



Familie Bohnacker, Im Flinsenlau 1, 89143 Blaubeuren

Landratsamt Alb-Donau-Kreis
Herr Landrat Heiner Scheffold,
Herr Birzele und Herr Holthausen
Schillerstraße 30
89077 Ulm

Yvonne & Philipp
Bohnacker
Im Flinsenlau 1
89143 Blaubeuren
Telefon: 07344/919469
E-Mail: Philipp_Bohnacker@live.de

nachrichtlich:
den Kreistagsabgeordneten &
dem Gemeinderat Blaubeuren

Dienstag, 22. Juni 2021

Betreff: Gegenwurf zur Bewertung der Streckenalternativen

Sehr geehrter Landrat,
Sehr geehrte Herren Birzele & Holthausen,

wir schreiben Ihnen um Sie auf ein Problem mit ihrer Notentabelle von der Kreistagssitzung hinzuweisen, die zur objektiven Auswahl einer neuen Trasse für die K7406 führen soll. Hierzu möchten wir erstmal näher auf die Notengebung im Allgemeinen eingehen: Noten sollten möglichst die Kriterien der Objektivität, Reliabilität und Validität erfüllen.

- Objektivität bedeutet, dass ein Verfahren unabhängig von der messenden Person sein muss. D.h. zwei unterschiedliche Personen sollten im Idealfall zu der gleichen Note kommen.
Hier haben wir bei vorliegender Notentabelle die größten Probleme.
Die einzelnen Aspekte (Mensch, Boden, Landschaftsbild) brauchen nachvollziehbare Kriterien, die entweder argumentativ oder empirisch abgesichert werden.
- Reliabilität meint die Zuverlässigkeit einer Messung. Zwei Messungen der gleichen Person hintereinander sollten möglichst auch zur gleichen Bewertung führen. In unserer Kritik hier untergeordnet. Das wäre dann relevant, wenn es darum geht, wann man z.B. ein Lärmgutachten erstellt.
- Validität schließlich bedeutet, dass ein Messverfahren auch gültig ist. Hier wird beleuchtet, ob auch wirklich das gemessen wird, was gemessen werden soll. Dies wäre hier auch ein Problem der herangezogenen Aspekte und ihrer Gewichtung. ¹ Es gibt gewichtige Argumente wie Fahrzeit, Leistungsfähigkeit, Mensch, Boden, Agrarstruktur, Hilfskräfte sowie Kosten und es gibt weniger gewichtige wie z.B. Überholsichtweiten und Kurvigkeit. Alle gleich zu gewichten verzerrt die Aussagekräftigkeit des Ergebnisses.

Im Folgenden möchten wir versuchen diese Punkte auf ihre Tabelle zu beziehen:

¹ Vgl.: <https://www.bpb.de/gesellschaft/bildung/zukunft-bildung/213307/schulnoten>

Folie 1

Tabelle Bohnacker						Tabelle Holthausen/Birzele					
Variante	Verkehrsqualität					Variante	Verkehrsqualität				
	Steigung	Fahrtzeit x2	Überhol- sichtweiten *0,5	Leistungs- fähigkeit	Gesamt		Steigung	Fahrtzeit	Überhol- sichtweiten	Leistungs- fähigkeit	Gesamt
0.1	3	1	6	3	11	0.2	3	1	6	1	11
0.2	3	1	6	1	9	0.3	3	1	6	1	11
0.3	3	1	6	1	9	0.4	3	1	6	1	11
0.4	3	1	6	1	9	1	5	6	1	3	15
1	5	6	1	3	20,5	2	3	4	1	3	11
2	3	4	1	3	14,5	3	3	3	1	3	10
3	3	3	1	3	12,5	4	3	4	1	3	11
4	3	4	1	3	14,5						

Ihre erste Folie betrachtet die Verkehrsqualität. Da wir Laien im Bereich der Verkehrsplanung sind, können wir Ihnen hier nicht allzu viel entgegensetzen. Ihre Noten bei den Aspekten lassen wir daher stehen. Lediglich die Kriterien würden uns hier interessieren.

