

Amt für Stadtentwicklung						
Eingang: 						
21. DEZ. 2023						
An: J. Pederski						
60.1	60.2	60.3	60.4	60.5	60.6	60.7
AE	zU	zSt				
zWA	zRü	zdA	WV:			

Stadtverwaltung
Schwäbisch Gmünd Marktplatz 1
73525 Schwäbisch Gmünd
Bauleitplanung

Hussenhofen, 17.12.2023

Betreff:

Widerspruch gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling an die OU Bargau“, Gemarkung Bettringen, Bargau und Flur Zimmern.
Teilendwidmung der Ortsverbindungsstraße Zimmern_Bargau

Widerspruchsführer: 

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich widerspreche fristgerecht der Änderung am Bebauungsplan vom November 2023 mit folgender Begründung:

Als Eigentümer des Flurstücks  bin ich Direkter Anlieger an der Ortsverbindungsstraße. Bei einer Teilendwidmung wie vorgesehen kann ich das Grundstück nicht mehr mit dem PKW anfahren, da keine andere Straßenanbindung vorhanden ist und ich nicht im Besitz eines landwirtschaftlichen Fahrzeugs bin.

Mit freundlichen Grüßen



Amt für Stadtentwicklung						
Eingang: 						
2. DEZ. 2023						
An: 						
<input checked="" type="checkbox"/> 60.1	60.2	60.3	60.4	60.5	60.6	60.7
<input checked="" type="checkbox"/> AE	zU	zSt				
<input checked="" type="checkbox"/> zV	zRÜ	zDA	WV:			

Stadtverwaltung
 Schwäbisch Gmünd Marktplatz 1
 73525 Schwäbisch Gmünd
 Bauleitplanung

Hussenhofen 17.12.2023

Betreff:

Widerspruch gegen die Neuaufstellung des Bebauungsplans und der örtlichen Bauvorschriften Nr. 540 „Anbindung Gügling an die OU Bargau“, Gemarkung Bettringen, Bargau und Flur Zimmern.
 Teilendwidmung der Ortsverbindungsstraße Zimmern_Bargau.

Widerspruchsführer: 

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich widerspreche fristgerecht der Änderung am Bebauungsplan vom November 2023 mit folgender Begründung:

Eine Teilendwidmung der Ortsverbindungsstraße Zimmern/Bargau würde das jetzt schon sehr hohe Verkehrsaufkommen in der Hauptstraße in Hussenhofen noch weiter erhöhen.

In Ihren Ausführungen wird immer von der Entlastung von ca. 2750 Fahrzeugen in Zimmern gesprochen (ermittelt, während die Ortsdurchfahrt von Hussenhofen gesperrt war).

Von der Teilendwidmung ist zu 95 % die Hauptstraße in Hussenhofen betroffen, die zurzeit schon von ca.12000 Fahrzeugen befahren wird. Dies würde eine enorme zusätzliche Belastung mit sich bringen.

Eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Hauptstraße bringt das geplante Möbelhaus sowie der von Schwäbisch Gmünd gewünschte Bahnhalt Ost (Hussenhofen West) mit sich.

Der OB sagte, laut Zeitungsbericht vom 23.05.2022 bei der Einweihung der Bargauer Ortsmitte 12000 Fahrzeuge am Tag sind unerträglich.

Man bekommt den Eindruck, in Schwäbisch Gmünd gibt es Menschen erster und zweiter Klasse. Den einen sind X Fahrzeuge zu viel. Dann verlegt man diesen Verkehr auf eine andere Ortsstraße, die schon mit 12000 Fahrzeugen belastet ist, und alles ist in Ordnung, denn da kommt es ja auf ein paar Hundert oder Tausend Fahrzeuge mehr oder weniger nicht mehr an. Hauptsache, die anderen haben ihre Ruhe.

Eigentlich sagt man immer, dass die Lasten auf allen Schultern verteilt sein sollten, denn wenn es ums Geld geht, wollen auch alle, ob mit oder ohne Verkehr. Das trifft für Schwäbisch Gmünd leider nicht zu.

Die für diesen Vorgang versprochene Verkehrserhebung wurde im Zeitraum vom 15. Juli bis zum 21. Juli 2022 durchgeführt. In diesem Zeitraum war die Hauptstraße in Hussenhofen gesperrt. Es gab keinen Durchgangsverkehr durch Hussenhofen und dadurch ist auch keine Aussage zu dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen und Verkehrsfluss möglich. Ebenso überwiegen immer die positiven Effekte der Teilendwidmung. Die negativen werden nur kurz erwähnt.

In Ihren Ausführungen der Verkehrserhebung wird immer vom Jahr 2035 geschrieben, aber wir haben den jetzigen Zustand. Das Jahr 2035 ist Kaffeesatzleserei. Im jetzigen Zustand würden die Anwohner der Haupt- und Panoramastraße noch stärker belastet werden, damit die anderen ihre Ruhe haben.

Die geplant Teilendwidmung dient nicht privaten Interessen, sondern dem Wohl von Zimmern zulasten der Anwohner an der Hauptstraße in Hussenhofen!!

