

## **Antrag der Fraktion der GoL**

Wir bitten darum folgendes Thema in der übernächsten Sitzung des Gemeinderates als Top aufzunehmen.

Der Gemeinderat Salem hatte 2019 beschlossen, der vorgelegten Fortschreibung des Regionalplans zuzustimmen

Die darin festgelegten Ziele werden im erheblichen Maße Verkehrsströme induzieren, ohne dass im Wirkungszeitraum der Fortschreibung mildernde Lösungsansätze realistisch machbar wären. Um fest zu stellen, in wie weit die vorhandenen Straßen mit zukünftigen Verkehrsströmen belastet werden, beantragen wir die

### **Erstellung eines Verkehrsgutachtens zur Klärung der Verkehrsströme in Salem innerhalb des Fortschreibungszeitraums bis 2035**

Inhalt: Darlegung der verkehrsbedingten Auswirkungen

- Des geplanten Schwerpunktes für Industrie und Gewerbe (zusätzlicher Berufs- und Schwerlastverkehr)
- Der geplanten Aufstufung zum Unterzentrum Salem (Als Unterzentrum soll Salem zentrale Funktionen für das Umland wahrnehmen, was zusätzlichen Verkehr aus den Nachbargemeinden nach Salem führt)
- Des geplanten Wohnbaus in verstärktem Umfang (Salem wird nicht als Schwerpunkt für Wohnbau entwickelt, soll aber deutlich mehr Wohnflächen zur Bebauung zugesprochen bekommen als andere Gemeinden)

## Ausgangssituation

Die Salemer Bürger hatten bereits 2008 per Bürgerentscheid das geplante MTU-Logistikzentrum abgelehnt. Der wohl gewichtigste Grund dagegen war das befürchtete zusätzliche Verkehrsaufkommen. Inzwischen wurde die damals für die MTU vorgesehene Fläche vollständig mit Gewerbegebiet überbaut.

Das Gewerbegebiet ist in den letzten 20 Jahren um das 4-fache gewachsen. Mit dem Ergebnis einer bereits deutlich spürbaren Mehrbelastung durch Verkehr für die Bürger.

Nun steht eine weitere Erweiterung zum „Schwerpunkt für Industrie – und Gewerbe“ aufgrund der Regionalplan-Fortschreibung bis 2035 an. Das entspricht wiederum einer Verdoppelung der vorhandenen Fläche bei voraussichtlich noch stärkerer Intensität der Bebauung. Dadurch wird ein großflächiger und äußerst massiver Flächenverbrauch angekurbelt, der **einen bisher ungeklärten Zuwachs** an Verkehr mit sich bringen wird. Dieser zusätzliche Berufs- und Schwerlastverkehr wird die Bürger über einen langen Zeitraum stark belasten, denn eine Verlagerung - insbesondere des Gütertransportes - auf die Schiene ist zwar versprochen, ist jedoch im Zeitraum der aktuell begonnenen Regionalplan- Fortschreibung keinesfalls realistisch.

Bis zu einer Realisierung ist zu befürchten, dass der Verkehr aus dem Industrie- und Gewerbegebiet über die bereits heute überlasteten Ortsdurchfahrten abfließen wird.

Speziell diese Hauptachsen sind betroffen

- aus Richtung Überlingen A81: L 200 a und die Stefansfelder Straße
- aus Richtung Uhltingen B31: L 201, Bodenseestraße und Bahnhofstraße in Mimmenhausen
- aus Richtung FN/Markdorf : L 205 und Markdorfer Straße in Neufrach , Bugo- und Valchinsteinstr. In Buggensegel
- aus Richtung Pfullendorf/Heiligenberg: Heiligenberger Straße bzw. Weildorfer Straße

Gleichzeitig soll Salem die Funktion eines Unterzentrums übernehmen und dadurch zentrale Funktionen für das Umland wahrnehmen. Das bedeutet mehr Verkehr Richtung Heiligenberg und Frickingen, denn diese Orte sollen von Salem bedient werden.

