















Fußwegekonzept Fortschreibung 2007

Stadtplanungsamt Biberach

November 2007



Zeichenerklärung

-  Hauptfußweg in die Innenstadt
-  Hauptfußweg zwischen den Stadtteilen
-  Straßenbegleitender Gehweg in die Innenstadt
-  Straßenbegleitender Gehweg zwischen den Stadtteilen
-  ausgewiesener Wanderweg
-  Naturkundepfad
-  Engstelle - zu schmaler Gehweg 2 - 7
-  Fehlende Querung 11 - 17
-  Gefahrenstelle 20 - 35
-  Lichtsignalanlage 50 - 56
-  Fehlende Verbindung 60 - 83
-  Fußgängerzone / Verkehrsberuhigter Bereich

Innerstädtisches Fußwegenetz Fortschreibung des Fußwegenetzes

ohne Maßstab
Stand: November 2007

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Der Fußgänger als wichtiger Partner in integrierten Verkehrssystemen	1
Besondere Bedeutung des Fußgängerverkehrs für Biberach - Kurzbeschreibung der Pläne	2
Prioritätenliste zum Fußgängeraufkommen	5
➤ 2. – 7. Schmalen Gehweg / hohes Fußgängeraufkommen	5
➤ 11. – 17. Fehlende Querungsmöglichkeit	7
➤ 20. – 22. Gefährliche Querung	9
➤ 30. – 35. Konflikt Radfahrer / Fußgänger	11
➤ 40. – 44. Unterführungen	12
➤ 50. – 56. Lichtsignalanlagen	14
➤ 60. – 83. Fehlende Fußwegeverbindungen	17
➤ Absenkungen	23
➤ Oberflächenbeläge	23
Zusammenfassung Fußwegekonzept in Tabellenform	
Anlagen	
➤ Zeitzonen-Plan (Anlage 1)	
➤ Fußgängerunfälle (Anlage 2)	
➤ Biberacher Aussichtspunkte (Anlage 3)	

Der Fußgänger als wichtiger Partner in integrierten Verkehrssystemen

Die Rolle des Fußgängerverkehrs gewinnt in der Fachdiskussion, aber auch in der Bevölkerung, zunehmend an Bedeutung. Das Verkehrsmittel „Fußgänger“ hat ganz spezifische Stärken und Funktionen, die vielfach durch andere Verkehrsmittel kaum zu ersetzen sind:

- „Zu Fuß gehen“ ist das **Verkehrsmittel der Nähe** und gerade auf Kurzstrecken eine vernünftige Alternative zum Pkw. Da der Fußgänger durch kein Vehikel von seiner Umgebung getrennt ist, kann er wie kein anderer Verkehrsteilnehmer die dargebotenen Informationen aufnehmen.
- Die Bewegung in der frischen Luft fördert die **Gesundheit**.
- Der Umstieg auf das „zu Fuß gehen“ entlastet die innerörtliche Infrastruktur und ist ein wichtiger Beitrag für den **kommunalen Umweltschutz** (Luft/Lärm).
- Ein besonderer Vorteil gegenüber allen anderen Verkehrsträgern ist, dass Fußgängerverkehr auf wenig Fläche einen **hohen Nutzungsgrad** ermöglicht.
- Im Vergleich z. B. zu Investitionen im Straßenbau oder beim ÖPNV, ist die Förderung des Fußgängerverkehrs deshalb eine sehr **kostengünstige** Maßnahme.
- Fußgängerverkehr steht wesentlich für **Stadtkultur**: Soziales Leben entsteht und wird letztendlich aufrechterhalten durch die direkte Begegnung (zu Fuß), die die höchste Frequenz an persönlicher Kommunikation und Kontakten schafft. Wo sich der Fußgängerverkehr zurückzieht, zerbrechen meist auch die sozialen Strukturen; urbanes Leben und Flair als prägendes und kulturell zentrales Element unserer mitteleuropäischen Kultur verschwindet.
- So wichtig das Auto als Transportmittel für bestimmte Einkäufe ist, so lebt der innerstädtische Einzelhandel vom Fußgänger – flanirt und eingekauft wird überwiegend zu Fuß. Wo der Fußgängerverkehr ausbleibt, leidet der mittelständische Fachhandel (**Lauf-Kundschaft**) und die Konzentration auf anonyme Großanbieter nimmt zu.
- Für Dipl.-Ing. Hans Boesch der ETH Zürich ist „zu Fuß gehen“ ein **Erlebnis**. Aus psychologischer Sicht kann ein Kind, das ständig mit dem Auto zum Kindergarten oder zur Schule chauffiert wird, keine Beziehung mehr zu seiner Heimat, zur direkten Umgebung auf dem Weg zur Schule oder Kindergarten aufbauen. Wird das Kind beziehungslos zu seiner Umgebung, so wird ihm diese gleichgültig und dementsprechend wird es auch der Zerstörung seines Umfeldes gegenüber desinteressiert. Was wir aber suchen ist nicht die Heimatlosigkeit, sondern das schützende Refugium: Es ist die Stadt, die Gemeinde, die Wohnstätte, das vertraute Gegenüber.

(Aus der Broschüre „Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen“, Herausgeber, Ministerium für Umwelt und Verkehr, 1995)

Weitere Argumente für die Verbesserung des Fußwegenetzes:

- ca. 20 % aller Wege in Biberach wurden 2002 (Haushaltsbefragung) zu Fuß zurückgelegt.
- 1991 lag der Prozentanteil der Fußwege noch bei 28 %
- Generell beträgt in den Innenstädten der Anteil sogar 65 %. Viele Wege die mit Kfz oder Bus zurückgelegt werden, werden mit Fußwegen kombiniert.
- Auf Kurzstrecken bis 2,5 km benutzen 52 % aller Verkehrsteilnehmer ihre Füße als Fortbewegungsmittel.

So fordern nicht nur der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg, sondern auch Fachleute verstärkt, gezielte Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs und zur Verkehrsberuhigung. Dazu gehört über die entsprechende Sicherheits- und technische Ausrüstung hinaus ein flächendeckendes und attraktives Wegenetz für Fußgänger.

Fußwegenetze sollten – ganz ähnlich wie es in den letzten Jahren mit dem motorisierten Verkehr geschah – als eigenständige Netze mit eigenständigen Anforderungen und Gesetzmäßigkeiten betrachtet und geplant werden. Der Fußgänger soll als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer im Gesamtsystem behandelt werden.

Besondere Bedeutung des Fußgängerverkehrs für Biberach

Im Vergleich zu früheren Erhebungen hat die letzte Haushaltsbefragung in Biberach einen stark abnehmenden Fußgängeranteil ergeben. Dies kann unter anderem am nasskalten Wetter bei der Erhebung am 15. Oktober liegen, andererseits fand die Befragung 1991 Mitte April auch bei kaltem Wetter statt. Die Stadt Biberach hat aufgrund ihres weitläufigen Wegenetzes und der moderaten Flächenausdehnung mit kurzen Fußwegen (vgl. Zeitzonenplan) eine große Chance, weitere Potentiale für das „zu Fuß gehen“ zu aktivieren, wenn

- die Lücken im Netz geschlossen werden,
- die Wege attraktiv und sicher gestaltet werden,
- die Belange älterer und gehbehinderter Menschen verstärkt berücksichtigt werden und
- in Neubaugebieten kurze Verbindungen eingeplant und an das örtliche Fußwegenetz angeschlossen werden.

Je dichter und attraktiver ein Wegenetz ist, desto höher ist die Bereitschaft zu Fuß zu gehen und desto höher ist die Bereitschaft, auch größere Entfernungen zurück zu legen.

Bestandsaufnahme

Die Innenstadt von Biberach ist innerhalb von ca. 20 Minuten (ca. 2 km Entfernung) von fast allen Wohngebieten zu erreichen, was einer durchschnittlichen Geh-Geschwindigkeit von 100 m/Min entspricht. Die Aktualisierung der Bestandsaufnahme nach 8 Jahren hat gezeigt, dass einige fehlende oder unattraktive Verbindungen verbessert werden konnten. Vor allem wurden jedoch auf den Hauptzugangswegen in die Stadt bzw. auch bereits in einigen Stadtteilen viele Absenkungen der Hochbordsteine und Belagsverbesserungen vorgenommen, so dass die Stadt einen großen Schritt in Richtung Barrierefreiheit gemacht hat. In manchen Baugebieten, wie z. B. Mittelberg und Talfeld müssen noch grundlegend Hochborde abgesenkt werden. Es wird versucht, dies aus Kostengründen mit anstehenden Straßensanierungen zu koppeln. Die Pläne der Bestandsaufnahme dienen der Verwaltung in erster Linie als Arbeitsgrundlage.

