

Tobias Vollmer

Blaubeuren, 18.6.2021

Landratsamt Alb-Donau-Kreis  
Herr Landrat Heiner Scheffold  
Schillerstraße 30  
89077 Ulm  
Per Email an [info@alb-donau-kreis.de](mailto:info@alb-donau-kreis.de)

Nachrichtlich an die Mitglieder des Ortschaftsrates Sonderbuch, den Bürgermeister der Stadt Blaubeuren sowie „das Blaumännle“

### **Sonderbucher Steige – Planungsimpulse und Bürgerbeteiligung**

Sehr geehrter Herr Landrat Scheffold,

als betroffener Sonderbucher Bürger, Ortschaftsrat in Sonderbuch und Betroffener der geplanten Baumaßnahme „Sonderbucher Steige“ wende ich mich heute an Sie, um zur Planung beizutragen.

Vorab möchte ich anmerken, dass ich den starken Verdacht und zugleich Sorge habe, dass sich die Bürgerbeteiligung auf das Ausbaden der Kreistagsbeschlüsse beschränken wird. Die aktuelle Informationslage seitens Landratsamt zeigt deutlich, dass der Lösungstrichter bereits verengt wird, Varianten nicht mehr so ernsthaft wie andere betrachtet werden. Dass in diesem Zuge die Ausschusssitzung am 14.6.2021, welche für die Kreisräte per Videokonferenz stattfand, für die Öffentlichkeit nur über eine Präsenzteilnahme im Landratsamt erlebbar war, vervollständigt das Gesamtbild und schadet dem Ansehen der öffentlichen Verwaltung in der Bürgerschaft zusammen mit dem o.g. Vorgehen sehr.

#### **Kontext**

Wir sind eine vierköpfige Familie, die jährlich > 1.000 Fahrten von und nach Blaubeuren über die Sonderbucher Steige hat. Diese setzen sich zusammen aus dem wöchentlichen Einkauf sowie Hol- und Bringfahrten für unseren Sohn im Kindergarten und zur Musikschule und Taekwondo in Blaubeuren, sowie zu Ärzten und sonst auch noch ein paar Fahrten. Unsere Tochter besucht derzeit die Grundschule in Asch. Weshalb die ganzen Fahrten?

- Kindergarten (2x Hin- und zurück täglich): Da der Sonderbucher Kindergarten beim Kindergarteneintritt unseres Sohnes vor einigen Jahren noch kein Ganztagesmodell anbot, mussten wir ihn in Blaubeuren anmelden. Er fühlt sich dort übrigens sehr wohl.
- Musikschule/Taekwondo: Es gibt kein vergleichbares Angebot in Sonderbuch. Da unser Sohn in Blaubeuren im Kindergarten ist, fiel die Wahl auch hier auf Blaubeuren.
- Ärzte: selbstredend gibt es in Sonderbuch keine entsprechenden Ärzte

- Einkäufe: 1x wöchentlich (= 2 Fahrten)

Viele meiner Nachbarn und Bekannten haben ähnliche Konstellationen. Um es konkret zu machen, bleibe ich bei unserem Beispiel.

### **Planungsimpulse**

Neben den Impulsen, welche Ihnen bereits durch Familie Bohnacker bekannt gemacht wurden und welche ich unterstütze, möchte ich folgende weitere Impulse geben:

### **Kriterium der Förderfähigkeit**

In ihrer Vorlage wird die Förderfähigkeit immer wieder herausgestellt. Nachdem der Bürger auch die Fördertöpfe mit seinen Steuern füllt, bedient dieses Kriterium lediglich das allgegenwärtige Silodenken und den Ansatz lokaler Optimierung. Ein Verwerfen von vernünftigen Lösungen rein aufgrund des Silodenkens bitte ich zu vermeiden. Wir brauchen ein Sträßle, keine Autobahn – selbst wenn es die geschenkt gäbe, würde ich sie nicht haben wollen.

### **Veränderung des Verkehrsaufkommens**

Die in Ihren Plänen sich deutlich erhöhende Verkehrslast scheint mir wichtige lokale und globale Faktoren nicht zu berücksichtigen. Bei den lokalen Faktoren ist die örtliche Infrastruktur und deren Veränderung aus meiner Sicht maßgeblicher Einflussfaktor. Somit müssen in solchen Zahlen auch berücksichtigt werden:

- a) Neubau des Kindergartens in Sonderbuch mit besserem Betreuungsangebot ab ca. Jahresende. Bezogen auf unsere Situation würden damit durch lokale Betreuung eines einzigen Kindes in Sonderbuch anstatt in Blaubeuren 4 Fahrten werktäglich entfallen, also ca. 880 Fahrten im Jahr.
- b) Einführung des Studenttaktes im ÖPNV zwischen Blaubeuren und Sonderbuch. Nachdem es derzeit in den Ferien z.B. eine einstellige Anzahl Busfahrten von Sonderbuch nach Blaubeuren pro Woche gibt, bedeutet dies einen Quantensprung. Damit entfallen hoffentlich viele Hol-Bringdienste älterer Kinder.
- c) Der Ortschaftsrat Sonderbuch werkelt an einem Konzept für ein Mitfahrbänkle, welches ebenfalls die Anzahl von Fahrten reduzieren wird.