Allerdings sehen wir hier ein Problem bei den Punkten Fahrtzeit und Überholstrecken. Denn wer eine eklatant kürzere Strecke zu bewältigen hat, hat deutlich weniger Bedarf andere Verkehrsteilnehmer zu überholen.

Während Sie aber bei den Varianten 2-4 eine gute 3 und 4 bei der Fahrtzeit verteilen, bekommen die Bestandsvarianten eine 6 bei der Überholmöglichkeit. Die Überholmöglichkeit fließt also deutlicher ins Endergebnis ein als die Fahrtzeit. Das wäre dann ein Verstoß gegen die Validität ihrer Bewertung. Wir schlagen vor die Fahrtzeit doppelt zu gewichten, da Sie starke Auswirkungen auf den Ausstoß von CO2 und den Zeitbedarf der Bürger hat, also eigentlich 2 Aspekte bedient.

Folie 2

Tabelle Bohnacker					Tabelle Holthausen/Birzele				
Variante	Verkehrssicherheit				Variante	Verkehrssicherheit			
	Knoten- punkte	Fahrbahn- breite	Kurvigkeit *0,5	Gesamt		Knoten- punkte	Fahrbahn- breite	Kurvigkeit	Gesamt
0.1	1	3	6	7	0.2	1	1	6	8
0.2	1	1	6	5	0.3	1	1	6	8
0.3	1	1	6	5	0.4	1	1	6	8
0.4	1	1	6	5	1	3	1	1	5
1	5	1	3	7,5	2	3	1	1	5
2	5	1	2	7	3	3	1	3	7
3	5	1	3	7,5	4	3	1	3	7
4	5	1	3	7,5					

Die Bestandsvarianten haben keine wesentliche Belastung an Knotenpunkten. Die Varianten 1-4 jedoch haben Sie meines Erachtens nicht schlecht genug bewertet. Durch die neue Verbindung zwischen Sonderbuch und Hessenhöfen wird ein Teil der Autofahrer die B28 im Tal umfahren. Der Verkehr wird auf diesen Varianten also deutlich höher sein, als auf den Bestandsvarianten. Nun hat man zuerst den Knotenpunkt zwischen Sonderbuch und Asch, der neu geschaffen werden muss. Der nächste liegt auf den Hessenhöfen, wo die mögliche Kreisstraße in die L1230 mündet. Schließlich haben wir noch den Knotenpunkt wo L1230 und B28 zusammenfließen. Diese Knotenpunkte müssen an die veränderten Verkehrsbedingungen angepasst werden. Doch hier nicht genug. Auch unser Hof muss an die Kreisstraße angebunden werden. Und die Flurstücke wollen auch angefahren werden, wenn Sie nicht eine große Zahl an Zufahrten machen wollen brauchen Sie also einen begleitenden Feldwirtschaftsweg. Der ist, so wie wir die Vorlage gelesen habe, weder beim Bodenverbrauch, noch in den Kosten miteingerechnet. Wir halten hier eine 5 für angebrachter als eine 3, finden das aber noch gnädig.

Bei der Fahrbahnbreite gibt es keinen Diskussionsbedarf. Bei der Kurvigkeit sehen wir, wie eingangs erwähnt ein Problem mit der Validität. Klar kann man der Steige eine 6 geben. Aber zugunsten von Fahrzeit, Landschaftsbild, Flächenverbrauch etc. nehmen wir ein paar Kurven gerne in Kauf. Wir gewichten diesen Aspekt daher mit 0,5. Außerdem muss Kurvigkeit nicht zwangsläufig negativ sein. Menschen die eine sonntägliche Spazierfahrt mit PKW oder Motorrad machen wollen ziehen die kurvenreiche Bestandsvariante sicherlich vor.

