hinweg sind die Ortsteile wieder erheblich näher zueinander gekommen. Der am 5. September 2008 eröffnete 1,9 km lange Neubauabschnitt



*Situation Martinszell – Heuberg*

führt südlich von Oberdorf an der westlichen Hangkante des Illertales entlang zum Heuberg, wo eine Anschlussstelle die Anbindung der im Seifener Becken gelegenen Ortsteile und Gewerbegebiete gewährleistet.

### Heuberg – Immenstadt

Südlich des Heuberges wechselt die B 19 neu mit einer 254 m langen Talbrücke auf die Ostseite der Iller und taucht langsam in das Illertal ein, das sich hier

zum Seifener Becken aufweitet. Hier war der Bau der Straße eng mit dem Hochwasserschutzkonzept Obere Iller verzahnt.

Auf Höhe der Ortschaft Seifen wurde die Iller zur Maximierung des Hochwasser-



*Illerbrücke Thanners*

rückhalteraum nach Westen verlegt. In gestreckter Linienführung liegen hier die B 19 neu und die verlegte Iller eng nebeneinander in einem Areal, in dem zuvor Kies ausgebeutet wurde. Die ehemaligen Seifener Baggerseen bilden in diesem Bereich nun ein Flussbett, das der Iller eine bis zu 200 m breite „Spielwiese“ gibt. Vom Fluss je nach Wasserstand immer wieder umgelagerte Kiesbänke geben diesem Bereich eine hohe ökologische Wertigkeit.

Die Straße verläuft auf einem Damm, der mit seiner hochgezogenen Ostflanke gleichzeitig im Hochwasserschutzkonzept die Begrenzung eines Retentionsraumes darstellt. Die Westseite des Damms ist durch eine Betongleitwand

eingefasst, die in einen 1,5 m hohen Erdwall integriert ist. Diese Barriere reduziert die negativen Einwirkungen des Verkehrs auf die neu entwickelten, ökologisch wertvollen Iller-Auen und schützt damit gleichzeitig die Einwohner von Stein und Seifen vor Verkehrslärm.

Südlich der früheren Baggerseen spannt sich eine 225 m lange Geh- und Radwegebrücke über die engste Stelle im Nebeneinander von Iller, B 19 neu und Flutrinne. Auf die Entfernung von 7 km zwischen der Brücke Häusern bei Martinszell und der Zollbrücke bei Immenstadt ist sie die einzige Möglichkeit, zu Fuß oder mit dem Fahrrad über die Iller zu kommen.

Für die zahlreichen Beschäftigten der Bosch-Werke in Seifen, die östlich des Flusses in Untermaiselstein, Freidorf oder Bellen wohnen und bisher über den alten Illerweg zur Arbeit gelangten, war der Erhalt dieser Verbindung von großer Bedeutung. Aber auch im Radwanderwegenetz entlang der Iller und zu den Erholungsgebieten Bergstätte und Rottachberg stellt das filigrane Bauwerk eine Bereicherung dar.

Weiter Richtung Süden folgt die B 19 neu der Iller und erreicht an der Anschlussstelle Immenstadt die Ausbaustrecke zwischen Immenstadt und Sonthofen, die bereits im Jahr 1968 dem Verkehr übergeben wurde.

Eine Besonderheit des gemeinsamen Baubetriebes für Hochwasserschutz und Straße stellt die Errichtung einer Behelfsbrücke über die Iller dar.

Zum Bau des Schutzdeiches westlich der Iller mussten zuerst Erdmassen aus der östlich gelegenen Seitenentnahme herangeschaffen werden. Die erst später zur Verfügung stehenden Massen aus den B 19-Einschnitten bei Martinszell fanden Verwendung im Absperrdamm Ost und passierten die Brücke in umgekehrter Richtung.

Durch die Behelfsbrücke konnte so der Transportweg für insgesamt rd. 400.000 m<sup>3</sup> Erdreich erheblich verkürzt, dadurch Geld gespart und außerdem unnötige Umweltbelastung vermieden werden.



*Behelfsbrücke bei Seifen*

## Hochwasserschutz Obere Iller

**B 19 neu**

Das Hochwasserschutzkonzept Obere Iller umfasst eine Reihe von Maßnahmen, die vom Ursprung der Iller bei Oberstdorf bis zur natürlichen Talenge bei Thanners die Anlieger bei künftigen Hochwasserereignissen bis zu 850 m<sup>3</sup>/s vor den Fluten schützen soll. Daneben umfasst das Konzept auch das Ziel, bei Hochwasser möglichst viel

Wasser im Einzugsgebiet zurückzuhalten, um die Herstellung von Hochwasserschutzbauten für die Unterlieger realisierbar und finanzierbar zu machen. Ein Kernstück dieser Strategie bildet der gesteuerte Flutpolder Weidachwiesen / Untermaiselsteiner Becken. Der Polder hat im Osten an einer Hangkante eine natürliche Begrenzung. Die Ab-

grenzung zum Strom der Iller erfolgt durch einen bis zu 7 m aus dem Gelände ragenden Damm, der gleichzeitig auch als hochwassersicherer Damm für die B 19 neu fungiert. Die „Schleuse“, die bei anlaufender Hochwasserwelle geöffnet wird und den Scheitel der Welle abflacht, bildet ein 6-feldriges Streichwehr mit Schützen (Verschlussvor-

richtung aus vertikal verschiebbaren Tafeln). Über eine Flutrinne, die den B 19-Damm mit einer Brücke kreuzt, wird das Wasser in den rd. 6 Mio. m<sup>3</sup> fassenden Retentionsraum geführt und dort bis zum Rückgang der Flutwelle „geparkt“. Nach Rückgang des Abflusses in der Iller wird dann über ein Auslassbauwerk der Retentionsraum wieder entleert.



## Ingenieurbauwerke



Radwegeführung durch die Anschlussstelle Heuberg

Im Zuge der Neubaustrecke von Waltenhofen bis Immenstadt wurden zahlreiche Ingenieurbauwerke errichtet:

- 20 Brückenbauwerke sorgen dafür, dass auch künftig alle Bahn-, Straßen- und Wegeverbindungen sowie Gewässer aufrechterhalten bleiben und die Erreichbarkeit aller Grundstücke sichergestellt ist.
- Zwei ökologisch begründete Grünbrücken und ein vor allem städtebaulich motiviertes Tunnelbauwerk stellen sicher, dass die Lebensräume von Tieren, Pflanzen und Menschen nicht verinseln sondern auch nach der Durchschneidung durch die vierstreifige Straße vernetzt bleiben.
- Zahlreiche Stützmauern waren in dem engen, historisch gewachsenen Infrastrukturkorridor erforderlich, um trotz bewegter Topographie ein Nebeneinander von Bahnlinie, alter B 19, Bebauung und Versorgungsleitungen mit der neuen Kraftfahrstraße zu ermöglichen.
- Eine Baustellenbrücke über die Iller bei Thanners sorgte während der Bauzeit für einen wirtschaftlichen und die übrigen Verkehrswege schonenden Transport von über 0,4 Mio. m<sup>3</sup> Material.
- 3 temporäre Fußgängerbrücken ermöglichten, dass auch während der gesamten Bauzeit die wichtigen Fußwegverbindungen zwischen Mar-

tinzell und Oberdorf sowie zwischen Untermaiselstein und Seifen zur Verfügung standen.

- Dank der ständigen Anpassung der Planung an Veränderungen, die sich während der Bauzeit ergaben, konnte bei Kuhnen auf ein ursprünglich geplantes Bauwerk für einen landwirtschaftlichen Weg verzichtet und so ein Betrag von 300.000 € eingespart werden.