Und nicht zu vergessen: Salem soll bei der Vergabe von Wohnbebauung überproportional bedacht werden. Nicht nur mehr Flächen als üblich werden dementsprechend zur Bebauung freigegeben, diese werden voraussichtlich auch eine wesentlich höhere Intensität der Bebauung haben als bisher.

Salem ist seit 1974 um 45% gewachsen. In den durch die oben genannten Hauptverkehrswege betroffenen Ortsteilen wuchs die Einwohnerzahl sogar um 65% wobei die Infrastruktur immer die Gleiche blieb. Weitere Bebauung ist vor allem im Umfeld der 3 großen Ortsteile Neufrach / Stefansfeld und Mimmenhausen zu erwarten

All diese Planungen deuten auf eine starke Strukturveränderung hin, die Salems Ortsdurchfahrten massiv mit zusätzlichem Verkehr überschwemmen wird.

Was das ganz konkret für die Lebensqualität bedeutet erfahren die Bürger schon heute regelmäßig , wenn das Salemer Straßennetz noch zusätzlich den überregionalen Verkehr der B31 aufnehmen muss. Salem ist die einzig mögliche Umleitungsstrecke, wenn die B31 gesperrt wird. Das kommt erschwerend dazu.

Für die Entwicklung der neuen Mitte wurde 2015 ein Verkehrsgutachten bei BS Ingenieure Ludwigsburg in Auftrag gegeben, das allerdings ausschließlich auf die neue Mitte ausgerichtet war.

Trotzdem gab es schon 2015, innerhalb dieser stark begrenzten Untersuchung, klare Anzeichen für Probleme an den neuralgischen Punkten

- Bodenseestraße/Schloßseeallee „Stufe D“ ausreichend.
- An der Stefansfelder Straße/Schloßseeallee „Stufe C“ zufriedenstellend.

Qualität des Verkehrsablaufs	
LEISTUNGSFÄHIG	<b>Stufe A</b> Diese Stufe beschreibt <b>ausgezeichnete</b> Verkehrsbedingungen. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer (Fahrzeuge und Fußgänger) kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind sehr gering.
	<b>Stufe B</b> Bei dieser Qualitätsstufe herrschen <b>gute</b> Verkehrsbedingungen vor. Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorzugten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
	<b>Stufe C</b> Der Verkehr läuft mit <b>zufriedenstellender</b> Qualität ab. Die Wartezeiten sind jedoch bereits spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine wesentliche Beeinträchtigung darstellt.
	<b>Stufe D</b> Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer muss Haltevorgänge verbunden mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich in einem untergeordneten Verkehrsstrom vorübergehend ein merklicher Stau aufgebaut hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Die Verkehrsqualität ist in dieser Stufe als <b>ausreichend</b> zu bezeichnen.
NICHT LEISTUNGSFÄHIG	<b>Stufe E</b> Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Verkehrsbelastung nicht mehr abbauen können. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen (Verkehrsmenge, Fußgänger usw.) können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Leistungsfähigkeit (Kapazität) des Knotenpunktes wird erreicht. Die Qualität des Verkehrsablaufs muss wegen der langen Wartezeiten und den mehrfachen Haltevorgängen aller Fahrzeuge als <b>mangelhaft</b> bezeichnet werden. Auch für Fußgänger sind nur unzureichende Verkehrsqualitäten zu erreichen.
	<b>Stufe F</b> In dieser Stufe werden Situationen zusammengefasst, in denen die Qualität des Verkehrsablaufs als <b>völlig unzureichend</b> anzusehen ist. Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als dessen Kapazität. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Die Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zulaufenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Es fehlt eine schlüssige Analyse, die die Verkehrsflüsse des entstehenden Verkehrs vor der Umsetzung der Maßnahmen aufzeigt.

Wir fordern daher zum Schutz unserer bereits heute massiv betroffenen Bürger ein umfangreiches Verkehrsgutachten im Vorfeld.

Im Namen der GOL

Petra Karg, Fraktionsvorsitzende