

Referat Aufbau

- 1.) Präsentation des Höhenprofils L300 sowie L314-K7933-K7935
- 2.) Präsentation derzeitige Fahrzeiten von LKW auf beiden Routen im Vergleich zueinander
- 3.) Verbesserungsmöglichkeiten L300 sowie der BI-Alternativroute in Bezug auf Fahrzeit
- 4.) Kraftstoffverbrauchserörterung LKW bei verschiedenen Fahrsituationen - laut Vergleichstest
- 5.) Schadstoffausstoß (CO₂-Debatte, aktuelle Kfz-Besteuerung, E10)
- 6.) Gegenüberstellung der 2 Verkehrsgutachten
- 7.) Einige Bemerkungen zur B30
- 8.) Einige kritische Worte zur Verkehrsführung der Stadt Bad Waldsee im Vergleich zu den Teilorten
- 9.) Diskussion / Fragen

Werte Mitglieder, willkommene Gäste und interessierte Bürger,

Es gibt Befürworter, aber auch Gegner eines Anschlusses der L300 an die B30. Mein Beitrag hat zum Ziel, einige Vorteile des K7935-Anschlusses gegenüber dem L300-Anschluss aufzuzeigen. Auch möchte ich an Hand der unzumutbaren Zustände in Gaisbeuren und Enzisreute (betrifft Anlieger wie Verkehrsteilnehmer) ein paar Worte zum Plan- und Istzustand der B30 verlieren sowie in Bezug zur L300 bringen.

Zu 1.) *Einblendung Sigma Höhendigramm*

Zu 2.) *Einblendung Fahrzeitenprotokolle*

Zu 3.) *Einblendung Landkartenausschnitt*

Zu 4.) *Einblendung Vergleichstest Actros*

Anfragen zu Verbrauch bei 10% Steigung bei TÜV, DEKRA, Mercedes, MAN blieben unbeantwortet bzw. sie teilten mit, dass keine Zahlen vorliegen

Zu 5.)

Einblendung Verbrauchs- und Schadstoffberechnung

Zu 6.)

Einblendung Anhang Verkehrsgutachten (aus der SZ)

Für Bad Waldsee gibt es 2 aktuelle Verkehrsgutachten:

a) 2008 durchgeführt vom Regierungspräsidium

b) 2009 durchgeführt von der Dr. Brenner AG

Dass die nach Ingenieurskunst ausgewerteten und prognostizierten Zahlen allerdings teils sehr weit daneben liegen hat mir ein Bericht in der Schwäbischen Zeitung von Anfang Februar 2011 bewiesen. Ich habe Ihnen die Übersicht hier nochmals zur Einsicht und es lohnt sich, die Zahlen der 2 Gutachten kritisch zu vergleichen. Ich beschränke mich der Übersicht halber auf 5 Straßen im Stadtgebiet jeweils mit der Annahme, dass KEIN zusätzlicher B30-Anschluss hergestellt wird. Vergleichen wir hierzu die RP Ist Zahlen 2008 sowie die Prognose des RP für 2025 sowie den ISTZUSTAND bei der Zählung durch Ingenieurbüro Brenner 2009:

Ergebnis pauschal:

Bereits 2009 hatten 3 von 5 Straßen die Prognose für 2025 bereits erheblich übertroffen,

in der Schützenstraße Nord ist die Vorhersage für 2025 bereits 2009 nahezu Realität,

doch in der Schützenstraße Ost - für die der deutlichste Zuwachs an Verkehr vorausgesagt wurde - : hier ist der Verkehr entgegengesetzt der Erwartung von 2008 um 35,1% zurückgegangen!!!