### Gestaltung

Die Beziehung einer Straße zu ihrer Umgebung wird sowohl vom Verkehrsteilnehmer auf der Straße als auch vom außen stehenden Betrachter wahrgenommen. Eine Schlüsselrolle bei der Einbindung einer

neuen Straße in die umgebende Landschaft spielt die Gestaltung der Ingenieurbauwerke. Der Grundgedanke bei der Gestaltung der B 19 neu war die Entwicklung einer „Brückenfamilie“. Obwohl jedes Bauwerk entsprechend seiner individuellen Funktion, Größe und der unmittelbaren Umgebung seinen eigenen Charakter hat, sollen einheitliche Gestaltungsprinzipien es als Mitglied einer Bauwerksfamilie erkennen lassen. In Zusammenarbeit mit einem Architekten wurden wiederkehrende Gestaltungselemente entwickelt, die genügend Freiraum für die statischen und geometrischen Notwendigkeiten des einzelnen Bauwerks bieten. Die Verwendung von glatten und sägerauen Schalungen ergibt wiederkehrende

Gestaltungsdetail



## Ingenieurbauwerke

Motive, die gemeinsam mit Vouten (Vergrößerung der Trägerhöhe über den Auflagern) einen harmonischen Übergang in die flach-hügeligen Landschaftsformen des Allgäus erreichen. Durch einfache Profileisten in der Schalung erzeugte Lisenen (Mauerwerksblenden) werden größere Flächen kleinteiliger strukturiert und verlieren dadurch ihre erdrückende Größe. Der rote Anstrich der Geländerhandläufe zieht sich wie der sprichwörtliche rote Faden von Kempten bis Immenstadt durch und findet auch in den Pfosten der Lärmschutzwände eine Variation dieses Themas.

### Geh- und Radwegbrücke im Seifener Becken

Als Ersatz für einen vorhandenen Illersteg war eine Geh- und Radwegbrücke über die Iller, die vierspürige Bundesstraße 19 sowie die so genannte Flutrinne des Polders Weidachwiesen zu erstellen. Bereits im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde eine Stahlverbundbrücke mit einem aufgelösten Längsträger als Gitterrohr-Fachwerk vorgesehen. Mit zunehmender Verfeinerung der Planungen verdeutlichte sich die in der Landschaft exponierte Stellung des Bauwerks und das große öffentliche Interesse an der Gestaltung der Überführung. Neben den



*Gestaltung  
Grünbrücke Rohrerstraße*

technischen Notwendigkeiten aufgrund der Bauwerkslänge von 225 m und der hervorgehobenen Lage waren deshalb besondere Bedingungen an die Ausbildung des Bauwerks und die Einpassung in das Landschaftsbild zu erfüllen. Zur

Verwirklichung dieser Vorgaben wurde ein Gestaltungswettbewerb durchgeführt, in dem die nach einem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren verbliebenen fünf Planungsgemeinschaften ihren Entwurf vorstellen konnten.

Der erste Preis war die ausgeführte Fünffeldbrücke als Stahlfachwerkträger in Trogbauweise mit Baukosten von 1,4 Mio. €. Den Überbau der Brücke bilden zwei Fachwerkträger aus Walzprofilen, die über unten liegende Querträger



*Geh- und Radwegbrücke*

mit einer Stahlbetonplatte in Verbund stehen. Der Überbau ist mit den Pfeilern biegesteif über gespreizte Schweißprofile verbunden. Das geringe Gewicht des Stahlverbundüberbaus ermöglichte eine unaufdringliche und schlanke Gestaltung der Stützen, die den leichten und fließenden Eindruck des Gesamtbauwerks unterstreicht. Die Brücke wird zudem möglichst flach und in einem weiten Bogen geführt, der sich nach Süden zu den Alpen öffnet. Um eine Verweilmöglichkeit für Fußgänger und

Radfahrer zu schaffen, wurde die Fahrbahn vom Widerlager bis zur Brückenmitte um einen Meter aufgeweitet.

Der durchgeführte Wettbewerb hat gezeigt, dass es unter vorgegebenen Wettbewerbsbedingungen möglich ist, die gesamte Ideenvielfalt und Kreativität des Ingenieurwesens auszuloten. Mit dem Abschluss des Verfahrens stand ein realisierbarer Entwurf zur Verfügung, der unter Gesamtbeachtung aller Randbedingungen die beste Lösung der Aufgabe darstellte.

## Illerbrücke Thanners

Die Illerbrücke Thanners ist das größte Einzelbauwerk im Zuge der B 19 neu. Die gesamte Spannweite beträgt 254 m. Sie teilt sich auf in fünf Einzelfelder mit der größten Stützweite von 76 m über der Iller. Als Querschnitt wurde für jede Fahrtrichtung ein eigener Hohlkasten gewählt, der sowohl eine interne Spannbewehrung mit nachträglichem Verbund als auch eine externe verbundlose Vorspannung enthält. Man trägt hierdurch einer möglichen Erhöhung der Ver-

kehrslasten oder notwendigen Instandsetzung während der Lebensdauer des Brückenbauwerks Rechnung. Öffnungen im Hohlkasten erlauben es, weitere externe Spannglieder einzuführen, die die Tragfähigkeit erhöhen oder geschädigte Spannbewehrung ersetzen können. Für die Herstellung im sogenannten Taktschiebeverfahren wurde auf der nördlichen Widerlagerseite ein Taktkeller errichtet, in dem für jeden Überbau jeweils neun Einzeltakte mit Längen von 25 m bis 34 m gefertigt und in Richtung



*Taktschieben an der Illerbrücke Thanners*

## Ingenieurbauwerke



Tunnel Oberdorf

Süden auf die vorab fertig gestellten Pfeiler geschoben wurden. Die gesamten Baukosten der Illerbrücke Thaners betragen 8,2 Mio. €. Auch dieses Bauwerk ist in seiner baulichen Gestaltung in das einheitliche Konzept der Brückenfamilie eingebunden. Im Wechsel

aus glatter und sägerauer Schalung in Verbindung mit Aufkantungen im Beton entstehen bogenförmige Elemente, die die Formgebung der Pfeiler in den Überbau übertragen. Ebenso identifizieren die geschwungenen Formen der beiden Widerlager und

der rote Geländerhandlauf das Bauwerk als Mitglied der Familie.

### Tunnel Oberdorf

Der Neubau einer 4-spurigen Straße führt zwangsläufig zu einer Trennung der bestehenden Sied-

lungs- und Naturräume. Zugleich entstehen nachteilige Einflüsse aus der Benutzung der Straße selbst, wie etwa Lärm- und Abgasbelastungen. Im Bereich des Mittelabschnitts liegt die Bebauung der Gemeinden Oberdorf westlich und Martinszell östlich der zukünftigen Bundesstraße 19 in unmittelbarer Nähe zur Trasse. Der 97 m lange Tunnel Oberdorf dient dazu, die Belastungen aus dem Neubau der Bundesstraße zu verringern, die Vernetzung der beiden Ortsteile zu verbessern und neue Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen. Über den Tunnel werden ein Wirtschaftsweg und ein Geh- und Radweg geführt.

Das Bauwerk ist ein zweiröhriger Tunnel, in dem die beiden Fahrtrichtungen durch eine durchgängige Mittelwand getrennt sind. Die Herstellung erfolgte in einer offenen Baugrube mit neun einzelnen Blockabschnitten. Die Baukosten betragen einschließlich der Sicherheitsausstattung nach neuesten Anforderungen 2,4 Mio. €. Die Fluchtwegkennzeichnung oder die Schlitzrinnen, welche die Ausbreitung eines Brandes leicht brennbarer Flüssigkeiten verhindern, unterstützen dabei insbesondere die Selbstrettung der durch einen Unfall Betroffenen, bis die Einsatzkräfte am Tunnel eingetroffen sind.