Zeitzoneplan (Anlage 1)

Auch der für das Fußwegekonzept 1999 erstellte Zeitzoneplan wurde überarbeitet. Dies ist in erster Linie an den neuen, in Randlage gelegenen Baugebieten erkennbar. Da keine durchgreifenden neuen Verbindungen in der Innenstadt geschaffen wurden und an den Wartezeiten der Lichtsignalanlagen für den Fußgänger kaum Verbesserungen erreicht wurden, sind im Bereich der Innenstadt die bisherigen Zeiten übernommen worden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass die temporären Probleme für die Fußgänger an der Memminger Straße / Ulmer Straße zwischenzeitlich wieder behoben wurden.

In dem Zeitzoneplan wurden die Fußwegezeiten vom Marktbrunnen in die einzelnen Stadtteile erfasst. Hierfür wurden strichprobenartig die Lichtsignalanlagen überprüft und einzelne Strecken abgelaufen bzw. umgerechnet. Die Geschwindigkeit beim Laufen bzw. „zu Fuß gehen“ hängt wesentlich vom Zweck des Gehens (zielgerichtet, spazieren gehend oder Sport betreibend), dem Alter und der Konstitution des Gehenden ab. In der Legende des Zeitzoneplans werden deshalb zwei unterschiedliche Geschwindigkeiten dargestellt. Die Zonen entsprechen bei einem 5 (4) Minutenabstand ungefähr der Gehgeschwindigkeit von 5 km/h (6 km/h) auf ebener Strecke. Die Gehgeschwindigkeit mit 5 km/h entspricht dabei dem zielgerichteten, normalen Gehen und die Gehgeschwindigkeit von 6 km/h entspricht dem sportlichen, schnellen Gehen. Die Steigungsstrecken wurden mit höherem Zeitaufwand eingerechnet. Bei langsamer Gehweise von beispielsweise 3 km/h kann der Bürger jeweils die doppelte Gehzeit pro Farbzone annehmen. Die grauen und blauen Farben markieren alle Ziele, die zu Fuß innerhalb von 15 (12) Minuten erreichbar sind; die grünen Zonen markieren die zwischen 15 (12) und 35 (28) Minuten erreichbaren Ziele und die gelbe Zone zeigt bereits einen mindestens halbstündigen Fußweg an.

Vom Marktbrunnen ist der ganze Altstadtbereich innerhalb von 5 Minuten erreichbar; nach Süden, wo die Zebrastreifen über den Ring für den Fußgänger keine Zeitverzögerung bedeuten, reicht die 5 Minuten-Grenze sogar bis in die Saudengasse.

Weiterhin sehr deutlich wird die Zäsur für Fußgänger in Richtung der östlichen Stadtteile, die durch die Bahnlinie, die Riß und die Ulmer Straße gebildet wird. Sie führt teilweise zum Verlust einer ganzen Zeitzone.

Der Zeitzoneplan verdeutlicht sehr gut, dass von der Stadtmitte ausgehend fast alle Wohngebiete innerhalb von ca. 30 Minuten erreichbar sind. Nur Teile von Bachlangen, Hagenbuch und der Ortschaft Rißegg erfordern einen längeren Fußmarsch. Dies belegt, dass für das Verkehrssystem der Stadt Biberach der Fußgänger eine sehr wichtige Funktion übernehmen könnte, die bei entsprechendem Ausbau erweitert werden kann.

Attraktivität der Fußwege

Allein kurze Entfernungen und ein ausgebautes Fußwegenetz bestimmen noch nicht die Nutzungshäufigkeit. Entscheidender Faktor ist die Attraktivität der Wege und Verbindungen. Führt die Strecke als Gehweg an viel befahrenen Straßen mit Abgasen und Lärm entlang, muss der Bürger an Lichtsignalanlagen lange warten oder fühlt er sich gar gehetzt beim Überqueren der Straßen, während für den Kfz-Verkehr Grüne Wellen eingerichtet werden, so werden diese Strecken gemieden. Falls es dann keine attraktive Alternative gibt, wird der Fußgänger lieber das eigene Kraftfahrzeug oder den Bus nutzen.

Folgende Einflüsse wirken sich positiv auf die Routenwahl und die Nutzungshäufigkeit aus:

- + abseits von Hauptverkehrsstraßen geführte Fußwege
- + die Gestaltung der öffentlichen Straßen und Räume
- + die Grüngestaltung mit Bäumen und Pflanzen
- + verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen
- + attraktive und wichtige Merkpunkte, z. B. die Türme, Ulmer Tor in der Stadt, etc.
- + die Hauptgeschäftsbereiche mit Läden und ihren Schaufenstern

Negative Einflüsse:

- breite Kfz-Flächen (Bundesbahnflächen) mit ihren Emissionen und einer starker Trennwirkung, die über alle anderen Merkmale dominieren,
- große ungeordnete Parkplatzflächen, wie z. B. am Holzmarkt, am Liebherr-Parkplatz oder in der Karl-Müller-Straße,
- geringe Gehwegbreiten, die bei entgegenkommenden Fußgängern ein Gefühl der Enge assoziieren,
- zu schnelle Radfahrer auf gemeinsamen Wegen (abhängig von der Breite),
- ungesicherte, gefährliche Kreuzungen,
- lange Wartezeiten an Ampelanlagen an vielbefahrenen Straßen mit hohen Lärm- und Abgasemissionen und kurze Übergangszeiten für den Fußgänger

Überwiegen die negativen Einflüsse, so werden derartige Wege zunehmend vermieden oder sie führen zunehmend zur Missachtung der Rotphasen und gefährlichen Überquerungen.

Analyse- und Maßnahmenplan

Eine Beurteilung des Fußgängernetzes allein nach Feststellung, ob Fuß- oder Gehwege vorhanden sind, und ob die Richtlinien mit Mindestbreiten, Maximalsteigungen usw. eingehalten wurden, lässt - wie oben erläutert - noch keine Aussagen über die Qualität des Fußwegenetzes zu.

Die Qualität eines Fußweges wird nicht nur über die Gehwegbreite, sondern auch durch viele andere Randbedingungen bestimmt. In dem Analyse- und Maßnahmenplan wird versucht, mit Hilfe der Inhalte aus der Bestandsaufnahme, aus Unfalldaten und dem Zeitonenplan Problempunkte und Maßnahmen herauszuarbeiten. Der Analyse- und Maßnahmenplan stellt einen Anfang dar, an dem in den nächsten Jahren weiter gearbeitet werden muss. Das vom Gemeinderat beschlossene Fußwegekonzept 2000 ist weitgehend mit seinen Zielen und Maßnahmen übernommen und ergänzt worden. Einzelne Maßnahmen, bei denen eine Realisierung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr möglich oder sinnvoll erscheint, wurden nicht wieder aufgegriffen. Der Maßnahmenplan erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da einige Probleme nur den Anwohnern des Gebietes bekannt sind, verschiedene Wegeverbindungen erst durch Nutzungsänderungen hinterfragt werden oder viele Probleme erst im Fall einer Gehbehinderung deutlich werden.

Prioritätenliste zum Fußwegekonzept

(untergliedert in Themenbereiche / Nummerierung entsprechend der zusammenfassenden Tabelle am Ende des Textteils und des Plans)

2. - 7. Schmalen Gehweg / hohes Fußgängeraufkommen

Im Gespräch mit Bürgern wird häufig die Breite der Gehwege in der Altstadt bemängelt, vor allem, wenn sie noch zusätzlich mit Reklamen oder Auslagen der Geschäfte zugestellt werden. Bei allen Planungen zur Umgestaltung der Altstadtstraßen sind Lösungen mit der Prämisse zu entwickeln, dass die vorhandenen Stellplätze erhalten bleiben, sich gleichzeitig aber die Qualität für den Fußgänger verbessert, indem beispielsweise Hochborde durch Rinnen ersetzt werden, die einen leichteren Übergang und auch ein Ausweichen ermöglichen. So kann man gut beobachten, dass seit Umbau der Viehmarktstraße bei starkem Fußgängeraufkommen die Fahrbahnfläche verstärkt mitgenutzt wird, kurzfristig eine Mischverkehrsfläche mit verlangsamtem Kfz-Verkehr entsteht, während bei geringem Fußgängeraufkommen die Fahrbahn frei bleibt.

In Absprache mit dem Regierungspräsidium wird versucht, ein neues Sanierungsgebiet zur Umgestaltung der innerstädtischen Verkehrsflächen zu definieren.