Details:	RP	RP	RP	Brenner	eingetretener Fall
Straße	Ist-Zustand 08	Prognose 2025	Zunahme ->25	Istzustand 09	Änderung geg. 08
Frauenbergstraße	9373	9941	6 %	11800	+ 25,9 %
Wolfegger Straße	4456	5047	13,3 %	5400	+ 21,2 %

Schützenstr. Ost	3853	5067	31,5 %	2500	- 35,1 %
Schützenstr. Nord	9225	11902	29 %	11700	+ 26,8 %
Richard Wagner Str.	3668	4752	29,6 %	5100	+ 39 %

Sie können mir nun entgegnen, dass die Prognose ja für 2025 und nicht für 2009 gerechnet wurde. Doch haben Sie angesichts dieser drastischen Abweichungen binnen nur 1 Jahr nicht auch Zweifel an der Treffer-quote der Gutachten? Man sollte ja in etwa davon ausgehen können, dass zumindest in einigen Straßen der Verkehr um maximal 2 % binnen 1 Jahr zugenommen hat, wenn für 17 Jahre eine Änderung um rund 30% vorhergesagt wird. Was war bei den Gutachtenzählungen in der Schützenstr. Ost los? Gab es eine Umleitung??? – z.B. Sperrung einer Straße? Aus den Gutachten geht keine Information für die Bevölkerung hervor. Haftbar sind die Gutachter auch nicht, denn sonst hätten wir in Gaisbeuren wohl schon lange eine andere Situation – doch dazu später.

Dass den Stadträten ihr eigener Verstand sowie die jahrzehntelange eigene Beobachtung der Situation mehr dienlich sein könnte zeigen die vorigen Zahlen meiner Meinung nach deutlich auf. Von Volksvertretern erwarte ich, dass sie eine Entscheidung mit so langwierigen Folgen nicht allein am Zahlenmaterial der gezählten Fahrzeuge festmachen, sondern weitere Entscheidungskriterien in die Waagschale werfen. Dazu gehört unter anderem:

- Länge der Trasse durch Ortschaften (L300: 1,7 km / Alternative L314-K7935: 0,8 km)
- Risiko für Verkehr und Anwohner,
- Ökobilanz der Trasse
- Ökonomische Betrachtung der Trasse (Zeitbedarf für die Fahrt)
- Entwicklungsmöglichkeiten der Trasse (auf L300 Verbesserung so gut wie unmöglich....)

All diese Gesichtspunkte vermisste ich in beiden Gutachten sehr (zumindest in den Daten, die z.B. durch Präsentation in Zeitung etc. der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden).

Zu 7.)

- Gaisbeuren und Enzisreute machten 1958 den Vorschlag, dass im Zuge der Flurbereinigungsmaßnahmen eine sinnvolle Änderung der B30-Trasse vollzogen werden soll:
Ergebnis: ABGELEHNT!!!

1980: Der von der Stadt Bad Waldsee in Auftrag gegebene Gesamtverkehrsplan erschien. Darin wurde empfohlen eine dritte Ausfahrt an der B 30 mit der L 300, die nach Haisterkirch führt, zu bauen. Allerdings heißt es auch darin: *„Es ist zu erwarten, dass aufgrund des geplanten Ausbaus übergeordneter Fernverkehrsstraßen (A 96 / A 7) weiträumige Fahrtbeziehungen auf diese hochleistungsfähigen Straßen übergehen werden. Die Verkehrsentwicklung im Zuge der B 30 wird daher erheblich abgemindert werden.“*
1980 verkehrten täglich 6 210 Fahrzeuge auf der Bad Waldseer Ortsumgehung.