Tunnel Oberdorf



## DR. SCHÜTZ INGENIEURE

Beratende Ingenieure im Bauwesen

- 1 Rosenaubrücke, Kempten
- 2 Wettbewerbsbeitrag für Taminabrücke, Schweiz
- 3 Hubbrücke über die Argen, Wangen i. Allgäu
- 4 Hubbrücke im angehobenen Zustand
- 5 Tunnel Oberdorf im Zuge der B 19 neu



## Ingenieurbüro Dr.-Ing. Koch

Bauplanung GmbH



- Wasserbau
- Hochwasserschutz
- Wasserkraftwerke
- Wehranlagen
- Fischaufstiege
- 2-D Abflussberechnungen
- Wasserversorgung
- Abwasseranlagen
- Straßenbau
- Brückenbau
- Tragwerksplanung

Beethovenstr. 13 | 87435 Kempten | T: 08 31/521 72-0 F: -30 | [www.ibkoch.de](http://www.ibkoch.de)

Planungsbüro  
**socher**  
plant  
&  
baut

Socher Planungsbüro  
Wagneritz 33  
87549 Rettenberg  
Tel. 0 83 27 / 6 29  
Fax 0 83 27 / 78 40  
info@socher-planung.de  
www.socher-planung.de



Wir schaffen  
**Verbindungen**  
Brücke Heuberg · Tunnel Oberdorf  
Grünbrücken Waltenhofen

Matthäus Schmid · Bauunternehmen GmbH & Co. KG  
Hornberg 8 · 88487 Baltringen  
Tel.: 0 73 56/3 01-0 · [www.schmid-baltringen.de](http://www.schmid-baltringen.de)






**IHR PARTNER IM BAUGEWERBE**

- HOCH- U. TIEFBAU
- KIESWERKE, BRECHWERKE
- TRANSPORTBETON
- BAGGER + RAUPEN
- BAUSCHUTT, RECYCLING
- CONTAINER-SERVICE + ENTSORGUNG
- BETON-KERN-BOHRUNGEN

Werk: Kempten-Hafenthal · Lauben 4 · 87493 Lauben · Tel.: 08 31 / 96 03 95-0  
Verw.: 87561 Oberstorf · Am Gstad 1 · Tel.: 0 83 22 / 96 30-0 · Werk: Immenstadt / Rauhenzell · Tel.: 0 83 23 / 96 30-0

**BRUTSCHER** Hoch- u. Tiefbau · Transportbeton- u. Kieswerke  
[www.bau-brutscher.de](http://www.bau-brutscher.de)



Peter Lechtner,  
Erweiterungsleiter  
bei Erdgas Kempten-Oberallgäu

Wir bedanken uns  
für die gute Zusammenarbeit!

Erdgas Kempten-Oberallgäu GmbH  
Dieselstraße 23 · 87437 Kempten  
Tel. 0831 96008-10 · [www.eko-gas.de.de](http://www.eko-gas.de.de)

**EKO**  
Energie - Kompetenz

Planungsbüro **pbu**  
Bauen und Umwelt K. Seeler

Kempten · Augsburg · Dresden

Straßenplanung Vermessung	Ausschreibung Bauleitung	Abwasserbeseitigung Wasserversorgung	Lärmschutz Visualisierung
------------------------------	-----------------------------	---	------------------------------






[www.planungsbuero-pbu.de](http://www.planungsbuero-pbu.de)

## Grunderwerb



*ehem. Hofstelle Lochbihler*

Straßenbauprojekte benötigen regelmäßig Grundstücke, die sich zu Beginn der Planung noch nicht im Eigentum des Straßenbaulastträgers befinden.

Oft werden nur Teile von Grundstücken beansprucht. Das verbleibende Restgrundstück ist zur landwirtschaftlichen Nutzung oft nicht wirtschaftlich. Praktizierende Landwirte haben ein hohes Interesse daran, dass ihre bewirtschaftete Gesamtfläche nicht kleiner wird und drängen daher meist auf einen Ausgleich in Land. Unter diesen Rahmenbedingungen stehen die Grunderwerbsfachleute der Straßenbaubehörden oft vor schier unlösbaren Interessenskonflikten. Im Falle der B 19 neu war es nach den parzellenscharf

ausgearbeiteten Grunderwerbsplänen der Planfeststellungsunterlagen notwendig, 120 ha Land zu erwerben und 36 ha Grundstücksflächen während der Baumaßnahme als Baufeld vorübergehend zur Verfügung zu stellen. Dazu waren Verhandlungen mit über 100 Eigentümern und in vielen Fällen darüber hinaus auch mit deren Pächtern zu führen. Im Zuge der Gemeinschaftsmaßnahme mit dem Hochwasserschutz Obere Iller im Seifener Becken lag die Federführung für die Grunderwerbsverhandlungen bei der Wasserwirtschaftsverwaltung. Um möglichst bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Einigkeit über den Flächenerwerb zu erzielen, wurden die Ver-



*ehem. Anwesen Rehle*

handlungen bereits Anfang der 90er Jahre begonnen. Oft war es durch verhandlungsintensive Tauschaktionen möglich, Einzelinteressen optimal zu berücksichtigen.

So konnte erreicht werden, dass lediglich in zwei Fällen eine Besitzeinweisung beim zuständigen Landratsamt beantragt werden musste. Aber auch in diesen Fällen konnte letztlich in der mündlichen Verhandlung noch Einvernehmen erzielt werden. Etwa die Hälfte der betroffenen Eigentümer ließ sich anwaltlich vertreten. Zum Bau der B 19 neu mussten aber nicht nur unbebaute Grundstücke, sondern in acht Fällen auch Haus und Hof den Eigentümern wechseln. Ein alter Bauernhof am Heuberg

konnte samt Ländereien gekauft und so ein wesentlicher Grundstock für Tauschmöglichkeiten geschaffen werden.

Vier Wohngebäude mussten der B 19 weichen, zwei landwirtschaftliche Betriebe fanden jeweils wenige 100 m von ihrem angestammten Platz eine neue Bleibe.

Durch den Erwerb eines leer stehenden Gebäudes in Kurzberg konnte die Straßenplanung wirtschaftlicher erfolgen. Das Gebäude wird als Bauleitung genutzt und soll später wieder veräußert werden.

Komplett an einen anderen Standort umgesetzt wurde ein kleiner Feldstadel und eine ganze Asphaltmischanlage.



*ehem. Anwesen Weinert*



*Asphaltmischanlage am alten Standort*

## Querschnittsgestaltung, Ausstattung



*Schutzplanken im Mittelstreifen*

Entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung von 25.000 Fahrzeugen am Tag wurde ein zweibahniger vierstreifiger Querschnitt gewählt. Die Breite der vier Fahrstreifen beträgt je 3,75 m. Schotterbefestigte Seitenstreifen dienen zum Anhalten im Pannenfall, erhöhen die Sicherheit des

Unterhaltungspersonals und nehmen im Winter die weggeräumten Schneemassen auf. Der 2-3 m breite Mittelstreifen trägt zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer eine Schutzplanke.

Da sich während der Baumaßnahme der Standard bei den Schutzplankensys-

temen erhöht hat, kommt südlich Herzmanns bereits eine aufwändigere Schutzeinrichtung zum Einsatz. Diese Schutzplankenform mit zweitem Holm und zusätzlichen Zugbändern soll die Durchbruchssicherheit bei einem Unfall erhöhen und so das Risiko von Gegenverkehrsunfällen minimieren.

Einen besonderen Querschnitt findet man im Bereich der Gemeinschaftsmaßnahme mit dem Hochwasserschutz Obere Iller im Seifener Becken. Hier war es erforderlich, die Fahrbahn so von der unmittelbar westlich angrenzenden Iller abzugrenzen, dass einerseits von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge nicht in die Iller stürzen und andererseits der künftige Auwaldsaum der Iller, der im Ausgleichskonzept auch eine wesentliche Rolle spielt, vor Immissionen aus dem Straßenverkehr (Lärm, Streusalzeintrag über Sprühfahnen, Scheinwerferlicht) geschützt wird. Erreicht werden diese Anforderungen durch eine Betongleitwand, die rückseitig durch eine 1,5 m hohe Wallschüttung ergänzt wird. Auf der Ostseite wird hier der Straßenraum vom Hochwasserdamm gesäumt, der den Retentionsraum Weidachwiesen/Untermaiselsteiner Becken abschließt. Bei Vollfüllung des Retentionsraumes steht hier das Wasser hinter dem Deich höher als die Fahrbahn der B 19 neu.

*Charakteristischer Querschnitt im Seifener Becken*





„Wir arbeiten nicht nur, wir schaffen auch was.“

Ralph Wutschka, Bauleiter Tief- und Straßenbau

Schreiben Sie uns Ihre Meinung,  
[meinung@w-geiger.de](mailto:meinung@w-geiger.de)



**JOSEF HEBEL GmbH & Co. KG • Memmingen • Tel.: 08331/106-0**

## Lärmschutz



Lärmschutz bei Lanzen

Das Bundesimmissionschutzgesetz schreibt vor, dass beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen sicher zu stellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Der Gesetzgeber hat daher mit der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz Grenzwerte vorgegeben, die in bebauten Gebieten nicht überschritten werden dürfen. Hierzu sind gegebenenfalls Lärmschutzeinrichtungen zu bauen.