Als Einzelpunkte sind anzusprechen:

2. Pfluggasse

Fußgängeraufkommen:

Verbindung Marktplatz – Parkplatz „Alter Postplatz“ - Bahnhof, Anbindung des Gewerbegebietes Bleicherstraße und der Kreissparkasse mit den Gymnasien an die Innenstadt. Fußgängeraufkommen mittel bis hoch.

Infrastruktur:

Engstelle am „Scharfen Eck“ (ca. 0,8 m), da der Verkehr zweispurig in beide Richtungen führt. Schmalen Fußweg an der Einmündung der Pfluggasse in den Zeppelinring in Höhe des Zebrastrreifens. Eine Weiterführung der Umgestaltung der Pfluggasse zum „Alten Postplatz“ ist in die Maßnahmen des „Sanierungsgebietes Innenstadt – Ost“ zu integrieren.

Priorität:

mittelfristig

3. Museumstraße

Fußgängeraufkommen:

Mittel, Verbindung der Tiefgarage Museum mit Kirchplatz und Marktplatz.

Infrastruktur:

Die Gesamtbreite, die zwischen den Gebäuden zur Verfügung steht, variiert zwischen 6,8 m – 7,0 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,8 m. Es sind zusätzlich Parkplätze ausmarkiert. Die Gehwege sind an den Engstellen 0,9 m (stadteinwärts) bzw. 1,1 m (stadtauswärts) breit. Es ist eine Umgestaltung als Mischverkehrsfläche mit Erhaltung der Stellplätze vorstellbar.

Priorität:

mittelfristig

Die Umgestaltung der Museumstraße ist im Maßnahmenplan „Sanierung“ vorgesehen.

Viehmarktstraße zwischen Museumstraße und Hindenburgstraße

Die Viehmarktstraße wurde als Mischverkehrsfläche umgestaltet. Bei hohem Fußgängeraufkommen wird inzwischen verstärkt auch die Fahrbahn mitgenutzt. Dies ist barrierefrei möglich.

5. Karpfengasse zwischen Hindenburgstraße und Schrankenstraße

Fußgängeraufkommen:

Verbindung zwischen Tiefgarage Museum, Stadtbücherei und Volkshochschule sowie Schrankenplatz und Holzmarkt, Schulweg zur Braith-Grundschule.

Infrastruktur:

Schmäler nördlicher Gehweg. Breite ca. 0,85 m mit Auslagen der Geschäfte und Schaufenstern. Umgestaltung als Mischverkehrsfläche in Weiterführung der umgestalteten Viehmarktstraße wünschenswert.

Priorität:

mittelfristig

6. Hindenburgstraße zwischen Fußgängerzone und Schulstraße

Fußgängeraufkommen:

Hauptverbindung der südlichen Stadtgebiete und Hochschule in die Innenstadt.

Infrastruktur:

Weiterführung der Umgestaltung der Kreuzung Viehmarktstraße bis zur Schulstraße. Gehwegbreite an Engstellen nur 0,75 m bzw. 1,1 m, Auslagen und Schaufenster, Fahrbahn wird auch als Be- und Entladezone genutzt. Berücksichtigung Anlieferverkehr.

Priorität:

mittelfristig

7. Schulstraße zwischen Holzmarkt und Hindenburgstraße

Fußgängeraufkommen:

Schulweg zur Braithschule, Fußwegeverbindung Braithweg - Holzmarkt bzw. Braithweg - Viehmarktplatz.

Infrastruktur:

Schmale, teilweise keine Gehwege (Bereich Volkshochschule) – Gehwegbreite z. T. 1,05 m. Gegenüber der Volkshochschule ist der Gehweg 1,35 m breit, mit 0,7 m breiter Abmarkierung auf der Fahrbahn. Für die Altstadt hohes Fahrzeugaufkommen, da einige Buslinien die Schulstraße entlang führen und die Schulstraße die einzige Ausfahrt für Kraftfahrzeuge vom Marktplatz nach Süden bzw. Osten bietet. Im Rahmen einer notwendigen Kanal- oder Straßensanierung sollte eine Verbreiterung der Gehwege untersucht werden.

Priorität:

langfristig

Theaterstraße

Fußgängeraufkommen:

Direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und den westlichen Baugebieten (Schlierholzweg, Wolfental, Hardtsteige, etc.). Hohes Fußgängeraufkommen. Aufgrund der Lage der Zebrastreifen steht nur der nördliche Gehweg zur Verfügung, der häufig von abkürzenden (schiebenden) Radfahrern entgegen der Einbahnstraßenrichtung mitgenutzt wird.

Infrastruktur:

Die Gehwegbreite beträgt durchschnittlich 2,1 m: bei technischen Einbauten (Masten/Verteilerkästen, etc.) verengt sich der Gehweg auf eine Breite von 1,8 m. Eine Verbreiterung ist zulasten der Stellplätze im Süden nur teilweise möglich, da im Einmündungsbereich der Kolpingstraße die Lastkraftwagen die komplett bestehende Fahrbahnbreite als Schleppkurve benötigen. Die Bordsteinkante kann dort nicht für eine Gehwegverbreiterung versetzt werden. Obwohl eine Aufwertung dieses Gehwegabschnittes als dringend einzustufen ist, lässt sich mit dem heutigen Verkehrsaufkommen keine Verbreiterung umsetzen. Es kann eine attraktive Alternative durch die Schaffung einer neuen Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Wolfentalbaches geschaffen werden (vgl. Maßnahme Nr. 14 und 60).

Nicht asphaltierter Fußweg oberhalb der Waldseer Straße - Abschnitt Eichendorffweg/ Valenceallee

Fußgängeraufkommen:

Ziemlich unbekannter Spazierweg, da der Beginn des Fußweges schwer erkennbar ist.

Infrastruktur:

Waldweg an der unteren Hangkante. Beginn im Süden an der Treppe zwischen Eichendorffweg und Scheffelstraße. Engstelle an der Stützmauer mit ca. 0,6 m Breite ist mit Kinderwagen nicht passierbar.

Maßnahme mit Verbreiterung wird aufgrund der geringen Nutzung nicht weiterverfolgt

11. - 17. Fehlende Querungsmöglichkeit

Bei der Schaffung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger ist besonders zu berücksichtigen, dass der fließende Verkehr nicht behindert wird.

Königsbergallee – Verbindung Bürgerheim / Bürgerpark

Fußgängeraufkommen:

Kurze barrierefreie Verbindung für Gehbehinderte zum Bürgerpark. Attraktive Fußwegeverbindung durch die ansprechend gestalteten Freianlagen des Bürgerheims zum Bürgerpark, getrennt vom Kfz-Verkehr.

Infrastruktur:

An der Kreuzung Waldseer Straße/Königsbergallee existiert eine Unterführung. Es wurde ein Lichtsignalgeregelter, barrierefreier Übergang geschaffen. Eine zusätzliche Überquerung der 4 Fahrspuren wird als sehr problematisch eingeschätzt und kann nur über eine Brücke zwischen Bürgerheim und Bürgerpark realisiert werden. Eine barrierefreie Höhenentwicklung zum Bürgerpark ist zu untersuchen. Diese Brücke wäre wünschenswert, ist aber nicht erforderlich.

11. Waldseer Straße – Verbindung Bürgerheim / westliche Innenstadt oder Saulgauer Vorstadt

Fußgängeraufkommen:

Kurze barrierefreie Verbindung für Gehbehinderte bzw. Verbindung während der Dunkelheit vom Bürgerheim in die westliche Innenstadt oder Saulgauer Vorstadt. Hoher Kreuzungsverkehr durch Fußgänger an der Einmündung Mühlweg; Mitnutzung der Radfahrstreifen bzw. des rechten Fahrbahnstreifens durch Rollstuhlfahrer. Die Alternativstrecke über die Fußgängerampel an der Mittelbergstraße stellt einen zu großen Umweg dar.

Infrastruktur:

An der Waldseer Straße existiert eine Unterführung, die nachts nicht angenommen wird und für Geh- und Sehbehinderte auch tagsüber ein schwer zu überwindendes Hindernis darstellt. Im Bereich der Einmündung sind 5 Fahrspuren (im Bereich des Mühlweges 3 Fahrspuren) + Radfahrstreifen. Einmal täglich zum Berufsschluss kommt es zu Rückstaubildungen aus der Kolpingstraße in diesem Bereich. Prüfung, ob eine Querung in Höhe der Ampel oder ob weiter südlich eine Querung nur mit Hilfe einer Mittelinsel möglich ist.

