

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie uns Gelegenheit zur Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren B 33 neu – Allensbach/West bis Konstanz/Landeplatz 5. Planänderung einräumen. Diese Stellungnahme ergeht im Namen und im Auftrag des BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz) Landesverbands Baden-Württemberg e.V.

### **Überführung Kaltbrunner Straße (K 6171)**

Laut den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg sollen gemeinsame Geh- und Radwege entlang innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen bei beidseitiger Anlage eine Breite von => 3,00 m inklusive Sicherheitstrennstreifen haben. Da entlang der Kaltbrunnerstraße der Geh- und Radweg nur einseitig angelegt werden soll, sollte dieser eine Breite von insgesamt 4,00 m aufweisen, um Konflikte mit zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu vermeiden.

Die Führung des Radweges nach der Überquerung der B 33 neu nach Kaltbrunn und Dettingen zwischen der B 33 neu und dem Mühlbach und die Straße Zum Riesenberg durch das Industriegebiet wird als unattraktiv für Radfahrende angesehen. Schon heute fahren die meisten Radfahrende, die vom Norden kommen ab der Straße Zum Riesenberg auf der K 6171 in Richtung Allensbach. Deshalb wird die Führung des Radweges in Richtung Kaltbrunn und Dettingen von der Überführung des Radweges über die B 33 neu bis zur Straße Zum Riesenberg an der K 6171 gefordert. Begründung: Die Kaltbrunnerstraße wird von Fußgängern und Radfahrenden sehr stark benutzt, da jenseits der B 33 verschiedene Einkaufsstätten für den täglichen Bedarf vorhanden sind. Außerdem wird die Kaltbrunnerstraße von Radfahrenden, darunter vielen Kindern, als Zufahrtsstraße zum Sportzentrum in Kaltbrunn stark benutzt. Auf der K 6171 herrscht in diesem Bereich ein starker PKW- sowie auch ein LKW-Verkehr, der für die Radfahrende auf der geringen Breite von nur 6,00 m gefährlich wird. b) (siehe Planauszug 1b) Die provisorische Umleitungsstrecke während der Bauzeit der neuen Brücke im Zuge der K 6171 über die B 33 neu (BW-Nr. 25a – ASB-Nr. 8220 643) sieht nur einen Gehweg von unbekannter Breite vor. Zum Schutze der Radfahrende auf dieser kurvenreichen und mit bis zu 6 % Steigung versehenen Teilstücks sind keine Maßnahmen für die Sicherheit von Radfahrenden vorgesehen. Da die Radfahrende hier oft mit voll beladenen Taschen nach Hause fahren, sollte zumindestens ein Schutzstreifen beidseitig von 1,25 m für die Radfahrende abmarkiert werden. Begründung : siehe oben