Im Bereich der Umfahrung Waltenhofen wurde bereits durch die Trassierung im Einschnitt darauf geachtet, den Verlärmungsbereich möglichst klein zu halten. Dort, wo unmittelbar an der Bebauung des Herrenbühl die Abschirmung durch die Einschnittsböschungen nicht mehr ausreicht,

ergänzen Lärmschutzwälle und Wände den Schutz.

Zwischen Kuhnen und Heuberg verläuft die B 19 neu durchgehend in dem bereits durch B 19 alt und Bahnlinie vorbelasteten Infrastrukturkorridor. Durch gezielte Anordnung der Anschlussstellen wurde erreicht, dass die alte B 19 bestmöglich entlastet wird und nur mehr den Verkehr zur Erschließung einzelner

Anwesen und Weiler aufnehmen muss. Durch die konsequente Abschirmung der B 19 neu gegenüber der Bebauung nach den gesetzlichen Grenzwerten konnte somit erreicht werden, dass sich die Situation nahezu aller Anwohner gegenüber der Vorbelastung durch die alte B 19 merklich verbessert hat. Um trotz notwendiger Abschirmungen den Blick in die freie Landschaft hin

und wieder zu ermöglichen, wurden die Lärmschutzwände mit transparenten Elementen versehen. Damit ist beim Verkehrsteilnehmer für Abwechslung gesorgt, die die Aufmerksamkeit erhält und so zur Verkehrssicherheit beiträgt.

Im Bereich des Seifener Beckens konnte in Verbindung mit dem Hochwasserschutzprojekt eine Linie gefunden werden, die von den Rettenberger und Immenstädter Ortsteilen etwa gleich weit entfernt liegt. Die an der Bebauung ankommenden Schallpegel bewegen sich in der Regel deutlich unterhalb des gesetzlich relevanten Niveaus. Aus Gründen des Hochwasserschutzes notwendige Dämme und der aus Naturschutzgründen erforderliche westseitige Randwall geben jedoch auch hier einen zusätzlichen Schutz.



Anschlussstelle Heuberg

## Entwässerung

Durch den Bau der Straße werden Flächen versiegelt. Das auf diesen Flächen anfallende Niederschlagswasser muss abgeleitet werden, um den Baukörper nicht zu beschädigen und den Verkehr nicht durch Aquaplaning zu gefährden. Das auf die Fahrbahn treffende Niederschlagswasser wird durch die Querneigung der Fahrbahn zur Seite geführt und in Damm-lagen über die Böschungsf lächen großflächig versickert. Wo dies nicht möglich ist, z. B. in Einschnitt-lagen vor Lärmschutzwällen oder im Mittelstreifen, muss das Wasser über Bordrinnen, Rasenmulden, Einlaufschächte und Rohrleitungen gesammelt werden und über geeignete Einrichtungen gereinigt und in der Menge gedrosselt an die Vorfluter abgegeben werden. Dort wo leistungsfähige Vorfluter zur Verfügung stehen wurden an insgesamt sechs



*Rückhaltebecken Wuhr*

Stellen Regenrückhalt-becken mit vorgeschalteten Bereichen zur Ölabschei-dung und Reinigung gebaut.

Problematisch war jedoch die Einleitung ins Gewässer am Niedersonthofener See. Wegen der Badenutzung schied hier eine unmittelbare Einleitung aus. Die Lösung brachten drei kleinere und ein sehr großes, in seiner Leistungsfähigkeit auf ein maximales Nieder-

schlagereignis ausgelegtes Sickerbecken. Nach der Öl-abscheidung an einer Tauchwand reinigt ein speziell aus gestuften Sanden aufgebauter Filter das Wasser.

Besonderer Aufwand musste im Bereich von Kuhn getrieben werden, weil hier die B 19 neu die weitere Schutzzone III des Wasserschutzgebietes der Gemeinde Waltenhofen durchquert. Hier wurde der Quer-

schnitt gemäß der Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) so abgedichtet, dass eine Wassergefährdung auch bei Unfällen ausgeschlossen werden kann. Während der Bauzeit erfolgte ein umfassendes Beweissicherungsprogramm und für den Fall der Fälle wurde ein Anschluss an die Fernwasserversorgung vorbereitet.



*Sickerbecken Greith*

## Besonderheiten in Bauablauf und Bautechnik



verlegte 110 kV-Leitung

Bauablauf und Bautechnik zum Bau der B 19 neu waren im Wesentlichen von drei Rahmenbedingungen bestimmt:

### Die Geologie

Im Urstromtal der Iller haben sowohl ein Urozean als auch ein Gletscher ihre erdgeschichtlichen Spuren hinterlassen. So wurde zum Beispiel im Seifener Becken, wo bis Ende der 90er Jahre bester Kies abgebaut wurde, in wenigen Metern Tiefe nur mehr wenig standfester Seeton angetroffen.

Dies führte dazu, dass beim Dammaufbau im ehemaligen Kiesabbaugebiet der Seifener Baggerseen hohe Setzungen zu bewältigen waren, die den möglichen Baufortschritt bestimmten.

Im Bereich des Einschnitts südlich der Illerbrücke Thanners war aufgrund der Bodenverhältnisse eine

Bauweise mit Kiespfählen ausgeschrieben. Durch einen Sondervorschlag kam ein vollkommener Austausch der betroffenen Bodenschicht als wirtschaftlichste Lösung zum Einsatz.

### Die Enge des historischen Infrastrukturkorridors, Bauen unter Verkehr

Die alte B 19 und die Bahnlinie bilden einen alten Infrastrukturkorridor entlang der Iller. Durch das Konzept der Bündelung waren eine ganze Reihe von Infrastruktur- sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen in der Planung zu berücksichtigen und dort, wo es nicht anders ging, der B 19-Planung anzupassen. So musste an vier Stellen die Fernwasserleitung, an der ein Großteil der Wasserversorgung Kemptens und einiger Umlandgemeinden hängt, verlegt werden. Dabei durf-



Seeton



Fernwasserleitung vor dem Umschluss



*Dammbau im Seifener Becken*

te für das Versorgungsgebiet zu keiner Zeit ein Engpass entstehen. Außerdem wurden eine Ferngasleitung verlegt und verschiedene Hochspannungsleitungen angepasst. Der Abwasser-Hauptsammler aus dem südlichen Landkreis zur Verbandskläranlage bei Thanners musste auf einer Länge von rd. 1,5 km neu gebaut werden. Im Bereich Herzmanns stand der Planung eine alte Hausmülldeponie im Wege. Sie wurde bereits 1993 im Zuge ihrer

Sanierung an die Planungen zur B 19 neu angepasst.

Während der gesamten Bauausführung war der Bahnverkehr ebenso wie der Straßenverkehr auf der B 19 aufrecht zu erhalten. Umleitungen über die Kreisstraßen und Sperrungen der Bahn mit Schienenersatzverkehr mussten auf wenige, nicht anders zu bewältigende Bauzustände beschränkt bleiben. Daher mussten sowohl beim Bau



*provisorische Verkehrsführung bei Oberdorf*

des Bahnübergangs Kuhnen als auch dort, wo sich die alte B 19 und die Neubaustrecke überschneiden, aufwändige Provisorien errichtet werden.

### **Hochwasserschutz und Arbeitssicherheit**

Um die Unterlieger an der Iller nicht mit einer Verschärfung von Hochwasserereignissen durch ungünstige Bauzustände zu belasten, war es erforderlich, einen verbindlich vorgegebenen Bauablauf einzuhalten. Auch der Baubetrieb musste immer so gut wie möglich auf auftretende Hochwasserereignisse vorbereitet sein.

Dass dies nicht immer gelang, zeigt das Foto, das nach dem Augusthochwasser 2005 entstand. Die Stabilität des gemeinsamen Dammes auch bei Hochwasser stellt an Qualität, Aufbereitung und Einbau des Materials besondere Anforderungen.

Bedingt durch die genannten Rahmenbedingungen wurde der Bau in relativ vielen Einzellosen ausgeschrieben. Dies stellte besondere Anforderungen an die Koordination der verschiedenen auf der Baustelle tätigen Unternehmer insbesondere bezüglich der Arbeitssicherheit dar. Seit Inkrafttreten der Baustellenverordnung am 1.7.1998 fällt diese Koordination in den Verantwortungsbereich des Bauherrn.