Priorität:

mittelfristig; da es sich um eine Bundesstraße handelt, sind Absprachen mit dem Straßenbauamt notwendig. Der fließende Verkehr darf nicht behindert werden, die Hauptfußgängerströme sollten weiter durch die Unterführung gehen.

Waldseer Straße (Haldenstraße / Leipzigstraße)

Eine Querungsinsel wurde im Zuge des Umbaus der Kreuzung in einen Kreisverkehr umgesetzt.

13. Saulgauer Straße – Ortsrandweg Hühnerfeld / Naherholungsgebiet Wolfental

Fußgängeraufkommen:

mittel; Freizeit- und Spaziergängerverkehr, Radfahrer

Infrastruktur:

Die bestehenden Wege enden auf der Fahrbahn mit einem Versatz von ca. 60 m - 70 m, den der Fußgänger auf der Landstraße gehen muss. Die Saulgauer Straße kann mit 100 km/h (außerorts) befahren werden und die Sichtverhältnisse sind durch die Kuppenlage ungünstig. Die Querung und die attraktive Wegeverbindung wird von unsicheren Fußgängern (vor allem Familien mit Kindern) gemieden. Eine Neukonzeption erfolgt erst im Rahmen der neuen Straßenführung mit Anbindung der Tennishalle und -plätze an die Saulgauer Straße.

Priorität:

langfristig

14. Kolpingstraße – Gärtnerei Danner / Parkdeck Tiefgarage Stadthalle

Fußgängeraufkommen:

gering, mit verstärkter Wohnnutzung aber ansteigend, betrifft die Erreichbarkeit des Quartiers.

Infrastruktur:

Es sind 2 Fahrspuren Richtung Innenstadt bzw. Riedlinger Straße mit sehr hohem Verkehrsaufkommen zu überqueren. Im Berufsverkehr ist eine Querung schwierig und gefährlich. Die Zebrastreifen an der Einmündung der Theaterstraße in die Riedlinger Straße und der Saulgauer Straße in die Kolpingstraße werden wegen des weiten Umweges nicht als Alternative akzeptiert. Mögliche Maßnahmen: Ein weiterer Zebrastreifen wird an dieser Stelle abgelehnt (Behinderung des Verkehrsflusses, Anlage bei Richtungsfahrspuren nicht zulässig). Abhilfe könnte die Maßnahmen Nr. 60 bringen, die eine Anbindung des Braithweges über das Parkdeck mit Weiterführung entlang des Wolfentalbaches vorsieht. In diesem Zuge könnte z. B. die Rechtsabbiegespur in die Innenstadt verkürzt werden und somit die Straßenbreite auf eine Fahrspur in Höhe des Wolfentalbaches reduziert werden. Dies erfordert Absprachen mit dem Regierungspräsidium bzgl. der Bundesstraße B 312. Es bedeutet allerdings auch einen kleinen Umweg von der Stadthalle aus.

Priorität:

kurz - mittelfristig, im Zuge der Maßnahme Nr. 60, Umbau Parkdeck der Tiefgarage Stadthalle bzw. Anlage eines Geh- und Radweges entlang des Wolfentalbaches zwischen der Kolping- und Felsengartenstraße.

15. Holzmarkt – Apotheke / Schwäbische Zeitung

Fußgängeraufkommen:

Hohes Fußgängeraufkommen. Durch den breiten undefinierten Straßenraum mit Parkplätzen, Parken in zweiter Reihe sowie ungeordnetem Fahrverkehr besteht für den Fußgänger ein breiter schwer zu überwindender Raum. Mit der transportablen Querungshilfe wird der Fußgängerstrom gelenkt und der Autoverkehr geordnet.

Infrastruktur:

Eine Umgestaltung des westlichen Marktplatzes und des Holzmarktes ist entsprechend dem Entwurf, Beschluss GR vom 26.03.07 nach Inbetriebnahme der Tiefgarage Stadthalle vorgesehen.

Priorität:

kurz- bis mittelfristig, geplant für 2009

Gaisentalstraße – Gigelberg / Biberkeller

Fußgängeraufkommen:

Die direkte Verbindung über die Gaisentalstraße ist in erster Linie bei Veranstaltungen auf dem Gigelberg notwendig. Ansonsten geringes Fußgängeraufkommen, da der Gehweg in Richtung Innenstadt entlang der Bruno-Frey-Musikschule genutzt werden kann.

Diese Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.

17. Birkenharder Straße, Grünzug Lindele / Kleingartenanlage Hauderboschen

Fußgängeraufkommen:

gering; Spazierweg, Naturkundepfad.

Infrastruktur:

Querungshilfe als Mittelinsel vorsehen; gleichzeitig geschwindigkeitsdämpfende Wirkung; Ersatzmaßnahme für bisher vorgesehene Brücke als Maßnahme Nr. 77 des Fußwegekonzept 2000

Priorität:

mittelfristig

20. - 22. Gefährliche Querung

20. Bergerhauser Straße - Evang. Friedhof / Steigstraße

Fußgängeraufkommen:

Hoch, Hauptverbindung. Verbindung Talfeld - Bergerhausen mit der Innenstadt.

Infrastruktur:

An der Ulmer Straße ist eine Ampelanlage, die jedoch aufgrund der langen Wartezeit von über 50 % der Fußgänger nicht genutzt wird. Die Querung der meisten Fußgänger erfolgt 50 m weiter östlich in der Kurve. Stadtauswärts ist dies sehr unübersichtlich. Eine Mittelinsel ist auf-

grund der Schleppradien und Einmündungen nicht möglich. Aus diesem Grund ist zu prüfen, ob die Ampelanlage verbessert werden kann (kürzere Wartezeiten oder Verzicht auf die Ampel an der Einbiegespur), ohne den motorisierten Individualverkehr zu stark einzuschränken.

Priorität:

langfristig

21. Bergerhauser Straße - Fußweg Steigstraße / An der Steige

Fußgängeraufkommen:

Mittel, Hauptverbindung Bergerhausen - Innenstadt. Erreichbarkeit der Bushaltestelle vom „Oberen Bühl“. Große Nachfrage nach einer Querungshilfe bei der Fußgängerbefragung!

Infrastruktur:

Die Querung erfolgt in einer sehr unübersichtlichen Kurve. Es handelt sich um eine gefährliche Querung, da die 2. Fahrspur erst in der Mitte der Straße eingesehen werden kann. Der Einbau eines Zebrastreifens wird vom Straßenamt Riedlingen(L 280) aufgrund des zu geringen Fußgängeraufkommens abgelehnt. Ein Spiegel zur besseren Einsehbarkeit wird für Fußgänger ebenfalls abgelehnt. Eine Mittelinsel verschiebt die Fahrbahn in die östliche Böschung (vermutlich Grunderwerb erforderlich oder Verkürzung der Bushaltebucht). Spätestens mit Ausbau des Stadtteiles im Osten (Weingarthalde, Talfeld) wird der Fußgängeranteil bei dieser Verbindung ansteigen. Beteiligung des Straßenamtes.

Priorität:

mittelfristig, Prüfung, ob mit Maßnahme Nr. 83 eine Mittelinsel realisierbar wird.

22. Ulmer Straße /Aspach-Süd - Tierheim / Oberhöfen - Fußweg

Fußgängeraufkommen:

Gering – mittel; Spazierweg;

Infrastruktur:

Auf der ampelgeregelten Kreuzung sind keine Gehwege oder Überquerungsmöglichkeiten für den Fußgänger vorgesehen. Der Fußgänger muss im Kreuzungsbereich auf der Spur des Fahrzeugverkehrs laufen, was zu sehr gefährlichen Situationen führen kann. Geplant ist eine Unterführung südlich der Kreuzung - vgl. Ausführungen zu Unterführungen ab S. 12. –als kombinierte Maßnahme für den Fuß- und Radverkehr (Maßnahme Nr. 28 des Radwegekonzeptes)

Priorität:

mittelfristig

Bundesbahn - Gleisübergang in Höhe Schwarzer Bach

Mit Ausbau des Haltepunktes Biberach-Süd wurde eine behindertengerechte Überführung mit Aufzug gebaut.

Bundesbahn - Gleisübergang nördliche Freiburger Straße

Mit Ausbau des Straßenanschlusses „Freiburger Straße-Nord“ wurde einseitig ein Geh- und Radweg mitgebaut.

30. - 35. Konflikt Radfahrer / Fußgänger

30. Bahnhofsvorplatz und Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Fußgängeraufkommen:

Sehr hoch. Nicht zielgerichtete Fußgängerströme, da Wechsel von einzelnen Haltestellen zum Bahnhof, zu Parkplätzen usw.

