

Stellungnahme zu Schorndorfer Nachrichten

“Umfahrung nicht vom Tisch“

vom 17.11.2011

**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

Bearbeitung:

Dr. Ralf Hoppe

Friedrichshafen, im November 2011



Gliederung

1. Einleitung.....	3
2. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010	3
3. Verkehrsentwicklung auf der Wieslauftalbahn.....	5
4. Zusammenfassung.....	6

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsbelastung auf der L1148 zwischen Haubersbronn und Rudersberg.....	4
Abbildung 2: Verkehrsbelastung auf der Wieslauftalbahn	5



1. Einleitung

Am 17.11.2011 wurde uns der am selben Tag in den Schorndorfer Nachrichten erschienene Artikel „Umfahrung nicht vom Tisch“ zur Verfügung gestellt.

In diesem Artikel wird Herr OB Klopfer mit der Aussage zitiert:

„.... , dass die fachliche Notwendigkeit der Ortsumfahrung Miedelsbach, die täglich mit rund 19.000 Fahrzeugen belastet ist, nach wie vor gesehen wird“

Die BI „Lebenswertes Wieslauftal“ hat uns gebeten, die im Zitat angegebene Verkehrsbelastung zu prüfen.

Die BI hatte im Jahr 2007 im Wieslauftal eine eigene Verkehrszählung durchgeführt. Dabei wurden in Haubersbronn u.a. die von Rudersberg nach Schorndorf und in umgekehrter Richtung fahrenden Fahrzeuge gezählt. Festgestellt wurde eine Verkehrsbelastung von 15.078 Kfz/24h.

2. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010

Aus dem o.g. Zitat geht nicht genau hervor, auf welchen Zeitpunkt sich die Aussage bezieht. Es könnte beim Leser der Eindruck entstehen, dass die aktuelle Belastung in Miedelsbach gemeint ist. Durch den Bezug auf die nicht vorhandene Ortsumfahrung, könnte sich die genannte Verkehrsbelastung auch auf die Zukunft beziehen.

Deutlich wird dagegen, dass die tägliche Verkehrsbelastung gemeint ist. Diese bezieht sich auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr von Montag bis Sonntag, im Gegensatz zur werktäglichen Verkehrsbelastung.

Nachfolgend werden die aktuelle Verkehrsbelastung und deren Entwicklung anhand der amtlichen Zahlen der Straßenverkehrszählung 2010 dargestellt. Seit 25.7.2011 stehen die Ergebnisse der amtlichen Zählungen auf den Landes- und Kreisstraßen zur Verfügung (Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg).

2010 wurde für den Abschnitt der L1148 zwischen Haubersbronn und Rudersberg eine tägliche Verkehrsbelastung von 14.177 Kfz/24h ermittelt. Die *werktägliche* Belastung wird mit 15.129 Kfz/24h angegeben (vgl. Abb. 1).



Der für 2010 ermittelte amtliche Wert für die werktägliche Belastung ist fast identisch mit dem von der BI ermittelten Wert von 15.078 Kfz/24h.

Erkennbar ist, dass die im o.g. Zitat genannte tägliche Verkehrsbelastung von rund 19.000 Kfz/24h, um fast 5.000 Kfz/24h von der im Rahmen der Straßenverkehrszählung 2010 ermittelten täglichen Verkehrsbelastung von 14.177 Kfz/24h abweicht.