Folie 3

Tabelle Bohnacker						Tabelle Holthausen/Birzele							
Varianten	Umwelt					Gesamt	Varianten	Umwelt					Gesamt
	Boden x2	Wasser	Schutzgebiete	Landschaftsbild				Boden	Wasser	Schutzgebiete	Landschaftsbild		
0.1	1	6	6	1	15								
0.2	2	6	6	3	19	0.2	3	6	6	6	21		
0.3	3	6	6	4	22	0.3	3	6	6	6	21		
0.4	4	6	6	6	26	0.4	3	6	6	6	21		
1	6	6	1	4	23	1	3	6	1	3	13		
2	6	6	1	6	25	2	3	6	1	3	13		
3	6	3	3	6	24	3	3	3	3	3	12		
4	6	3	3	6	24	4	3	3	3	3	12		

Den Aspekt Boden beim nächsten Block können wir nicht nachvollziehen. Die neuen Trassen damit gutzurechnen, dass man sagt, man entsiegele ja auch wieder Flächen, kann nicht Ihr Ernst sein.

Erstens müsste die Steige ja auch für Rettungskräfte freigehalten werden, denn anders könnten Sie die Hilfsfristen nicht einhalten. Die Ortsverbindungswege zu entsiegeln würde bedeuten, dass Sie den Radverkehr auf der Albhochfläche lahmlegen und gleichzeitig die Wirtschaftswege der Bauern vernichten. Wir schlagen daher vor, in der Kategorie Boden die Steige je nach Ausbaustufe schlechter zu bewerten, da die Fahrbahn ja zunehmend breiter wird. Die Neubautrassen dagegen allesamt mit einer 6. Es ist nicht zu bestreiten, dass diese mit einem extremen Flächenverbrauch im Vergleich zur Bestandsstrasse einhergehen. Zumal die Steige bei den Varianten 1-4 ja nicht abgebaut wird und somit weiterhin wie eh und je sichtbar bleiben wird.

Schutzgebiete haben Sie sicherlich richtig berücksichtigt. Wir möchte nur anmerken, dass es ein Trugschluss ist, dass dort wo noch kein erklärtes Schutzgebiet ist, nichts zu schützen wäre!

Das Landschaftsbild ist allerdings ein Punkt der genauer zu beleuchten wäre. Da er das ästhetische Empfinden anspricht ist er am anfälligsten für den Aspekt der Objektivität. Als objektiven Anhaltspunkt schlagen wir daher die Perspektivität vor:

Die Steige wird von unten gesehen. Allerdings befindet Sie sich im Wald. Daraus abgeleitet müssen wir festhalten, dass Sie nur im Winter bei entlaubten Bäumen gut zu erkennen ist. Kommen Sie doch gerne mit uns auf einen Spaziergang durch Blaubeuren, gerade haben die Bäume Laub.

Schaut man von unten auf die Steige ist von der Straße selbst nur ein sehr kleiner Querschnitt zu erkennen. Die Fahrzeuge allerdings erhöhen die Sichtbarkeit. (Wir reden vom Winter).

Wir geben eine 2 bei der B0.2 Variante, schließlich ist man den Anblick der aktuellen Steige ja schon gewohnt. Man könnte aber auch eine 3 geben. Weil das Bankett und die Kurvenaufweitungen sicherlich die Straße etwas massiver wirken lassen als die Aktuelle. Aber was solls, die Straße sieht man ja kaum. Beschäftigen Sie sich lieber damit wie man die Stützbauwerke ordentlich gestaltet, dass diese vielleicht sogar an den Charme der aktuellen Bauwerke anlehnen.

Um die Sanierungsfähigkeit der Alten Kreisstraße genauer zu beleuchten, sollte allerdings das Gutachten offengelegt werden, sodass Bürger mit Fachverstand das ganze nachprüfen können und sich eine eigene Meinung dazu bilden können, was Bürgerbeteiligung ermöglichen würde. Es wäre schade, die billigste Variante zu früh, zu leichtfertig über Bord zu werfen. Daher haben wir die Benotung um diese Variante ergänzt.

Eine B0.3-Variante kommt sicher auch etwas massiver daher, deshalb geben wir eine 4. Die B0.4.-Variante ist vom Landschaftsbild her gesehen sicher Wahnsinn. Der Querschnitt der Stützmauern, vom Tal her gesehen, sieht sicher furchtbar aus, da sind wir ganz bei Ihnen.