Neben den lokalen Faktoren leben wir ja in einer Zeit des Klimawandels, in der das Mobilitätsverhalten sich mit hoher Wahrscheinlichkeit ändern wird (bzw. muss). CO<sub>2</sub>-Bepreisung und Mobilitätswende seien als sicherlich bekannte Stichwörter genannt. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Faktoren ebenfalls in den Prognosezahlen berücksichtigt werden.

Ein stupides Fortschreiben von Zahlen, wie man es in den letzten 30 Jahren wahrscheinlich machen konnte, führt in der aktuellen Zeit zu überdimensionierten Lösungen, welche am tatsächlichen Bedarf vorbeigehen.

## **Verlängerung der Wegstrecken**

Durch die Variante 1 verlängert sich die Wegstrecke zwischen Blaubeuren Rathaus und Sonderbuch Dorfgemeinschaftshaus um geschätzt 6,1 km, durch die Varianten 3 und 4 um ca. 3,7 km. Variante 2 wird wahrscheinlich knapp 4 km Umweg gegenüber der Bestandstrasse bedeuten.

Hochgerechnet mit den von Ihnen genannten Zahlen ergibt sich eine jährliche Gesamtumwegstrecke von zwischen 3,5 Mio km p.a. (V3/V4 mit 2019-er Zahlen) und 8,5 Mio km p.a. (V1 mit 2035-er Zahlen). Bei konventionellen Fahrzeugen und Verbrauch von 7,8l/100km (Quelle: Statista) ergibt das einen zusätzlichen Kraftstoffverbrauch zwischen 273.000 Litern jährlich (V3/V4 mit 2019-er Zahlen) und 663.000 Litern jährlich (V1 mit 2035-er Zahlen).

Die von Ihnen genannte Begründung „... sind motorisierte Verkehrsteilnehmer jedoch erheblich weniger empfindlich bezüglich Mehrlängen“ mag sachlich richtig sein, im Zuge der dringend notwendigen Klimaziele ist eine solche Argumentation mehr als unangebracht, eher skandalös.

Daneben sei auf die Mehrkosten für die Verkehrsteilnehmer hingewiesen. Für uns mit unseren >1.000 Fahrten jährlich bedeutet Variante 1 Mehrkosten von fast 2.000 € jährlich (auf Basis von 0,30 €/km). Interessanterweise entstehen die Mehrkosten ohne einen erkennbaren Vorteil für uns oder auch andere.

Gleichzeitig kostet die Fahrerei noch viel mehr Zeit (6 Min pro Fahrt = 6.000 Minuten bei 1.000 Fahrten = 100 Stunden im Jahr).

Wenn Sie unser obiges Fahrprofil anschauen, werden Sie feststellen, dass eine Reduktion der Fahrten entweder dem Kindeswohl entgegensteht, der Vereinbarkeit von Familie und Beruf oder der Gesundheit. So oder so ähnlich sieht es bei vielen meiner Nachbarn aus.

Bitte beziehen Sie diese Faktoren (Umwelt, Kosten, Zeit) als gesellschaftliche Folgekosten mit in die Abwägungen ein. Weiter bitte ich darum, Kompensationsmaßnahmen für besonders Betroffene mit einzuplanen.

## **Fazit**

Für mich als Bürger ist nicht nachvollziehbar, wie die Priorisierung der Varianten 1..4 gegenüber der Bestandstrasse zustande kommen konnte, denn:

Varianten 0.1-0.3:

- Sind eine wirklich direkte und somit effiziente Anbindung zur Kernstadt in Blaubeuren
- Hat minimalen Flächenverbrauch und schont die Umwelt durch geringe Wegstrecken
- Funktioniert mit wenig Problemen seit 125 Jahren
- Wäre leicht ertüchtigt (Varianten 0.2 oder 0.3) auch zukunftsfähig
- Das Funktionieren basiert auf einer Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer untereinander und fördert auch eine Rücksichtnahme – das hat selbst in den letzten Monaten mit viel Radlerverkehr (Corona!) und vielen Fußgängern auf der Straße gut funktioniert
- Sind neben all diesen Vorteilen auch die preislich günstigsten Varianten.

Varianten 1-4:

- Bedeuten große Umwege mit enormer Umweltbelastung
- haben einen größeren Flächenverbrauch
- zerklüften bisher zusammenhängende Landschaftsflächen
- sind gemäß Ihrer Schätzungen jeweils deutlich teurer als die Varianten 0.1-0.3

- führen zu enormen gesellschaftlichen Folgekosten (Zeit und Geld)
- brauchen einen separaten Radweg (dafür bleibt dann die bisherige Trasse)
- koppeln die Ortsteile Sonderbuch und Asch faktisch von Blaubeuren ab, weil die Wege nach Herrlingen/Blaustein dann effizienter sind.
- führen dazu, dass der Rettungswagen im Ernstfall das eine oder andere Mal zu spät kommt – wer wird das dann verantworten?

Abschließend bitte ich Sie, die Lösung für die Sonderbucher Steige nicht von der Technik, sondern vom Bürger aus zu denken. Der Zweck der Kreisstraßen ist durch die Gemeinschaft begründet, nicht durch die Straßenbauer. Langfristiger Nutzen/Kosten/Auswirkungen für die Gemeinschaft müssen das Schlüsselkriterium bei der Bewertung darstellen, weit weit vor lokalen Budgettöpfen (s.o.) und Überholsichtweiten.

Freundliche Grüße

Tobias Vollmer