Weitere Anmerkungen zu der Verkehrserhebung:

Im Vorfeld wurde versprochen, eine Verkehrserhebung mit den Verkehrsströmen auf das Industriegebiet Gügling/Aspen zu erstellen. Die Erhebung wurde im Zeitraum vom 15. Juli bis zum 21. Juli 2022 durchgeführt.

Nebenbei wird erwähnt, dass zu diesem Zeitpunkt die Ortsdurchfahrt in Hussenhofen wegen Sanierungsarbeiten gesperrt war.

Wie verteilt sich der Verkehrsfluss aus Richtung Iggingen, Herlikofen und Böbingen ohne die Sperrung?

Woher kommen die dargestellten Zahlen für die Ortsdurchfahrt in Hussenhofen, wenn wegen der Sperrung keine Erhebung durchgeführt wurde?

Wie kann ein Verkehrsfluss dargestellt werden, der nur auf Annahmen beruht, da wegen Sperrung keine Zählung möglich ist?

Wie hoch ist die tatsächliche Anzahl von KFZ über Zimmern auf den Gügling ohne die Sperrung der Ortsdurchfahrt?

Wie wird der Verkehr bewertet, der während der Sperrung eine andere Route als über Zimmern auf den Gügling gefahren ist (sonst durch Hussenhofen)?

Diese Verkehrserhebung ist objektiv gesehen nutzlos, da sie nicht den normalen Gegebenheiten entspricht.

In der Verkehrserhebung wird von einem 4-spurigen Ausbau der B29 bis 2035 gesprochen. Dieses Datum wird wohl ein Traum bleiben, und sollte der Ausbau kommen, hat dies in der Praxis keinen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen aus dem nördlichen Bereich aus Richtung Leinzell, Herlikofen und Iggingen auf den Gügling.

In der Durchführung sind folgende Zeiträume angegeben. Von 6.00 Uhr bis 10.00 und von 15.00 bis 19.00 Uhr.

Die Frühschicht im Industriegebiet beginnt um 5.30, um 13.30 ist Schichtwechsel und um 21.30 endet die Spätschicht. Wurde während diesen Zeiten keine Verkehrserhebung durchgeführt?

Aufstellung Fahrzeiten:

In der Aufstellung ist als Endpunkt immer Bettringen aufgeführt. Ich denke, relevant als Ziel ist das Industriegebiet Gügling und Aspen.

Kreisverkehr Hirschmühlenstraße Hauptstraße

==> Hirschmühle ==> Zimmern ==> Gügling Parkplatz Bosch= 2,8 km

==> Hussenhofen ==> Buchauffahrt ==> Gügling Parkplatz Bosch= 7,2 km

Das ergibt bei 220 Arbeitstagen eine zusätzliche Strecke von 1936 km

Das Gleiche ergäbe sich beim Industriegebiet Aspen.

Das ergibt einen zusätzlichen CO₂- Ausstoß bei einem Durchschnitt von 120 g/km und angenommen 900 PKW von ca. 210 Tonnen pro Jahr.

Ist das der Beitrag von Schwäbisch Gmünd zur Klimawende?

Nahverkehr:

Von Schechingen aus

Linie 73 Schechingen - Schwäbisch Gmünd beträgt die Fahrzeit durchschnittlich 35 Min.

Linie XX Schwäbisch Gmünd - Gügling: ca. 15 min

Umsteigen bei einem optimalen Anschluss 5 Min.

Das ergibt eine Fahrzeit von 55 Min. im Optimalfall.

Fahrzeit mit dem PKW: 17-19 Min., im Schnitt 37 Min. mehr mit dem Nahverkehr.

Von Iggingen aus

Linie 73 Iggingen Schwäbisch Gmünd beträgt die Fahrzeit durchschnittlich 20 Min.

Linie XX Schwäbisch Gmünd Gügling ca. 15 min

Umsteigen bei einem optimalen Anschluss 5 Min.

Das ergibt eine Fahrzeit von 40 Min. im Optimalfall.

Fahrzeit mit dem PKW: 7 Min. im Schnitt, 33 Min. mehr mit dem Nahverkehr.

Gehzeit vom Haus zur Bushaltestelle ist nicht berücksichtigt.

Ich bin überzeugt, dass auch bei einem Halbstundentakt durch die Fahrzeitverlängerung der öffentliche Nahverkehr nicht angenommen wird.

Das nächste Problem ist, dass für Schichtarbeiter die Arbeitszeiten fix sind.

Würden dann auf den Gügling Zubringerbusse von anderen Orten zum Schichtbeginn fahren wie Schulbusse, mehrere hintereinander, um das mögliche Aufkommen zu bewältigen, sodass eine Entlastung des PKW-Verkehrs einträte?

Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung sind die Orte z. B. Iggingen, Leinzell, Göggingen sowie aus Böbingen und Mögglingen ohne Ausbau der B29, die für die Verkehrsentwicklung in Richtung Hussenhofen Zimmern nicht aufgeführt.

Mit einem größeren Zeitaufwand würde man sicherlich noch mehrere Ungereimtheiten feststellen.

Mit freundlichen Grüßen