### **Lärmbelastung für Wohngebiet Im Reihetal/Ackerweg**

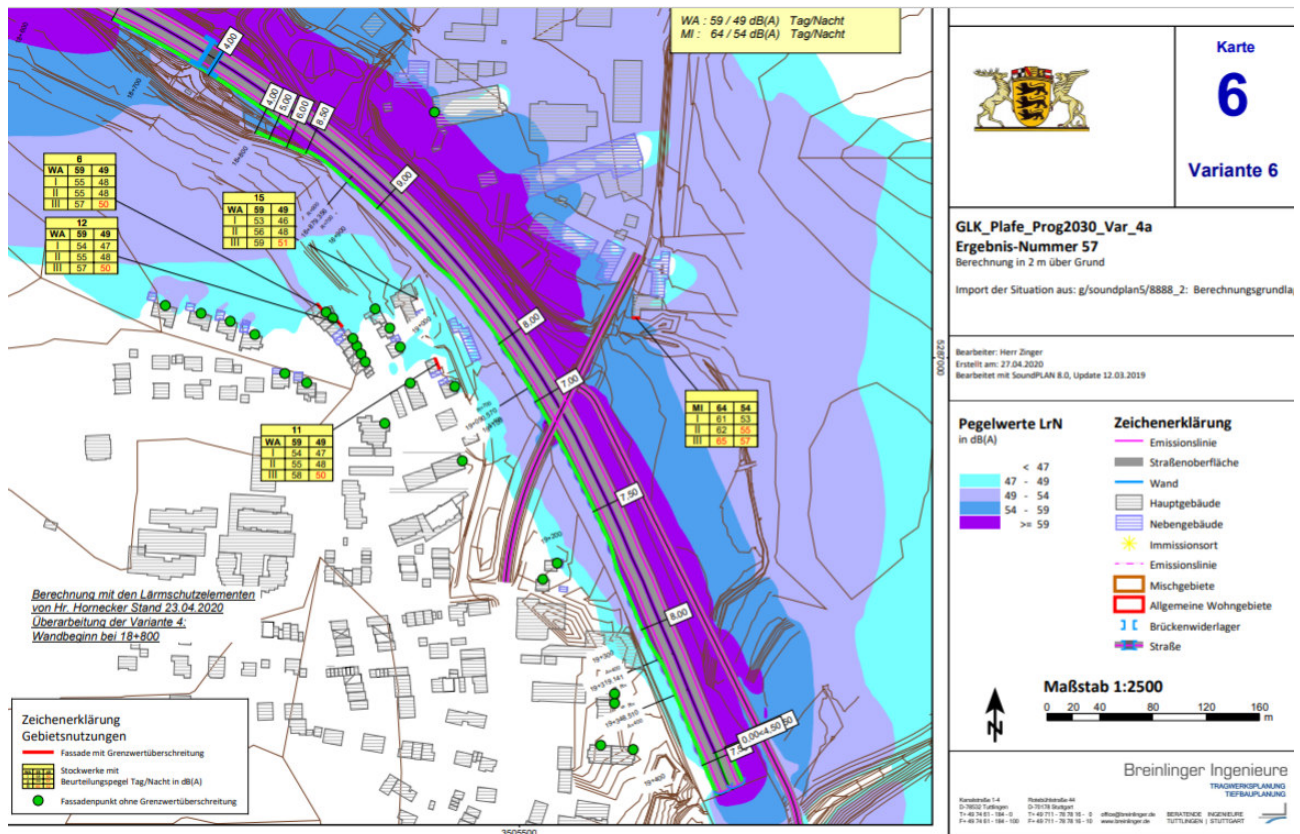
Durch das Ende des Tunnelportals auf Höhe Autohaus Brodmann kommt es laut schalltechnischer Untersuchung der planfestgestellten Variante 0 zu gesundheitsgefährdendem Lärm im Wohngebiet Reihetal. Bei der schalltechnischen Untersuchung wurde das Wohngebiet Im Reihetal und Ackerweg entsprechend der 16. BImSchV als Mischgebiet eingestuft mit wesentlich höheren zulässigen Maximalwerten. Tatsächlich müssten hier jedoch die Werte für reine Wohngebiete angesetzt werden, also max. 59 Dez tagsüber und max. 49 Dez nachts.

Pos.		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4.	in Gewerbegebieten	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Denn die betroffenen Wohnlagen im Ackerweg und im Reihetal sind als „Reines Wohngebiet“ im Bebauungsplan „Kaltbrunner Straße“ von 1994 kategorisiert. Eine Einstufung als Mischgebiet ist daher unzulässig und nicht zielführend, da die Anwohner gesundheitsgefährdendem Lärm ausgesetzt werden.



In der Vorzugsvariante 6 der Lärmschutzmaßnahmen bleiben 5 Häuser mit Überschreitung der Grenzwerte, vor allem nachts. Auch Tagsüber bleiben die Schallpegel nur sehr knapp unter dem maximal zulässigen Wert.



Legt man neue Verkehrsprognosen zugrunde, so ist davon auszugehen, dass die Schallbelastung in diesen Wohngebieten eher noch stieg, als fällt. Insbesondere der Schwerlastverkehr wird in den nächsten Jahren nach der Fertigstellung der B33 neu noch wesentlich zunehmen. Gerade dieser sorgt auch für Lärm und Schadstoffbelastungen. Deshalb sollte der Röhrenbergtunnel bis zum Knoten Mitte verlängert werden.

### Anschluss Allensbach Ost / Radweg Allensbach bis Reichenau-Waldsiedlung

Der Radweg südlich der B 33 neu zwischen der Abfahrt Allensbach Ost und der Reichenau-Waldsiedlung ist mit 3,50 m Breite geplant. In diesem Bereich wird zur Zeit eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellwegverbindung zwischen Konstanz, Radolfzell und Singen erstellt. Die Vorzugstrasse zwischen Allensbach und Reichenau Waldsiedlung liegt auf dem mit 3,5 m Breite planfestgestelltem Radweg. Um zusätzlichen, nachträglichen Ausbau auf den Schnellwegstandard und damit auch doppelte Kosten zu vermeiden, sollte dieser Radweg schon in der jetzigen Planung mit dem RSW Standard ausgeführt werden.

Für die Radfahrende, die aus Richtung Kaltbrunn und Dettingen kommen und über den parallel zur B 33 neu verlaufenden Radweg in Richtung Konstanz fahren wollen, sollte über Straße mit der Achse Nr. 6400 bei Bau-km 0+150 eine Verbindungsmöglichkeit zu dem südlich der B 33 verlaufenden Radweg geschaffen werden, ohne dass die Radfahrenden auf dem geplanten Radweg, Achse 747, bis zur Hochstraße fahren zu müssen, um dort die K6170 kreuzen zu können. Ein Einbau einer Überquerungshilfe an dieser Stelle würde die Sicherheit für die Radfahrende wesentlich erhöhen.



Mit freundlichen Grüßen

Dr. Antje Boll  
(BUND Regionalverband Bodensee-Oberschwaben)