Im Nahtstellenbereich zwischen den Unternehmen war in knapp 10 Jahren Bauzeit und bei einem Umsatz von rd. 100 Mio. € kein schwerer Unfall zu beklagen. Bei einem einzigen Unfall durch Unachtsamkeit im individuellen Arbeitsumfeld wurde ein Arbeiter schwer verletzt. Seine Gesundheit konnte aber – Gott sei Dank – wieder vollständig hergestellt werden.



*Hochwasser 2005*

## Wir geben Ihnen Sicherheit!

87776 Sontheim-Attenhausen  
Kehlberg 14  
Telefon 0 83 36 / 8 06 55  
Telefax 0 83 36 / 8 06 56

# SÜD-PLANKEN

Bayern GmbH

Schutzplanken

Leitsysteme  
Anfahrerschutz  
Absperrungen

Absturzsicherungen

Zaunbau – Sicherheitssysteme  
Bohrungen durch Fels / Asphalt

Internet:  
[www.sued-planken-bayern.de](http://www.sued-planken-bayern.de)  
E-Mail:  
[info@sued-planken-bayern.de](mailto:info@sued-planken-bayern.de)

**Unsere  
Projektleistung:**

- Schutzplanken
- Leitsysteme
- Verkehrssicherung



Wohin Sie auch kommen ...  
**Komm mit**  
... ist schon da!

Sie packen die Koffer, den Rest machen wir!  
[www.komm-mit-reisen.de](http://www.komm-mit-reisen.de)



**Institut für Materialprüfung  
Dr. Schellenberg Leipheim  
GmbH & Co. KG**

Maximilianstraße 15  
89340 Leipheim  
Telefon: 08221 / 20733-0  
Telefax: 08221 / 20733-109  
[www.ifm-dr-schellenberg.de](http://www.ifm-dr-schellenberg.de)  
[leipheim@ifm-dr-schellenberg.de](mailto:leipheim@ifm-dr-schellenberg.de)

- Anerkannt nach RAP-Stra
- Überwachungs- und Zertifizierungsstelle gem. §11 BauPG
- VMPA-Betonprüfstelle W, SIVV- und E-Bescheinigung
- Geführt im Verzeichnis der Institute für Erd- und Grundbau
- Akkreditierung gem. DIN EN ISO/IEC17025:2000
- Zugelassen nach VSU Boden und Altlasten

*Fachkompetenz seit 40 Jahren -  
1969 bis 2009*

**Gutachten, Beratung  
und Materialprüfung  
in den Bereichen**

- Baustoffe
- Geotechnik
- Umwelttechnik
- Erhaltungsplanung

*Zur Verkehrsfreigabe der  
B19 neu Immenstadt-Kempton  
übermitteln wir unsere  
Glückwünsche.*

*Wir erstellen die  
betriebstechnische  
Tunnelausstattung für den  
Tunnel Oberdorf.*

*Für das uns  
entgegengebrachte Vertrauen  
möchten wir uns bedanken.*



- Verkehrstechnik
- Mittel- / Niederspannungsanlagen
- Elektroanlagen & Automatisierungstechnik
- Kommunikations- & Sicherheitstechnik
- Maschinen- & Anlagenbau
- Wartung & Service

**OSMO**

OSMO-Anlagenbau GmbH & Co. KG • Postfach 1325 • 49111 Georgsmarienhütte  
Tel.: 05401/858-0 • Fax: 05401/858-101 • [www.osmo-anlagenbau.com](http://www.osmo-anlagenbau.com)

## Ökologische Untersuchungen und Planungen

Die Geschichte der B 19-neu-Planung ist auch ein Abbild der Entwicklung des Umweltrechts in Deutschland und der EU und der damit verbundenen stetigen Erhöhung der Umweltstandards in der Straßenplanung während der letzten drei Jahrzehnte.

In diese Zeit fallen Meilensteine des Umweltrechts:

- Vogelschutzrichtlinie der EU (1979)
- Aufnahme des Naturschutzes als Staatsziel in die Bayerische Verfassung (1984)
- EU-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung (1985)
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) (1990)
- Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) der EU (1992)
- Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz (1993)

### ■ Gesetz zum Schutz des Bodens (1998)

Aber nicht nur die gesetzlichen Grundlagen änderten sich, auch die Sensibilität der Beteiligten und Betroffenen für das Thema Umwelt entwickelte sich zusehends. Hinzu kommt, dass der Siegeszug der EDV zur Datenerfassung, -verarbeitung, und -darstellung bisher nie da gewesene Möglichkeiten eröffnete, aber auch neue Begehrlichkeiten weckte. Einerseits verursachte diese Entwicklung natürlich einen höheren Aufwand, andererseits war es erstmals möglich, aus einer Flut von Daten objektive Kriterien für die Wahl der richtigen Lösung abzuleiten. Diese Entwicklung führte letztlich dazu, dass nicht mehr einzelne „Highlights“ der Flora und Fauna Ausschlusskriterien für die eine oder andere Variante bildeten, sondern



*An der Böschung bei Kuhn*

eine umfassende Beurteilung der Gesamtsituation anhand der Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter erfolgte.

Diese Entwicklung machte aus heutiger Sicht die gemeinsame Lösung zur Verwirklichung eines nachhaltig effektiven Hochwasserschutzes in Kombination mit der B 19 neu überhaupt erst möglich. Die Planer, Naturschutzbehörden und -verbände konnten so den „Eingriff als Ausgleich“ begreifen und die neue Lösung mit gemeinsamem Damm sowie Verlegung und Aufweitung der Iller als eine immense ökologische Verbesserung der Gesamtsituation bewerten.

Die Komplexität und Schwierigkeit der Aufga-

benstellung in diesem Raum wird deutlich, wenn man kurz die Differenziertheit der Landschaft und der verschiedenen Nutzungen darstellt:

Auf der einen Seite, östlich der Iller, eine topographisch höchst abwechslungsreiche Landschaft, nicht umsonst „Schichten- oder Rippenlandschaft“ genannt, mit vielen schmalen Nagelfluh-Rippen und Kuppen. Dazwischen unzählige kleinere und größere Bachtäler und Mulden vor dem dominanten Rottachberg mit seinen Ausläufern. Im Süden und Norden das ausgeprägte breite Illertal mit seinen Wiesen, Feuchtbereichen, den verzweigten Bach- und Grabennetzen und dazwischen der Illerdurchbruch mit den steilen bewaldeten, dann auslaufenden Hangleiten. Im westlichen Teil das Sei-



*„Fledermaussee“*

## Ökologische Untersuchungen und Planungen

fener Becken mit den Baggerseen, den mageren Hochwasserdämmen und den verschiedenen Auwaldtypen mit den jeweils besonderen Artengruppen. Nördlich anschließend der Waltenhofener Höhenrücken mit seinen Siedlungen, Weilern und Einzelgehöften, der Illerhangleite und den flachen Hangzonen zu den Niedersonthofener Seen im Westen und der Iller im Osten.

Am Übergang zwischen beiden Landschaftsräumen bei Thanners liegt das äußerst wertvolle Werdensteiner Moor mit seinen anmoorigen Wiesen und Feuchtzonen. In diesem sehr engmaschigen ökologischen Netz hat sich über die Jahrhunderte ein ebenso enges, äußerst differenziertes Nutzungsmus-

ter integriert. Durch das reichhaltige landschaftliche und kulturhistorische Angebot hat sich diese Landschaft nicht nur als ein herausragendes Gebiet zum Wohnen sondern auch als eine attraktive Freizeit- und Erholungslandschaft etabliert.