Infrastruktur:

Es ist kein getrennter Gehweg vorhanden. Fußgänger müssten vorne an den Haltestellen zwischen Bus und Sitzgelegenheiten entlang laufen. Sobald dort jedoch Bus-Nutzer warten, ist der Weg versperrt und der Fußgänger weicht auf den Radweg aus. Aufgrund der vielen Haltestellen ist kein Platz für einen getrennten Gehweg vorhanden. Eine Entlastung könnte über die Beseitigung der Abgrenzungsmauer des ZOB erreicht werden, damit die Fußgänger die verbreiterte Bahnsteiganlage (Gleis 1 entfällt mit dem Umbau) mitnutzen können. Eine Zustimmung der Bahn ist dafür erforderlich.

Priorität:

kurzfristig, parallel mit Bahnhofsumbau



31. Unterführung Bahnhof – Ulmer Straße

Fußgängeraufkommen:

Wichtige Schulweg- und Fußgängerverbindung. Auftreten von sehr starken Fußgänger- und Radfahrergruppen zu Schulbeginn und Schulschluss.

Infrastruktur:

Die Lauf- und Fahrtrichtung in der Unterführung wurde mit Blumenkübeln und Richtungspfeilen geregelt. Trotzdem treten dort immer wieder Konflikte und Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern auf.

Priorität:

Kurzfristig kann es zu einer Teilentlastung kommen, da Reisende verstärkt den direkten Weg zu den Bahnsteigen über die neue Unterführung nehmen werden.

Fußweg zwischen Zentralem Omnibusbahnhof und Breslaustraße

Fußgängeraufkommen:

Wichtige Schulweg- und Fußgängerverbindung zwischen Bahnhof, ZOB und den Schulen. Radfahrer werden zum Absteigen und Anhalten gezwungen.

Infrastruktur:

Der Fußweg ist über den gesamten Tagesverlauf mit 4 m Breite ausreichend. Da der Konflikt nur zu Schulbeginn und Schulschluss auftritt, weichen Radfahrer, falls möglich, in eine andere Zeitlage bzw. auf andere Straßen aus. Eine Verbreiterung des Weges ist nach Ansicht der Verwaltung nicht notwendig, zumal sich die Schülergruppen dann nur noch mehr ausbreiten. Die Maßnahme wird nicht weiterverfolgt. Eine Weiterführung des Fußweges auf der östlichen Seite der Breslaustraße wäre wünschenswert.

33. Memminger Straße zwischen Freibad und Evang. Friedhof

Fußgängeraufkommen:

Freizeitverkehr, vor allem in der Badesaison zum Freibad. Direkte Verbindung zwischen Bachlangen und östl. Teil vom Talfeld bzw. Birkendorf ohne Höhenunterschiede.

Infrastruktur:

Der Geh- und Radweg ist mit 1,50 m sehr schmal, zumal ihn in der Freibadsaison Radfahrer in beide Richtungen befahren. Eine Verbreiterung des Weges mit Verschiebung der Böschungsf lächen ist vorzusehen.

Priorität:

kurzfristig, die Verbreiterung des Weges wurde vom Landkreis als dringliche Maßnahme ins Radwegeprogramm übernommen. (Vgl. Radwegekonzept Stadt Biberach, Maßnahme Nr. 13)

Rißegger Straße mit Rißegger Steige

Das fehlende Teilstück wurde zwischenzeitlich ausgebaut und wird stark genutzt.

35. Fuß- und Radweg Schlierholzweg

Fußgängeraufkommen:

Stark begangene Fußgängerverbindung zwischen Schlierholzweg, Mittelbiberach, Fünf Linden und Wolfental zur Innenstadt bzw. von der Innenstadt in das Naherholungsgebiet Wolfental. Fußweg zum Kindergarten.

Infrastruktur:

Reizvoll geführter Weg entlang des Wolfentalbaches. Die Breite ist mit ca. 2,30 m für Fußgänger zum Laufen ausreichend. Da diese Verbindung aber auch eine wichtige Radwegeverbindung darstellt und Treffpunkt beim Spaziergang ist, kommt es zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Das relativ hohe Aufkommen führt zu Störungen im Bewegungsablauf, bei Gesprächen und bei spontanen Treffen, wenn Fußgänger den schnelleren Radfahrern wiederholt Platz machen müssen. Eine Verbreiterung ist nicht möglich. Mit einer zusätzlichen attraktiven Rad- und Fußwegeverbindung entlang des Wolfentalbaches (vgl. Maßnahme Nr. 61) können die Konflikte reduziert werden.

Priorität:

Mittelfristig – Ersatzmaßnahme Wolfentalradweg (Maßnahme Nr. 9 des Radwegekonzeptes)

40. - 44. Unterführungen

Unterführungen stellen in der Regel unüberwindliche Hindernisse für Gehbehinderte dar und werden bei Dunkelheit von den Bürgern gemieden. Seit einigen Jahren gehen einzelne Städte dazu über, Fußgängerunterführungen wieder zuzuschütten oder zusätzliche, oberirdische Querungen zu ermöglichen (Beispiel Aachen, Freiburg). Mit Hilfe von Leistungsfähigkeitsberechnungen kann gezeigt werden, ob trotz geringer Leistungsfähigkeitsreserven zusätzliche Fußgängerfurten möglich sind. Unterführungen können nicht generell umgangen werden, beispielsweise an Bahnstrecken sind sie oftmals aus Sicherheitsgründen nötig. Mit der Ausgestaltung, der Breite, der Beleuchtung und der Wandbekleidung kann allerdings die Akzeptanz für den Fußgänger stark beeinflusst werden.



Optimal gelöst ist die Unterführung unter der Theodor-Heuss-Straße in Bachlangen im Rotdornweg. Aufgrund der günstigen Höhenentwicklung entsteht hier der Eindruck einer relativ schmalen Brücke. Die Unterführung in Bergerhausen wirkt wenig einladend, so dass die Fußgänger die Theodor-Heuss-Straße in der Regel oberirdisch überqueren. Unterführungen sind bezüglich Beleuchtung, Zerstörung und Ablagerung von Abfällen häufiger zu pflegen und zu kontrollieren.

Die Stadt Biberach plant derzeit in Kombination mit größeren Baumaßnahmen 3 neue Unterführungen:

1. Im Zuge der Gleiserhöhung am Bahnhof wird der Bau einer Unterführung notwendig. Die Erreichbarkeit der Gleise wird von der Bahnhofstraße barrierefrei über Aufzüge gesichert. Der östliche Zugang an die Freiburger Straße wird aus Kostengründen nur als Treppe gebaut.
2. Um die Fußwegeverbindungen zwischen dem Stadtteil „Weißes Bild“ und Birkenhard zu erhalten, wird unter der Nordwestumfahrung der Bau einer Unterführung innerhalb des Grünzuges mitgeplant (vgl. Radwegekonzept Maßnahme Nr. 34)
3. Unter der Ulmer Straße (L 267) wird in Höhe des Einkaufszentrums, südlich der bestehenden Kreuzung eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen.(vgl. Radwegekonzept Maßnahme Nr. 28) des Radwegekonzeptes.

Unterführung am Zentralen Omnibusbahnhof

Fußgängeraufkommen:

Sehr hohes Fußgängeraufkommen. Hauptverbindung zwischen den östlichen Stadtteilen, Innenstadt und den westlichen Stadtteilen.

Infrastruktur:

Die Gesamtbreite ist bis auf die Schulanfangs- und Schulendzeiten ausreichend, aber nicht üppig. Die Eingangsbereiche sind weit und offen mit viel Tageslicht gestaltet. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Fußgängern und Radfahrern kommt es an den Rampen zu Konflikten, die aber unter Betrachtung des Gesamtverkehrsaufkommens in der Regel gut bewältigt werden. (vgl. Maßnahme Nr. 31)

Priorität:

kurzfristig: entlastende Ersatzmaßnahme durch Bahnhofsumbau



Unterführung Ulmer Straße – Birkendorf-Grundschule / Talfeld

Fußgängeraufkommen:

Wichtige Schulwegverbindung vom Talfeld zur Schule und zum Erholungsraum der Riss.

Infrastruktur:

Die Unterführung nimmt im Westen die Höhenentwicklung auf (nur 9 Stufen). Die Treppen sind relativ schmal und haben keine Rampensteine. Mit farblicher Gestaltung, z. B. von Schülern der Birkendorf-Grundschule, könnte die Unterführung aufgewertet werden. Die Unterführung ist nur sehr weitläufig zu umgehen – an der Ampelanlage Rissbrücke zum „Evang. Friedhof“.