Im Landschaftsbild einer der neuen Trassen würde so eine Straße deutlich mehr auffallen. Stellen Sie sich auf die nordwärts geneigte Streuobstwiese, die nördlich von Sonderbuch liegt (Das ist der Hügel, den sie mit der Variante 4 überrollen) und schauen Sie nach Osten wie die neue Kreisstraße geschmeidig, mäandernd durch Flur und Hecken fließt (Variante 3). Sie können von dort bis auf die Hessenhöfe schauen wie die Straße in einer scharfen Kurve am Reiterhof vorbeizieht. Bravo!

Die Variante 2 rauscht auf der noch wenig erforschten alten Römerstraße (Hauptsächlich ein eleganter Kiesweg durch die Feldflur) mit einer Hochgeschwindigkeitskurve an unserem Hof vorbei frisst sich schließlich auf Höhe des Flurstücks „Ob dem Steig“ in den Kies und schneidet die Hecken am Flinsenlau nur knapp. Dort verschwindet Sie hinter der Kuppe und taucht an einer Allee aus Ahorn und Kirsche vorbeiflitzend wieder auf; entschwindet schließlich, indem Sie sich zwischen zwei pittoresken alten Hütten hindurchzwängt, unserem Blick. Auch das können Sie vom gleichen Punkt aus zu jeder Jahreszeit betrachten.

Ob das Landschaftsbild darunter leidet oder daran gewinnt, hängt davon ab ob man Straßen mag. Wir mögen Sie nicht, daher vergeben wir eine 6.

Gespannt erwarten wir Ihre Begründung. Wir empfinden Ihre Bewertung jedenfalls als Frechheit.

Folie 4

Tabelle Bohnacker						Tabelle Holthausen/Birzele							
Variante	Sonstige Belange					Variante	Sonstige Belange						
	Mensch x2	Kultur-güter	Agrar-struktur x2	Forst-wirtschaft	Flug-verkehr	Gesamt		Mensch	Kultur-güter	Agrar-struktur	Forst-wirtschaft	Flug-verkehr	Gesamt
0.1	3	1	1	2	1	12	0.2	6	1	1	1	1	10
0.2	4	3	1	1	1	15	0.3	6	1	1	1	1	10
0.3	4	4	1	1	1	16	0.4	6	1	1	1	1	10
0.4	6	6	1	1	1	22	1	3	6	3	1	1	14
1	3	6	5	3	1	26	2	3	6	3	1	1	14
2	5	6	6	3	1	32	3	6	6	3	1	6	22
3	6	6	6	3	6	39	4	3	6	3	1	3	16
4	5	6	6	3	3	34							

Kommen wir zu Block 3. Den Einfluss auf den Menschen zu bewerten ist sicherlich schwierig. Uns würden Ihre Kriterien interessieren. Vielleicht haben Sie, die Steige betreffend, schon ein Lärmgutachten für die Stadt Blaubeuren erstellt. Wir haben natürlich keines, das einzige Mittel das uns bleibt, ist Bekannte und Freunde zu befragen. Meine Noten haben hier also sicherlich auch ein Objektivitätsproblem.

Langsamer Verkehr macht weniger Lärmemission. Also würde eine B 0.1 – Version, die Menschen am wenigsten mit Lärm belasten. Auch den optischen Reiz eines vorbeifahrenden Fahrzeugs sollten wir berücksichtigen. Aber das sieht man ja nur im Winterhalbjahr. Also geben wir der B 0.1 eine 3. Verkehr macht schließlich Lärm. Sperrt man die Steige für LKW über 7,5t könnten wir hier vielleicht sogar eine 2 vergeben. Die Menschen berichten, dass seit der Tempo-50-Regelung die Lärmbelastung nachgelassen hat. B 0.2 hat sicherlich nur leichten Einfluss auf

die Lärmbelastung. Etwas schneller kann man allerdings schon fahren im unteren Bereich und mit der breiteren Fahrbahn. Also geben wir eine 4. B 0.3 hat die gleichen Voraussetzungen, also auch 4. B 0.4 hat ja auch keine andere Fahrbahnbreite. Die optische Störung durch die Straße wollen wir aber nochmal mit einfließen lassen, also 5.