In diesem Netz von wertvollen ökologischen Strukturen und differenzierten Nutzungen, über die in regelmäßigen Abständen große Überschwemmungen hereinbrechen, musste die Lösung gesucht werden, die nicht nur die verkehrlich und wasserwirtschaftlich beste Lösung darstellt, sondern die neben den Anforderungen der Wirtschaft bzw. Landwirtschaft, auch der Ökologie, dem Naturschutz und der Erholung gerecht wird. Einen Eindruck, mit welcher

Dichte an „grünen“ Argumenten, Analysen, Wertungen, Vorschlägen und Abwägungen der Planungsprozess zur B 19 neu und zum Hochwasserschutz Obere Iller begleitet wurde, gibt die nachfolgende Auflistung der wesentlichen ökologischen Fachbeiträge:

**1984**

Raumanalyse / Korridoruntersuchung nach Schutzgütern für den Gesamtbereich östlich und westlich der Iller

**1989-91**

Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) zu den Vorentwürfen

**1993/94**

Ergänzende Untersuchungen und Bewertungen zu den Umweltauswirkungen im Bauabschnitt Nord

**1995/96**

Faunistische Untersuchun-

gen zu spezifischen Arten und Artengruppen

**1996**

Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) zur Planfeststellung BA Mitte + Süd

**1996**

Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) – gesamte B 19 neu

**1999**

Avifaunistische Sonderuntersuchungen zur UVS – Seifener Becken

**2000**

Unterlagen zum Raumordnungsverfahren Seifener Becken

**2001**

Überarbeitung LBP zur Planfeststellung BA Mitte

**2002**

UVS Seifener Becken zur Baggerseenverfüllung

**2002**

LBP – neuer Vorentwurf BA Süd in Kombination mit HWSOI

**2002**

FFH-Verträglichkeitsuntersuchung zum Werdensteiner Moos

**2003**

UVS und LBP zur Planfeststellung BA Süd in Kombination mit HWSOI

**2004**

LBP zur Verlegung der Asphaltmischanlage in Seifen

**2009**

Pflanz- und Gestaltungspläne

Für die erste Umweltverträglichkeitsstudie über die Gesamtstrecke der B 19 neu wurden rd. 6.500 ha Untersuchungsfläche zu



Iller-Altarm



beiden Seiten der Iller systematisch erfasst. Dabei wurden 6 verschiedene Trassen und Varianten untersucht. Im zweiten Anlauf, verursacht durch die Kombination der Maßnahme mit dem Hochwasserschutz Obere Iller (HWSOI), wurden nochmals rd. 1.500 ha Land unter die Lupe genommen. Eine Beurteilung aller 14 möglichen Kombinationen von Hochwasserschutz und B 19 neu bezüglich aller UVP-Schutzgüter erbrachte ein eindeutiges Ergebnis zugunsten der nun realisierten Kombinationslösung. Durch Schutz- und

Vermeidungsmaßnahmen wurde so erreicht, dass Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst vermieden werden konnten. Für die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft wurden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von rd. 27 ha für die komplette B 19 neu durchgeführt. Hinzu kommt ein Ausgleichserfordernis durch die Hochwasserschutzmaßnahme von rd. 75 ha. Die Palette der neu angelegten Lebensraumtypen reicht von extensiviertem Grünland und naturnahen Waldflächen bis hin zur renaturierten Iller mit ihren

neuen, der Auwaldentwicklung überlassenen Ufern. Zum Ausgleich des Eingriffs in die Seifener Baggerseen wurde ein See angelegt, der v.a. den Feldermäusen als Nahrungshabitat dient. Künstlich geschaffene Feuchtflächen dienen vor allem Amphibien, Libellen und einigen Vogelarten (Rohrsänger, Kiebitz ...) als neuer Lebensraum. Gestaltungsmaßnahmen in Form von Baum- und Strauchpflanzungen runden das Konzept ab. Sicher stellt ein Straßenbauprojekt unmittelbar nach dem Bau immer einen sichtbaren Eingriff in die

Landschaft dar. Wie sich am Beispiel des ersten Bauabschnitts am Bahnübergang Kuhnen zeigt, sind jedoch die Narben schon bald verheilt und heute kann sich kaum mehr jemand vorstellen, wie es hier vor wenigen Jahren aussah. Durch die Kombination mit dem Hochwasserschutz ist im Seifener Becken ein zusammenhängendes Areal entstanden, das mit zunehmender Entwicklung den naturschutzfachlichen Wert der vorher angetroffenen Kulturlandschaft weit übertreffen wird.

## Betrieb

Mit dem Bau und der Verkehrsübergabe der neuen B 19 ist das Engagement des Staatlichen Bauamtes an dieser Straße nicht beendet. Im jährlichen Rhythmus des sommerlichen und winterlichen Unterhalts, gilt es nun auf Dauer dem Autofahrer den neuen Verkehrsweg in gewohnt hoher Qualität zu erhalten. Hierzu gehören:

- Kontrolle des Straßenkörpers, der Ingenieurbauwerke, der Verkehrszeichen und -einrichtungen
- Reinigung der Fahrbahn und der Entwässerungseinrichtungen

- Unterhalt und ggf. Erneuerung von Verkehrszeichen, Schutzplanken und Leitpfosten
- Pflege des Straßenbegleitgrüns, Baumschnitt- und Mäharbeiten
- Beseitigung von Verschleiß- und Unfallschäden
- Erneuerung abgängiger Bauteile
- Winterdienst

Mit der Fertigstellung der B 19 neu und der Abstufung der alten B 19 zur Kreis- bzw. Gemeindestraße ergeben sich Verschiebungen im Netz der Straßenmeistereien Kempten



Winterdienst

und Sonthofen. Während bisher nur der südliche Teil der B 19 von Oberstdorf bis Immenstadt von Sonthofen aus betreut wurde, wird die Zuständigkeit

dieser Meisterei für die neue B 19 nun bis nach Waltenhofen-Lanzen ausgedehnt. Damit ergibt sich für den Autofahrer ein „Service aus einer Hand“.

## Spitzentechnik aus dem Allgäu für die automobilen Welt

**Das Bosch-Werk Bliauchach/Immenstadt produziert die wichtigsten Produkte für den Automobilbau in aller Welt.**

Es ist Leitwerk in einem internationalen Fertigungsverbund von Bosch-Standorten auf allen Kontinenten. In der Kraftfahrzeugtechnik ist die Robert Bosch GmbH Weltmarktführer.

**Antiblockiersysteme (ABS) und der elektronische Schleuderschutz ESP®** tragen wesentlich zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr bei. Beide Bosch-Erzeugnisse aus dem Allgäu haben einen Siegeszug durch die automobilen Welt angetreten.

**Zündspulen** liefert das Werk an die meisten namhaften Automobilhersteller. Auch Spitzenteams des Motorsports vertrauen auf unsere Produkte.

**Sensoren** für vielfältige Funktionen in Fahrsicherheits- und Motormanagement-Systemen verlassen das Werk jährlich in Millionenstückzahl.

Spezialabteilungen für Sondermaschinenbau, Fertigungsprozess-Technologie und Entwicklung sowie eine moderne Fertigungsorganisation tragen zum Erfolg des Bosch-Werkes Bliauchach/Immenstadt bei.  
[www.bosch.de](http://www.bosch.de)




### SEIT ÜBER 40 JAHREN KOMPETENZ IM BRÜCKENBAU



**BÜCHTING + STREIT**  
B+S Beratende Ingenieure VBI

**BÜCHTING + STREIT GMBH**  
GUNZENLEHSTRASSE 22  
80689 MÜNCHEN  
TELEFON 089/54 61 50-0  
TELEFAX 089/54 61 50-10  
[www.buechting-streit.de](http://www.buechting-streit.de)

**GESCHÄFTSF. GESELLSCHAFTEN:**  
DR.-ING. WALTER STREIT  
PRÜFINGENIEUR FÜR STANDSICHERHEIT  
Ö.B.U.V. SACHVERSTÄNDIGER  
DR.-ING. REINHARD MANG  
PRÜFINGENIEUR FÜR STANDSICHERHEIT  
MIT NIEDERLASSUNG FRIEDBERG  
DIPL.-ING. STEPHAN SONNABEND  
DR.-ING. ANDREAS JÄHRING  
MITGESELLSCHAFTEN:  
DIPL.-ING. FRANK BÜCHTING  
UNIV.-PROF. DR.-ING. MARTIN MENSINGER  
PRÜFINGENIEUR FÜR STANDSICHERHEIT

**>BERATUNG**  
>TRAGWERKSPLANUNG  
>OBJEKTPLANUNG  
>BAUTECHN. PRÜFUNG  
>BAUÜBERWACHUNG  
>BAUWERKSUNTERSUCHUNG  
>SICHERHEITSANALYSEN  
>GUTACHTEN  
>INSTANDESETZUNG  
>ERTÜCHTIGUNG  
>BAULEITUNG  
>AUSSCHREIBUNG  
>ENTWICKLUNG  
>SCHWERTRANSPORTE  
>WETTBEWERBE

QUALITÄT ZAHLT SICH AUS  
SICHERHEIT IST LEBENSWICHTIG  
BÜCHTING + STREIT  
DENN SIE KÖNNEN, WAS SIE TUN



## 40 Jahre

Ihr zuverlässiger Partner für Maßnahmen in den Bereichen:

- Straßenbau
- Hochwasserschutz
- Kanalisation
- Wasserversorgung

**INGENIEURBÜRO FÜR WASSER- UND ABWASSERTECHNIK IWA GmbH**

Ulrich-Mair-Str. 4, 87435 Kempten, Tel. 0831/52283-0, e-mail: [info@iwa-kempten.de](mailto:info@iwa-kempten.de)

made in germany  
WEKA info verlag gmbh



Ein starkes Produkt braucht starke Partner.