Unterführung Kreuzung Waldseer Straße / Königsbergallee

Fußgängeraufkommen:

Sehr hohes Fußgängeraufkommen. Hauptverbindung zwischen den östlichen Stadtteilen, Innenstadt und den westlichen Stadtteilen. Zentrale Bushaltestelle für Dollinger-Realschule und Malischule. Umsteigehaltestelle zur Bischof-Sproll-Schule (vgl. Maßnahme Nr.11).

Infrastruktur:

Die Gesamtbreite ist mit 3,40 m zur Durchquerung ausreichend. In den Nebenverkehrszeiten wird versucht, die Unterführung zu umgehen, in dem in einem Bereich von 10 – 50 m hinter der Kreuzung gequert wird. Die Treppenanlagen sind nicht überdacht. Auf den Stufen ist ein rutschsicherer Belag aufgebracht. Eine Überdachung der Treppenanlagen vor der Hochschule und am Bürgerpark wäre in Verbindung mit einer Überdachung der Bushaltestellen sinnvoll. Da die Warteflächen und Gehwege ohnehin relativ schmal sind, ist eine Gesamtkonstruktion mit wenigen zusätzlichen Stützen anzustreben (innerhalb des Sichtdreieckes der Kreuzung).

Priorität:

hoch; Verkehrssicherungspflicht in der Unterführung; Es ist eine Gesamtlösung anzustreben (vgl. Maßnahme Nr.11).

Unterführung Theodor-Heuss-Straße / Bergerhausen

Fußgängeraufkommen:

Spazierweg von Bergerhausen über den Tobel zum Freibad und den Baugebieten im Süden Biberachs.

Infrastruktur:

Die Unterführung kann von der Tobelseite direkt ohne Treppenanlage begangen werden, erfordert auf Bergerhauser Seite allerdings einen Aufstieg über 33 Stufen. Die Anlage ist stark eingegrünt, schlecht ausgeleuchtet und wird selten genutzt (Parken eines Anhängers). Der gesamte Tobelweg ist in einem schwer begehbaren Zustand. Landschaftlich sehr abwechslungsreicher Weg. Da die soziale Kontrolle auf dieser Verbindung fehlt, wird der Weg und die Unterführung von Frauen gemieden. Der Ausbauzustand des Weges und der Unterführung sind zu verbessern. Vor einer Sanierung ist zu überprüfen, ob die Unterführung aufgrund der geringen Nutzung nicht zugeschüttet wird.

Unterführung Riedlinger Straße – Kreisel „Riedlinger Straße –Fünf Linden“

Fußgängeraufkommen:

Wichtige Schulweg- und Fußgängerverbindung zwischen den Wohngebieten „Fünf Linden“, „Am Weißen Bild“ und den Infrastruktureinrichtungen. Hauptfußweg in die Innenstadt.

Infrastruktur:

Die Unterführung nimmt im Osten die Höhenentwicklung über eine kurze Rampe auf und ist im Westen über 2 Rampenanlagen in südlicher bzw. nordwestlicher Richtung erreichbar. Akzeptanzprobleme sind nicht bekannt. Eine oberirdische Führung der Fußgänger ist nicht anzustreben, da die Unfallzahlen an Kreiseln mit Fußgängerüberwegen ansteigen.

50. - 56. Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen sind in der Vergangenheit vorrangig auf eine grüne Welle für den Kfz-Verkehr ausgelegt worden, um Staubildungen zu vermeiden. 2003 sind an den Lichtsignalanlagen entlang des Altstadtringes flexiblere Umlaufzeiten, die dem Verkehrsaufkommen angepasst

wurden, eingeführt worden. Dadurch haben sich teilweise die Wartezeiten (in den schwächeren Verkehrszeiten) verkürzt, teilweise aber auch zur absoluten Verkehrsspitze verschlechtert. Für die folgenden Lichtsignalanlagen sollte aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens kontinuierlich überprüft werden, ob eine fußgängerfreundlichere Schaltung möglich ist. Im Folgenden werden die max. Wartezeiten, in der für den Fußgänger schlechtesten Phase bzw. in einer durchschnittlichen Phase angegeben. Bei Berücksichtigung der Wartezeit wird an einigen Lichtsignalanlagen deutlich, warum die sicheren Lichtsignalanlagen umlaufen werden, in dem die Straße 20 - 50 m weiter ungesichert überquert wird.

Eine Verbesserung für den Fußgänger ist in der Regel nur mit einer Kürzung der Grünphase für den Kfz-Verkehr möglich. Bevor dies durchgeführt werden kann, sind im Einzelfall die Konsequenzen auf evtl. Rückstaubildung zu überprüfen. Fußgängerfreundliche Schaltungen dürfen nicht zu Lasten des Verkehrsflusses auf Hauptverkehrsstraßen oder zu Lasten des ÖPNV durchgeführt werden.

50. Bismarckring / Wielandstraße

Fußgängeraufkommen:

Mittel. Fußwegeverbindung zur Pflugschule, Bruno-Frey-Musikschule und zu den Baugebieten Lindele und Vorarlbergerstraße. Die Verlängerung der Ampelschaltung bis 21 Uhr - Veranstaltungsende in der Bruno-Frey-Musikschule – wurde durchgeführt.

Wartezeiten:

Spitzenverkehrszeit max. 113 Sekunden; Normalumlauf max. 74 Sekunden

51. Bismarckring / Alter Postplatz / Bleicherstraße

Fußgängeraufkommen:

Mittel. Verbindung der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet „Bleicherstraße“ mit der Innenstadt. Erreichbarkeit der regionalen Bushaltestelle.

Infrastruktur:

Es existieren nur 3 Übergänge, so dass die Bushaltestelle nur mit zusätzlicher Querung der Bleicherstraße erreicht werden kann.

Wartezeiten:

Spitzenverkehrszeit max. 111 Sekunden; Normalumlauf max. 73 Sekunden. Bei zweiter Querung, um vom Alten Postplatz die Bushaltestelle zu erreichen, kommen weitere 28 Sekunden Wartezeit hinzu (Gesamt: 139 Sekunden). In Gegenrichtung sind die Wartezeiten erheblich kürzer.

52. Bismarckring / Ulmer-Tor-Straße

Fußgängeraufkommen:

Sehr hoch. Hauptfußwegeverbindung zwischen Bahnhof, Zentraler Omnibusbahnhof und Innenstadt sowie Hauptverbindung zu den Stadtteilen Birkendorf, Talfeld und Bergerhausen zur Innenstadt bzw. den westlichen Stadtteilen.

Wartezeiten:

Richtung Ulmer Tor – Bahnhof: Spitzenverkehrszeit max. 112 Sekunden + 8 Sekunden Grünzeit und 10 Sek. Räumzeit (Gesamtumlaufzeit 120 Sekunden). Dies ist eine extrem lange Wartezeit, die dem Fußgänger viel Geduld abverlangt. Der kleine Umlauf beträgt 50 Sekunden, d.h. 42 Sek. Wartezeit für den Fußgänger.

Richtung Ärztehaus/ Parkhaus Ulmer Tor – Post: Spitzenverkehrszeit max. 53 Sekunden, da 2 Übergangszeiten geschaffen wurden; Normalumlauf max. 71 Sekunden

53. Eisenbahnstraße / Zentraler Omnibusbahnhof

Fußgängeraufkommen:

Sehr hoch. Hauptfußwegeverbindung zwischen Bahnhof, Zentraler Omnibusbahnhof und Innenstadt sowie Hauptverbindung zu den Stadtteilen Birkendorf, Talfeld und Bergerhausen zur Innenstadt bzw. den westlichen Stadtteilen.

Wartezeiten:

Maximal 73 Sekunden. In Verbindung mit der Querung über den Bismarckring kann sich die Wartezeit aufaddieren, so dass speziell Bus- und Bahnreisende mit Zeitdruck im Bereich des ZOB die Straße 50 m weiter nördlich ungesichert überqueren. Durch die flexibleren Umlaufzeiten und vor allem die beiden Grünphasen in den Spitzenverkehrszeiten konnte die Gesamt-wartezeit an den Lichtsignalanlagen am Bismarckring und der Eisenbahnstraße verkürzt werden.

54. Ulmer Straße / Evangelischer Friedhof

Fußgängeraufkommen:

Mittel. Hauptwegeverbindung vom Baugebiet Talfeld und Bergerhausen zur Innenstadt. Diese Querung ist in Kombination mit der Überquerung der Bergerhauser Straße (vgl. Maßnahme Nr. 56) zu betrachten.