Nun zu den neuen Trassen. Die Variante 1 hat einen Anlieger auf den Hessenhöfen bei der Einmündung auf die Landesstraße. Der ist aber bei den anderen Varianten auch betroffen. Sonst führt die Straße hier durch die Feldflur und stört die Menschen, ähnlich wie die bestehende Steige, durch Zunahme des Rauschens in der Umwelt. Der Punkt Landwirtschaft kommt ja noch. Geben wir also eine 3, wie bei B 0.1. Bei V 2 sind wir, die Fam. Hagymayer und der eben schon erwähnte Anwohner stark in der Wohnqualität beeinträchtigt, die Blaubeurer aber möglicherweise entlastet (Lärmgutachten). Der Einfluss auf das Naherholungsgebiet von Sonderbuch, Asch und den Hessenhöfen, insbesondere des Reit- und Fahrradverkehrs wäre aber deutlich. Daher vergeben wir eine 5. Wir würden uns hier aber auch auf eine 4 einlassen. Bei den Varianten 3 und 4 wäre der Reiterhof verheerend getroffen. Reitsport würde verunmöglicht. Wir wären auch von den Fahrgeräuschen betroffen, aber lassen wir das. Die Sonderbacher Bürger hätten bei dieser Variante jedoch auch deutlich mehr Lärm. Man könnte höchstens noch unterscheiden zwischen 3 und 4, da bei 4 wenigstens die Menschen in der Brechhausgasse nicht betroffen sind. Also Note 6 bei Variante 3 und 5 bei Variante 4.

Kulturgüter finden wir recht abstrakt und können nicht viel damit anfangen. Die Hammerschmiede, und die alten Stützbauwerke der Steige am Blautopf könnte man jedoch gern miteinbeziehen, also vielleicht 1 bei der Bestandstrasse in aktueller Form, Note 3 bei Ausbau B 0.2, Note 4 bei B 0.3 und Note 6 bei B 0.4. Wir wissen aber nicht ob das Sinn ergibt. Der Einfluss auf die Agrarstruktur ist aber stark. Hier nur eine 3 zu vergeben ist unseres Erachtens nach nicht begründbar. Sie planen eine neue Kreisstraße mit regem PKW und LKW-Verkehr. Zur ordentlichen Bewirtschaftung der Felder wäre also ein Feldwirtschaftsweg links und rechts der neuen Kreisstraße erforderlich, mit erheblicher Auswirkung auf die Agrarstruktur. Wenn nicht haben wir diese Auswirkungen auch. Dann wirken sich aber Agrarwirtschaft und Verkehr gegenseitig negativ aufeinander aus. Bei V 1 halten sie sich am striktesten an die bestehenden Wege, deshalb eine vier. Die anderen Varianten überfahren alle die bestehende Feldflur, also 6.

Die Forstwirtschaft profitiert natürlich von der Steige. Hier kann gut das Holz abgefahren werden, auch wenn hier immer wieder Vollsperrungen von Nöten sind. Die Varianten B 0.2 – 0.4 sollten daher eigentlich eine weitere Verbesserung bringen. Allerdings wäre zu bedenken dass bei B 0.4 die vielen und hohen Stützbauwerke eine Hürde darstellen könnten – Spekulation, daher auch 1.

Bei einem Rückbau der Steige zum Radweg wäre die Abfuhr eventuell schwerer zu bewerkstelligen. Zudem ist die Steige dann immer noch nicht repariert. Also Note 3. Mit den Noten zum Flugverkehr sind wir einverstanden.