[www.alles-deutschland.de](http://www.alles-deutschland.de)

## BARTSCH | Nachtragsmanagement

**Sachverständigenbüro für**

- Baubegleitendes Vertrags- und Nachtragsmanagement
- Nachtragserstellung / Nachtragsprüfung
- Bewertung der Folgen aus Bauablaufstörungen
- Baumanagement
- Technisches Controlling
- Termin- und Kostenplanung
- Baubetriebliche Beratung

**Dr. Ralph H. Bartsch** – Von der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Baupreisermittlung und Abrechnung im Hoch- und Ingenieurbau sowie Bauablaufstörungen.

80331 München · Herzogspitalstraße 10 · Telefon 0 89/2 12 66 89-0  
Fax 0 89/2 12 66 89-29 · E-Mail: [office@bartsch-nm.de](mailto:office@bartsch-nm.de) · [www.bartsch-nm.de](http://www.bartsch-nm.de)

### BERATUNG · PLANUNG · BAULEITUNG

**Wasserversorgung**  
Wassergewinnung  
Wasseraufbereitung  
Wasserverteilung  
Wasserspeicherung  
Pumpwerke

**Abwasseranlagen**  
Abwasserableitung  
Regenwasserbehandlung  
Instationäre Berechnungen  
Abwasserreinigungsanlagen  
Gebühregrundlagen

**Flussbau**  
Brückenbauwerke  
Renaturierung  
Gewässerbau  
Hochwasserschutz

**Verkehrsanlagen**  
Erschließungen  
Straßen  
Rad- und Gehwege

**GIS**  
Kanal und Wasser



**schwäbisches ingenieurbüro jellen & co.**

87435 KEMPTEN/ALLGÄU  
Stuibenweg 12  
Telefon 0831/52177-0  
Telefax 0831/52177-10  
E-Mail: [info@ib-jellen.de](mailto:info@ib-jellen.de)  
Internet: <http://www.ib-jellen.de>

## B 19 neu „Auf einen Blick“

<b>Baulastträger</b>	Bundesrepublik Deutschland
<b>Auftragsverwaltung</b>	Freistaat Bayern
<b>Beteiligte Baubehörden</b>	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern Regierung von Schwaben Staatliches Bauamt Kempten
<b>Partner für den Hochwasserschutz Obere Iller</b>	Wasserwirtschaftsamt Kempten

<b>Termine:</b>		<b>Baulänge:</b>
Spatenstich am Bahnübergang Kuhnen	02.03.2000	
Verkehrseröffnung BÜ Kuhnen	11.11.2002	1,7 km
Verkehrseröffnung OU Waltenhofen	04.10.2004	2,3 km
Verkehrseröffnung Herzmanns – Martinszell	31.10.2006	2,4 km
Verkehrseröffnung Martinszell – Heuberg	05.09.2008	1,9 km
Verkehrseröffnung Heuberg – Immenstadt	17.09.2009	5,6 km
Summe Bauzeit / Baulänge:	rd. 10 Jahre	13,9 km

<b>Massen:</b>		<b>Anschlussstellen:</b>
Eingebauter Asphalt	rd. 150.000 t	Waltenhofen/Lanzen (A 980)
Eingebauter Frostschutzkies	rd. 175.000 m <sup>3</sup>	Kuhnen (OA 22)
Bewegte Erdmassen	rd. 1,1 Mio. m <sup>3</sup>	Herzmanns (Gemeindestraße)
Länge Entwässerungsleitungen	rd. 43 km	Martinszell (OA 1, Halbanschluss)
Entwässerungsschächte	rd 1.000 Stck	Heuberg (OA 5)
6 Regenrückhalte- und 4 Versickerbecken		Immenstadt (B 308)
Eingebauter Beton (Bauwerke)	50.000 m <sup>3</sup>	
Betonstahl	4.500 t	

<b>Ingenieurbauwerke:</b>	<b>Querschnitt:</b>
20 Brückenbauwerke	Sonderquerschnitt SQ 21:
2 ökologische Grünbrücken	2 x 7,5 m befestigte Fahrbahn
1 Tunnel	2,0 m Mittelstreifen z.T. aufgeweitet
1 temporäre Illerbrücke für den Baustellenverkehr	2 x 2,0 m kiesbefestigte Bankette
3 temporäre Fußgängerbrücken	



# BEIM HAXENWIRT WIRTSCHAUS – HOTEL

Fam. Dressel  
Thanners 6 1/2 • 87509 Immenstadt  
Telefon: 08379 / 72889-0  
Fax: 08379 / 72889-72  
E-Mail: [willkommen@beimhaxenwirt.de](mailto:willkommen@beimhaxenwirt.de)  
[www.beimhaxenwirt.de](http://www.beimhaxenwirt.de)

Unser familiengeführtes Hotel bietet Ihnen neu renovierte Zimmer und Ferienwohnungen im Allgäuer Landhausstil an.

Zum gemütlichen Verweilen lassen Sie sich verwöhnen vom reichhaltigen Frühstücksbuffet, sowie einem guten Schluck, Produkten aus unserer hauseigenen Metzgerei und den Haxenwirts Schmankerln aus Küchenmeisters Hand.

♥-lich willkommen



- Urig eingerichtetes Wirtshaus und Biergarten
- Großer Parkplatz auch für Busse am Haus
- Räumlichkeiten für Familien- und Betriebsfeiern
- Gartenhaus mit Liegewiese
- Kinderspielplatz mit Feuerstelle
- Kleiner Streichelzoo
- Kinderspielecke im Haus
- Großer Allgäuer Biergarten
- Eigene Metzgerei
- Moorlehrpfad mit Rundwanderweg und Kiosk
- Langlaufloipe am Haus
- Rad- und Wanderwege in alle Himmelsrichtungen
- Sommer- und Wintersportmöglichkeiten in nächster Nähe
- Pauschalangebote je nach Saison



„Bauen auf höchstem Niveau.“

oberall bau GmbH & Co.KG  
Linggenger Straße 3, 87471 Durach  
Tel. 08 31 / 5 23 32-0, [www.oberall-bau.de](http://www.oberall-bau.de)



mediaprint  
WEKA info verlag gmbh

Dank vieler starker Partner halten Sie diese hochwertige Publikation in Händen.

[www.alles-deutschland.de](http://www.alles-deutschland.de)

Gemeinsam Zukunft gestalten.



## WIR GRATULIEREN

Das Team von Riebel gratuliert dem Staatlichen Bauamt Kempten zur Eröffnung der B19.

Auch für uns ist dies ein Anlass zum Feiern: Wir haben im Auftrag des Bauherrn in Arbeitsgemeinschaft eine Takschiebebrücke für die neue B19 bei Thanners gebaut. Das 250 Meter lange Brückenbau-

werk führt den Verkehr zukünftig vierspurig in ca. 25 Meter Höhe über die Iller.

Deshalb stoßen wir heute gerne mit Ihnen an: Auf die neue B19 und auf ein gutes Stück Mobilität im Allgäu.