Wartezeiten:

Derzeit in Überarbeitung

55. Bergerhauser Straße / Evangelischer Friedhof

Fußgängeraufkommen:

Hoch, aber wenige Fußgänger queren die Straße an der Lichtsignalanlage. Infolge der langen Wartezeit wird die Straße 50 m weiter östlich gekreuzt. Durch die getrennte Steuerung der Rechtsabbiegespur mit Fußgängerdruckkempel hat der Fußgänger die 2. Grünphase im Hauptverkehr auf der Ulmer Straße abzuwarten.

Wartezeiten:

Derzeit in Überarbeitung.

Dieser Überweg ist in Verbindung mit der Lichtsignalanlage über die Ulmer Straße zu betrachten, da sich die Überquerungszeiten aufaddieren. Aufgrund des Zeitverlustes, da erst über eine Fußgängerdruckkempel Grün angefordert werden muss, wird die Überquerungszeit in der Praxis von Fußgängern nicht akzeptiert. Deshalb kommt es zu vielen Übertritten während der Rotphase oder der Fußgänger quert ungesichert in der Kurve zur Steigstraße die Straße (vgl. Maßnahme Nr. 20).

56. Fußgängerampel Hans- Liebherr Straße – Erlenweg (Höhe Hallenbad)

Fußgängeraufkommen:

An Schultagen oder bei Sportveranstaltungen hoch; Hauptverbindung Schulen, Sportplätze, Freizeitverkehr

Wartezeiten:

Hier bestehen lange Wartezeiten für den Fußgänger, so dass in der Regel bei Rot gequert wird, und wenn die Lichtsignalanlage dann Grün zeigt, der Fußgänger längst verschwunden ist. Die Wartezeit beträgt heute bei der Erstanforderung ca. 34 Sekunden bzw. bei sofortiger Wiederholung ca. 60 sec (Mindestgrünzeit für Kfz-Verkehr + zwischendurch Räumzeit für Fußgänger

10 Sekunden) Die Lichtsignalanlage ist auf eine Wartezeit von 10 Sek. bei der Erstanforderung umzustellen.

Priorität:

Kurzfristig

60. - 83. Fehlende Fußwegeverbindungen

60. Verbindung Braithweg / Kolpingstraße / Felsengartenstraße

Fußgängeraufkommen:

Hohes Fußgänger- und Radfahreraufkommen, da es sich um eine neue Hauptverbindung zwischen den westlichen Baugebieten und der Innenstadt handelt, die in erster Linie zu einer Entlastung der Theaterstraße führt. Schulweg von der Dollinger-Realschule und der Hochschule in die westlichen Baugebiete. Infolge der geplanten Aufwertung des Wolfentals vom Gewerbe zum Dienstleistungsgebiet ist mit verstärktem Fuß- und Radverkehr zur Innenstadt zu rechnen.

Infrastruktur/ Mögliche Maßnahmen:

Der Ausbau eines neuen Geh- und Radweges entlang des Wolfentalbaches mit Fußgängerampeln oder Mittelinseln als Querungshilfen und anschließender Anbindung bis an den Braithweg, könnte den schmalen Fußweg in der Theaterstraße entlasten. Schüler könnten auf der westlichen Seite der Kolpingstraße bis in Höhe Wolfentalbach und anschließend auf dem neuen Weg in Richtung Westen geführt werden. Der Anschluss an den Braithweg könnte über das Parkdeck und eine Rampe erreicht werden. Die Weiterführung der Fußwegeverbindung vom Braithweg zum Holzmarkt wurde inzwischen fertiggestellt.

Entlang des Wolfentalbaches ist eine ca. 3 m breite Fläche auf der nördlichen Bachseite in städtischem Grundbesitz, der Bebauungsplan „Felsengartenstraße-Ost I“ weist die Fläche als Geh- und Radweg aus. Problematisch sind die Querungen für Fußgänger, da sie zu Rückstaus auf der B 312 führen können (vgl. Ausführungen zu Maßnahme Nr. 14) Bei der Umsetzung ist die geplante Renaturierung des Wolfentalbaches in besonderem Maß zu berücksichtigen.

Priorität:

kurzfristig: Klärung der Übergänge; Erarbeitung eines Vorentwurfs mit Kostenschätzung; danach Realisierung

61. Wolfentalfußweg Abschnitt: Felsengartenstraße / Steigmühlstraße

Fußgängeraufkommen:

Freizeitverkehr ins angrenzende Naherholungsgebiet Wolfental. Entlastungsstrecke für den stark begangenen Fußweg am Schlierholzweg (Kindergartenweg). Anbindung des geplanten Themenspielplatzes.

Infrastruktur:

Wegeführung kann über die Kapuzinerstraße, einer Verschwenkung auf die Südseite des Baches (Grundstück Baubetriebsamt) mit 2 erforderlichen Brücken und anschließend im Grünraum geführt werden.

Priorität:

mittelfristig; (vgl. Radwegekonzept Maßnahme Nr.9)

62. Verbindung Felsengartenstraße (Dollinger Realschule) / Saulgauer Straße

Fußgängeraufkommen:

Hoch, da es sich um einen Schulweg handelt. Derzeit muss von den Schülern auf die stark befahrene Saulgauer Straße oder die Raustraße ausgewichen werden, obwohl bereits entlang des Werkstattgebäudes eine direkte Verbindung zwischen Schule und Felsengartenstraße hergestellt wurde.

Infrastruktur:

Die Fortführung des Fußweges in westlicher Richtung über das Flurstück 607/3 (in Privatbesitz) kann nur mit Grunderwerb und Zustimmung der Eigentümer erfolgen.

Priorität:

langfristig; Privateigentum

63. Verbindung Karl-Müller-Straße / Zollerweg

Fußgängeraufkommen:

Alternativer Fußweg in die Innenstadt vom Mittelberg. Mit dieser neuen, allerdings sehr steilen Verbindung könnte der Mittelberg über die Unterführung in der Waldseer Straße an den Bürgerpark und Ratzengraben angebunden werden. Es würde eine sehr attraktive Verbindung zu den Bereichen um die Gymnasien und der östlichen Altstadt entstehen.

Infrastruktur:

Es handelt sich um eine steile Treppenanlage. Der Weg bestand früher als Trampelpfad, bis er vor einigen Jahren aus Sicherheitsgründen gesperrt wurde. Es sollte gemeinsam von Tiefbauamt und Forstamt untersucht werden, mit welchem Aufwand der Weg mit einer Treppenanlage und eventuell notwendiger Sicherungsmaßnahmen wieder begehbar gemacht werden könnte. Die Stadt Biberach ist Eigentümerin der Fläche.

64. Verbindung Dinglinger Straße / Bodelschwinghstraße

Fußgängeraufkommen:

Direkte Verbindung vom Gebiet Wolfental/Schlierholzweg zum Kreiskrankenhaus und zum Gigelberg. Fehlendes Teilstück im Gesamtwegenetz des alten Fußwegekonzeptes. Mit Ausbau der Wohnbebauung in der Georg-Ignatius-Baur-Straße wird der Bau der Fußwegeverbindung noch wichtiger, da im Steilstück der Hardtsteige kein Gehweg vorhanden ist und dies die einzige für Kinder sichere Verbindung für die künftigen Anwohner darstellt. Die Wohnbebauung auf dem Gigelberg kann über diesen Fußweg auf kurzem Weg an den neu geplanten attraktiven Spielplatz im Wolfental angebunden werden. Bei den Fußwegeteilstücken handelt es sich um einen Lückenschluss in einer überörtlichen Verbindung, die nicht auf die Erschließungskosten in den einzelnen Straßenzügen umgelegt werden kann.

Infrastruktur:

Der Endausbau des Fußweges von der Bodelschwinghstraße bzw. der Dinglinger Straße aus fehlt (Treppenanlage teilweise gebaut). Der Ausbau zur Bodelschwinghstraße mit Kinderwagenrampe wäre sinnvoll, damit z. B. ein Erwachsener mit Kinderwagen oder Kind + Dreirad nicht mit dem Kfz-Verkehr auf dem Steilstück der Hardtsteige laufen muss.

Priorität:

mittelfristig

65. Verbindung Dinglinger Straße / Grüner Weg über Tennisanlage

Fußgängeraufkommen:

mittel. Fußwegeverbindung in die Stadt über den Stadtgarten, Festplatz Gigelberg zum Wohngebiet „Bodelschwinghstraße“ und Kreiskrankenhaus. Direkter Fußweg über den Gigelberg auf der Hochlage.