Folie 5

Tabelle Bohnacker								
Variante	Sonstige Belange							
	ÖPNV	Hilfskräfte x2	Kombi RW	Bauwerke	Kosten x2	Gesamt	Summe	als Note
0.1	1	1	5	6	1	16	61	2,3
0.2	1	1	4	4	1	13	61	2,3
0.3	1	1	4	5	3	18	70	2,7
0.4	1	1	1	6	6	22	84	3,2
1	6	6	1	1	5	30	107	4,1
2	4	6	1	1	5	28	106,5	4,1
3	3	6	1	1	5	27	110	4,2
4	4	6	1	1	5	28	108	4,2

Tabelle Holthausen/Birzele								
Variante	Sonstige Belange							
	ÖPNV	Hilfskräfte	Kombi RW	Bauwerke	Kosten	Gesamt	Summe	als Note
0.2	1		6	6	1	14	64	3,2
0.3	1		6	6	3	16	66	3,3
0.4	1		1	6	6	14	64	3,2
1	3		1	1	3	8	55	2,8
2	3		1	1	3	8	51	2,6
3	3		1	1	3	8	59	3,0
4	3		1	1	3	8	54	2,7

Der ÖPNV hat die gleichen Probleme wie private Verkehrsteilnehmer. Ein weiterer Weg bedeutet längere Fahrtzeiten. Also schlagen wir vor die gleichen Noten wie bereits bei Fahrtzeit (wohlgemerkt, die Noten, die Sie gegeben haben) zu evrgeben. Die kurvigere Strecke der Steige wirkt sich eventuelle negativ, das Fehlen von Knotenpunkten dagegen positiv aus. Hilfskräfte sind bei den neuen Varianten mit 6 zu bewerten, die Hilfsfristen können nicht eingehalten werden, daher ungenügend. Die Steige ist dagegen die kürzest mögliche Verbindung, daher 1.

Der Aspekt Radweg ist bei Ihnen dichotom gewertet. Wir sind uns nicht sicher ob das objektiv gesehen zulässig ist. Valide ist es aber sicher nicht. Wir wollen doch die Verkehrsqualität auch für den Radverkehr betrachten, und da gibt es sicher Unterschiede zwischen den Varianten. Aber erstmal zu den Varianten 1-4. Die 1 bekommen Sie nur, wenn Sie die Feldwirtschaftswege und Ortsverbindungswege nicht entsiegeln, sowie einen Begleitweg vorsehen. Benoten wir also die Situation für Radfahrer mit 5.

Nun zu den Bestandsvarianten:

Man kann auf der Steige durchaus fahren, es erfordert aber gegenseitige Rücksichtnahme. Ein talseitiges Bankett aus Beton und ohne Schwelle ermöglicht es dem Radfahrer, schweren Fahrzeugen beim Bergauffahren aus dem Weg zu gehen und ihnen so das Überholen zu erleichtern.

Daher würden wir bei B 0.2 und B 0.3 eine 4 geben.

Übrigens: Bei der Bermaringer Steige wurde eine solche Lösung gefunden. Leider ist der Betonsteifen hier nicht durchgehend. Warum brauchen wir nach Blaubeuren unbedingt eine B 0.4 Variante mit Radweg? Die Bermaringer Steige hat man ja auch ohne Radweg bauen können. Bei den Kosten gehen wir bei den Varianten auf der Alb von der 3 auf die 4, weil sie ja in den Grundstückserwerb müssen, welchen sie laut Vorlage nicht berücksichtigt haben. Wir glauben zwar ihre Schätzung ist zu positiv, aber das wäre jetzt zu provokant.

Fazit:

Für uns ergibt sich hier ein gänzlich anderes Bild. Der Eingriff an der Steige sollte nach unserer Bewertung so gering wie möglich aber so groß wie nötig sein um eine dauerhafte Lösung für die nächsten, sagen wir 50, Jahre zu finden. Die Varianten über die Alb sind unserer Bewertung zu folge unabhängig davon, ob wir Anlieger sind oder nicht, Unsinn.

Sollten Sie jedoch empirische Daten oder Gegenargumente haben, können Sie diese ja gerne für die Öffentlichkeit verfügbar und überprüfbar machen.

Auch möchten wir Sie hier noch einmal darauf hinweisen, dass es für alle interessierten Bürger wichtig wäre zu wissen welche Kriterien Sie zu den einzelnen Aspekten heranziehen, so erreichen Sie mehr Objektivität und eine breitere Akzeptanz der Maßnahmen.