Abbildung 1: Verkehrsbelastung auf der L1148 zwischen Haubersbronn und Rudersberg

Verkehrsmonitoring 2010: Amtliches Endergebnis für 1-bah							
Allgemeine Angaben				DTV		Kfz	SV
				2000*	2005*		
Straße E-Str.	ZEUS-Zählstellen-Nr.			Mo-So		Mo-So	Mo-So
	zust. Stelle	TK-Zählstelle	Region	W	U	W	U
		von		S <td>S <td>S <td>S </td></td></td>	S <td>S <td>S </td></td>	S <td>S </td>	S
	Anz. FS [n]	nach	Abschnittslänge [km]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h] [%]
L 1148		81877		14.333	14.776	14.177	426 3,0
	08119	7123 1202	805			15.129	494 3,3
		L1148/L1150, WN*Haubersbronn (Mitte)				14.678	519 3,5
		L1080/L1148, WN*Rudersberg				10.077	64 0,6
	2		6,1				

Quelle: Verkehrsmonitoring 2010: Amtliches Endergebnis für 1-bahnig, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg, S. 110

Vergleicht man den Wert der Straßenverkehrszählung von 2010 mit dem Wert für 2005 so wird deutlich, dass sich die Verkehrsbelastung seitdem um 4 % verringert hat. Die Verkehrsbelastung ist 2010 sogar niedriger ist, als die für 2000 angegebene Belastung.

Sowohl die aktuellen Daten als auch die rückläufige Entwicklung der letzten fünf Jahre zeigen, dass die im Zitat genannte Verkehrsbelastung von 19.000 Kfz/24h nicht nachvollziehbar ist.



3. Verkehrsentwicklung auf der Wieslaufalbahn

Im Gegensatz zur leicht rückläufigen Verkehrsentwicklung auf der Landesstraße zwischen Haubersbronn und Rudersberg, entwickeln sich die Fahrgastzahlen auf der Wieslaufalbahn im gleichen Zeitraum insgesamt positiv.

Zwischen 2005 und 2010 hat sich die Zahl der Fahrgäste um fast 75.000 Fahrgäste auf 1.113.632 Fahrgäste erhöht. Diese Zunahme beruht auch auf der Inbetriebnahme der Streckenverlängerung nach Rudersberg-Oberndorf im Juni 2008 (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2: Verkehrsbelastung auf der Wieslaufalbahn

Betriebsjahr	Fahrgastzahlen	Vergleich zum Vorjahr + / - in %
1995	846.820	
1996	865.000	+2,15
1997	892.000	+3,12
1998	908.000	+1,79
1999	943.000	+3,85
2000	976.000	+3,50
2001	999.937	+2,45
2002	997.007	-0,29
2003	1.034.793	+3,79
2004	1.010.774	-2,32
2005	1.038.882	+2,78
2006	1.069.350	+2,93
2007	1.014.499	-5,13
2008	1.107.209	+9,14
2009	1.120.446	+1,20
2010	1.113.632	-0,61

Quelle: Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufalbahn, Auszug aus dem Rechenschaftsbericht 2010

Betrachtet man die Fahrgastentwicklung seit 1995, so ist insgesamt eine kontinuierliche Zunahme der Fahrgastzahlen zu erkennen. Lediglich in einzelnen Jahren kam es zu einem kurzfristigen Rückgang, der durch die Entwicklung im folgenden Jahr aber wieder kompensiert werden konnte.



4. Zusammenfassung

Die Angabe von 19.000 Kfz/24h widerspricht den aktuellen Zahlen der Straßenverkehrszählung 2010. Die aktuelle Belastung ist fast 5.000 Kfz/24 niedriger.

Die Entwicklung von 2005 nach 2010 zeigt, dass es zu einem leichten Verkehrsrückgang gekommen ist. Es ist also auch keine Verkehrszunahme erkennbar, die darauf hindeuten könnte, dass in naher Zukunft eine Belastung von 19.000 Kfz/24h möglich ist.

Die Zunahme des Verkehrs auf der Wieslaufalbahn verdeutlicht die Bedeutung der Reaktivierung dieser Strecke und die positiven Auswirkungen des Ausbaus des Abschnitts Rudersberg – Oberndorf.

Eine Umgehungsstraße im Wieslaufal würde die Wieslaufalbahn eher schwächen als stärken und dem Ziel der Landesregierung den ÖV zu stärken widersprechen.