[www.riebel.de](http://www.riebel.de)

## Ausblick



Mit dem vierstreifigen Bau der B 19 neu zwischen Waltenhofen und Immenstadt wurde eine enorme Qualitätsverbesserung der verkehrlichen Infrastruktur des Landkreises Oberallgäu erreicht. Bei aller Freude über dieses Ereignis, darf jedoch nicht vergessen werden,

dass nördlich von Waltenhofen sowie südlich von Sonthofen auch künftig noch Handlungsbedarf besteht:

- Die B 19 zwischen der A 980 bei Waltenhofen und dem Mittleren Ring in Kempten ist eine der Hauptachsen, die in die Allgäumetropole hinein-

führen. Wegen der Häufung von Unfällen an den Knotenpunkten im Bereich Hegge sollen hier punktuell Verbesserungen geschaffen und die Leistungsfähigkeit des gesamten Straßenzuges durch Signalisierung aller Knotenpunkte in grüner Welle optimiert werden.

- In Fischen sollen die Knotenpunkte mit den Kreisstraßen OA 26 und OA 9 durch eine höhenfreie Lösung in Form eines Entlastungstunnels so gestaltet werden, dass es beim Ansturm des Fremdenverkehrs auf die Region nicht mehr regelmäßig zu Stauungen kommt. Die Maßnahme ist im

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten.

- Der stark vom Fremdenverkehr geprägte Fische-Ortsteil Langenwang wird von den täglich rd. 13.000 Fahrzeugen auf der B 19 stark beeinträchtigt. Verkehrsspitzen in der Hauptsaison machen oft ein Einbiegen oder Überqueren schier unmöglich. Eine Umfahrung ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf“ vorgesehen.
- Der geplante Bau von Radwegen entlang der B 19 rundet die Ausbaupläne sinnvoll ab.

[www.alles-deutschland.de](http://www.alles-deutschland.de)

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Staatliches Bauamt Kempten

Rottachstraße 13  
87439 Kempten

### Verlag: mediaprint WEKA info verlag gmbh

**Textbeiträge:** Werner Schmid, Yvonne Nissen, Dr. Hermann Streicher und Bruno Fischle mit freundlicher Unterstützung durch Prof. Dr. Dr. Lothar Zettler und das Wasserwirtschaftsamt Kempten.

**Fotos:** Werner Schmid

**Luftbilder:** Jochen Jankowsky und WWA Kempten

**Geobasisdaten:** © Bayerische Vermessungsverwaltung

Diese Broschüre ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Funksendung oder der Vervielfältigung und Verbreitung

in jeglicher Weise, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern kostenlos herausgegeben. Ein Verkauf ist unzulässig. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen als Informations- oder Werbemittel. Unabhängig davon darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundes- und Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Nachdruck und Übersetzungen sind – auch auszugsweise – nicht gestattet. Nachdruck oder Reproduktion, gleich welcher Art, ob Fotokopie, Mikrofilm, Datenerfassung, Datenträger oder Online nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

87435172/1. Auflage/2009



mediaprint  
WEKA info verlag

mediaprint WEKA info verlag gmbh  
Lechstraße 2  
D-86415 Mering  
Tel. +49(0)8233 384-0  
Fax +49(0)8233 384-103  
info@weka-info.de · www.weka-info.de  
www.alles-deutschland.de

### In unserem Verlag erscheinen

#### Produkte zu den Themen:

- Bürgerinformationen
- Klinik- und Gesundheitsinformationen
- Senioren und Soziales
- Kinder und Schule
- Bildung und Ausbildung
- Bau und Handwerk
- Dokumentationen

#### Infos auch im Internet:

[www.alles-deutschland.de](http://www.alles-deutschland.de)  
[www.sen-info.de](http://www.sen-info.de)  
[www.klinikinfo.de](http://www.klinikinfo.de)  
[www.zukunftschancen.de](http://www.zukunftschancen.de)

# Das Staatliche Bauamt Kempten

Aus dem ursprünglich für die B 19 neu zuständigen Straßenbauamt Kempten (SBA-KE) ist im Zuge der Verwaltungsreform V21 im Jahr 2006 durch Fusion mit dem Staatlichen Hochbauamt (SHBA-KE) das Staatliche Bauamt Kempten (StBA-KE) mit den beiden Bereichen Hochbau und Straßenbau entstanden.

## Aufgaben im Bereich Straßenbau:

- Planung, Bau, Unterhalt und Verwaltung von Bundes- und Staatsstraßen, sowie der Kreisstraßen im Landkreis Lindau
- Verkehrssicherheitsarbeit
- Baufachliche Betreuung von Zuwendungsmaßnahmen im kommunalen Straßenbau

## Aufgaben im Bereich Hochbau:

- Planung, Bau und Bauunterhalt von Liegenschaften der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaats Bayern
- Baufachliche Betreuung von staatlichen Zuwendungsbaumaßnahmen
- Erstellung von Wertgutachten

Das Staatliche Bauamt Kempten, als Behörde des Freistaats Bayern, betreut in den Landkreisen Lindau, Oberallgäu, Ostallgäu und Unterallgäu sowie den Kreisfreien Städten Kaufbeuren, Kempten und Memmingen

- rd. 1750 Gebäude des Freistaats Bayern und des Bundes und
- rd. 1150 km Bundes-, Staats- und Kreisstraßen mit rd. 800 Brücken und 3 Tunnel

Der Zuständigkeitsbereich des südwestlichsten Bauamtes im Freistaat Bayern umfasst eine Fläche von 4650 km<sup>2</sup> mit 645.700 Einwohnern in 147 Städten und Gemeinden.



St. Lorenz und Residenz Kempten



Ottobeuren



Kreisverkehr Immenstadt



Brücke Oberreute



OD Aach

**Baden-Württemberg**

**Oberbayern**

**Schweiz**



Birkenallee



Jochstraße

**Österreich**

## WALMENDINGERHORN

Berg der Sinne / Geheimtipp für Genießer

## NEBELHORN

Panorama- und Aussichtsberg /  
Das höchste Skigebiet im Allgäu

## FELLHORN/KANZELWAND

2-Länder-Wanderregion /  
Die modernste 2-Länder-Skiregion

## IFEN

Naturzauber aus Stein /  
Das Schnee-Erlebnis der besonderen Art

## DAS HÖCHSTE: DARAUF KÖNNEN SIE ABFAHREN!

Hoch, höher, DAS HÖCHSTE! Die Bergbahnen Oberstdorf/Kleinwalsertal bringen Sie bequem auf die Gipfel. Und das Beste: Über die neue B 19 kommen Sie bequem und entspannt ans Ziel! Nutzen Sie diesen Vorteil für eine wundervolle, herbstlich-bunte Wandersaison mit besten Aussichten! Freuen Sie sich auf den neuen Riezler Alpsee und den 2-Länder-Wanderweg im Gebiet **Fellhorn/Kanzelwand**. Auf den Erlebnispfad „**Uff d'r Alp**“ am **Nebelhorn**. Auf das Relaxprogramm am **Walmendingerhorn**. Und auf das Wanderer-Dorado **Ifen** mit seinem eindrucksvollen steinernen Gottesackerplateau. Im Winter fahren sowieso alle auf DAS HÖCHSTE ab! **Deutschlands größte Skiarena**, das Zwei-Länder-Gebiet **Fellhorn-Kanzelwand** ist mit der **Fellhornbahn II**, Deutschlands modernster Einseilumlaufbahn, ohne Wartezeiten zu erreichen. Auf dem **Nebelhorn**, Dorado für ambitionierte Boarder und Skifans, führt die längste Talabfahrt der Republik vom Gipfel bis an den Ortsrand. Das **Walmendingerhorn** überzeugt mit tollen Abfahrten auch abseits der Pisten und der **Ifen** erschließt ein weitläufiges Gebiet für Anfänger und Brett-Artisten.

### WETTER- UND VERANSTALTUNGSINFO

Fellhorn/Kanzelwand, Ifen und  
Walmendingerhorn Tel. D: 0700/55 53 38 88,  
Tel. A: 0820/94 94 98  
Nebelhorn Tel. D: 0700/55 53 36 66,  
Tel. A: 0820/94 94 99.

[www.das-hoechste.com](http://www.das-hoechste.com)



**DAS HÖCHSTE**  
BERGBAHNEN  
KLEINWALSERTAL  
OBERSTDORF

# ... na dann allzeit gute Fahrt!