- Bei Baidt wurde eine doppelspurige Ortsumgehung gebaut und 2001 wieder rekultiviert
- Entgegen der Annahme der Verkehrsexperten von 1980, dass der Verkehr auf der B30 in Folge des Baus der A96 zurückgehen werde hat er sich seither vervielfacht.
- In Gaisbeuren wurden Grundstücke zwangsenteignet bzw. Gebäude abgerissen, um B30 verbreitern zu können (Abbiegespuren etc. bauen) → googeln: „B30“ Historie
- Soll dies in einigen Jahren in Haisterkirch z.B. mit dem ehemaligen Gasthof zum Kreuz oder dem Friedhof ebenfalls geschehen, falls die Straßenbreite der L300 sich als zu gering erweisen wird? (in Haidgau wäre z.B. das Eckhaus gegenüber Kirchplatz auch betroffen)
- Wie gering sind denn die Chancen von 3 Ortschaften (Mennisweiler, Haidgau, Haisterkirch) auf eine Umgehungslösung, wenn Gaisbeuren und Enzisreute sich schon über ein halbes Jahrhundert vergebens darum bemühen? Ist es da nicht sinnvoller, die Finanzmittel für Mennisweiler zu bündeln und Bergatreute, Haisterkirch, Haidgau mehr zu entlasten?
- Wenn der Verkehr auf der K7935 auf Bad Waldsee zurollt, ist jeder Weg durch die Stadt weiter in Richtung Schussental als auf der B30. Von der L300 kommend ist dies anders.

Verkehrsplanung sollte zum Ziel haben, dass der Verkehr auf geeignete Routen gebündelt wird, um einen „Flächenbrand“ von Verkehrsüberlastung an verstreuten Brennpunkten zu vermeiden. Eine Straße (wie die L300) ist dazu ungeeignet, wenn sie zeitweise wegen Schnee- und Eisglätte für LKW gesperrt werden muss sowie die LKWs in den anderen Zeiten wegen Steilstrecken und Kurven Mühe haben, überhaupt 30 km/h fahren zu können!

Auch wenn es für einige Pendler momentan von Nachteil ist, wenn statt der L300 die K7935 an die B30 angeschlossen wird: sinnvoll ist eine langfristige Planung ohne viele Prognosefälle und Eventualitäten (je nach dann eintretendem Verkehrsaufkommen). Eine weitere Fehlinvestition wie im Falle Baidter Steige gilt es zu verhindern.

Es kann und darf nicht sein, dass sich stets die Städte vom Verkehr befreien und die Teilorte in die Röhre gucken → siehe Gaisbeuren, Eggmansried, Unterschwarzach,

Zu 8.)

Einblendung Bild / Grafik Verkehrsschild an L300

Während Städte erkannt haben, dass z.B. Stadttore eine willkommene bauliche Engstelle sind, um Verkehrszufluss in die Innenstadt zu drosseln, werden auf dem Land alle vorhandenen Schikanen entfernt. Im Bereich Haisterkirch möchte ich 2 Bachbrücken über den Haisterbach (Hittelkofer Str. sowie Am Haidgauer Berg) nennen, in Osterhofen das „Alte Schulhaus“.

Aus Richtung Haisterkirch kommend ist am Ortseingang Bad Waldsee immer noch eine 3,2 Meter Höhenbeschränkung auf dem Verkehrsschild abgedruckt, obwohl der Wurzacher Torturm seit über zehn Jahren über die Muschgaystraße umfahren wird. Vom Scherbenweiler kommend darf wegen entgegengesetzter Einbahnstraße der Hafendeckel mit jeglichem Kraftfahrzeug seit zig Jahren nicht mehr durchfahren werden!!! Der Verkehr wird grundlos mehr als 4 km umgeleitet. Wie würde die Stadt Bad Waldsee mit einer derartigen Irreführung des Verkehrs in einer Ortschaft umgehen?

Zu 9.) Diskussionen

Einblendung Unfälle und Bankettbeschädigungen an L300

Ich wünsche allen Gesprächen einen sachlichen Verlauf. Die vorgetragenen Argumente sollen nicht dazu dienen, die Bürgerschaft zu spalten. Mein Anliegen ist vielmehr, dass Schüler auf ihrem Schulweg nicht unnötigen Gefahren ausgesetzt werden, dass z.B. Aufführungen im Klosterhof weiterhin Bestand haben können sowie dass die alte Linde mancher Diskussion noch Schatten spenden darf....

Wie viel Ortsmittelpunkt wollen wir in Haisterkirch und Haidgau dem Verkehr noch opfern??? „JZ“