Infrastruktur:

Es existiert ein Fußpfad entlang des Festplatzes und ein versetzt über die Jahnstraße und den Grünen Weg getrennt geführten Fußweg zur Bodelschwinghstraße. Der Weg sollte unter Ausnutzung des städtischen Grundstückes, unter Mitnutzung der internen Erschließung entlang der Tennisanlage geführt werden. Östlich der Jahnstraße geht der heute genutzte Weg, der zum Festplatz Gigelberg führt, über eine private Teilfläche. Dieser Weg ist nur mit Zustimmung der angrenzenden Eigentümer und des Tennisvereins als Hauptnutzer herzustellen.

Priorität:

langfristig

66. Lindele – Fortführung des Fußweges Widdersteinstraße zum Lindele

Fußgängeraufkommen:

Erweiterung des Spazierwegenetzes mit einer 2. Verbindung von der Widdersteinstraße zum alten Aussichtspunkt des Lindele.

Infrastruktur:

Innerhalb des Baugebietes „Widdersteinstraße“ ist der Fußweg bereits fertig gestellt, endet aber ohne Weiterführung auf der landwirtschaftlichen Fläche. Mögliche Umsetzung durch die Einbindung in die Gesamtkonzeption rund um das Lindele. Naturnaher Ausbau als Kiesweg.

Priorität:

langfristig

Lindele – Verbindung des Fußwegenetzes Lindele zur Birkenharder Straße

Weg existiert zwischenzeitlich als Trampelpfad. Ein behindertengerechter Ausbau ist aufgrund der angrenzenden Treppenanlage nicht möglich.

68. Fußgänger- und Radwegeverbindung im Grünzug zwischen Talfeld (Neubaugebiet) und Bergerhausen

Fußgängeraufkommen:

Mittel; Erweiterung des Spazierwegenetzes für die bestehenden Baugebiete „Bühlacker, Weingarthalde, Baid, Talfeld, Bergerhausen“ und das geplante Neubaugebiet „Talfeld“.

Infrastruktur:

Innerhalb des Baugebietes wird das Wegesystem entlang der Straßen und Grünräume so abgestimmt, dass die Anschlüsse an den Weg im geplanten Grünzug zwischen Talfeld und Bergerhausen existieren. Der zwischen Bergerhausen und Neubaugebiet geplante Weg wird eine attraktive Verbindung ohne Verkehrsemissionen bzw. –gefährdungen bieten, die an das Wirtschaftswegesystem nordöstlich von Bergerhausen anschließt. Über diese Wege und den beim Landkreis angemeldeten Radweg zwischen Bergerhausen und Winterreute wird auch das Freizeitgelände „Hohes Haus“ mit dem Neubaugebiet verknüpft.

Priorität:

langfristig mit Ausbau des Baugebietes

69. Fußgängerquerung Bergerhauser Straße in Höhe Einfahrt Neubaugebiet Talfeld

Fußgängeraufkommen:

Mittel, Verbindung innerhalb des Stadtteils; Einkaufsverkehr, falls ein Lebensmittelmarkt in das Baugebiet Talfeld integriert werden kann

Infrastruktur:

Mit Erweiterung des Baugebietes Talfeld wird ein Fuß-/Radweg im Grünzug zwischen Bergerhausen und Baugebiet geplant. Bei dieser Querung handelt es sich um die Weiterführung nach Süden zur den Baugebieten Weingarthalde, Bühlacker, Sandberg und Bachlangen. Die Verknüpfung könnte unter Ausnutzung des Höhenunterschiedes zwischen Straße und Böschung als Brücke ausgeführt werden.

Priorität:

Langfristig: Brücke mit Erschließung des Baugebietes

70. Fußgänger- und Radwegbrücke Memminger Straße zwischen Breslaustraße und Fohrhäldele

Fußgängeraufkommen:

Hohes Fußgängeraufkommen, da eine neue Brücke die Hauptfußwegeverbindung aus der Innenstadt zum Freibad und Hallenbad, nach Bachlangen, Sandberg und Bergerhausen werden könnte. Derzeitige Quermöglichkeiten der Zäsur, die durch Bahnkörper, Riß und Memminger Straße entsteht, sind die Unterführung am Bahnhof sowie die Gehwege entlang der Königsbergallee und des Mühlwegs.

Infrastruktur:

Eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke könnte in Höhe des TG-Heims beginnen, in einer Rampe über die Bahn und den anschließenden Parkplatz hochführen (möglichst angehängt an ein Parkdeck oder sonstiges Gebäude), über die Memminger Straße und das Frei- und Hallenbad bis an den Gehweg des Fohrhäldele. Dadurch, dass die natürliche Höhenentwicklung des Fohrhäldele aufgenommen werden könnte, entstehen für Radfahrer und Fußgänger keine zusätzlich zu überwindenden Höhenmeter. Die Brücke sollte sinnvollerweise in Verbindung mit einem Parkdeck oder sonstigen Gebäuden auf dem Parkplatzgelände (Gerster, Stadt, Liebherr) errichtet werden. Für die südöstlichen Stadtteile bedeutet diese Verbindung, da sie kreuzungsfrei geführt wird, einen 5 – 8 Minuten Zeitgewinn für Fußgänger und ca. 3 – 5 Minuten Zeitgewinn für Radfahrer.

Priorität:

Mittelfristig, die seit Jahren als langfristiges Ziel in Konzepten aufgenommene Brücke sollte mit Ausbau des Wohnungsbauschwerpunkts im Talfeld weiterverfolgt werden.

Aufgrund der geringen Realisierungschancen ist alternativ der Bau einer Direktverbindung vom Fohrhäldele zur Kreuzung Königsbergallee angedacht, der durch die Verschiebung des Freibades nach Süden (Abriss der alten Umkleidekabinen und des Eingangsbereiches) ermöglicht wird..

71. Verbindung Heusteige / Fohrhäldele

Fußgängeraufkommen:

Direkte Verbindung in die Innenstadt von Bachlangen, Sandberg und Bergerhausen. Nur in Verbindung mit der Maßnahme Nr.70 sinnvoll, um eine Strecke von 220 m Länge auf ca. 100 m Länge zu verkürzen und eine spitzwinklige Kurve zu umgehen.

Infrastruktur:

Die erforderlichen Grundstücksflächen gehören der Stadt Biberach. Entlang der Grundstücksgrenze kann der neue Weg ohne Zerschneidungseffekte hergestellt werden. Umsetzung vor allem in Verbindung mit der Maßnahme Nr. 70 sinnvoll.

Priorität:

mittelfristig

RiBuferweg – Abschnitt Königsbergallee / Hans-Liebherr-Straße

Ziel wird aufgegeben.

RiBuferweg - Abschnitt Hans-Liebherr-Straße / Birkenallee

Ziel wird aufgegeben.

74. Hangkantenweg RiBegger Steige / Ulmenweg - RiBegg

Fußgängeraufkommen:

Spazierweg, um den Anwohnern der RiBegger Steige einen attraktiven Fußweg in die angrenzenden Naherholungsräume anzubieten. Verbindung RiBegger Steige zum Kindergarten, zu den Spielplätzen und zur Schlittenbahn in RiBegg.

Infrastruktur:

Von der RiBegger Straße führt ein abkürzender Fußweg mit Treppenanlage ins Baugebiet „RiBegger Steige“ und weiter an der Hangkante entlang. Entlang der Hangkante bestehen teilweise Forstwege, die allerdings eingewachsen sind. In Teilbereichen ist Grunderwerb erforderlich. In RiBegg könnte der neue Weg an den Ortsrandweg anschließen. Der Forstweg sollte ertüchtigt bzw. die fehlenden Teilstücke ergänzt werden.

Priorität:

mittelfristig

Verbindung Schlierholzweg / neuer Fußweg Wolfentalbach

Verbindung wird über Spielplatzverbindung hergestellt

Spazierweg Hirschgraben

Ziel wird aufgegeben.

Verbindung Grünzug Lindele mit Kleingartenanlage Hauderboschen

Wird nicht weiterverfolgt; ersetzt durch Querungshilfe – Maßnahme Nr. 17

Fußweg Baugebiet „Weingartenberg“ mit Gewerbegebiet Freiburger Straße

Wird derzeit nicht weiterverfolgt

79. Brücke am Kindergarten Alleenstraße

Fußgängeraufkommen:

Erweiterung des Spazierwegenetzes zur Grünanlage RiBinsel.

Infrastruktur:

Die Wegparzelle nördlich des Kindergartens ist im Eigentum der Stadt. Der Steg über die Riß und der Weg sind noch herzustellen. Die Wegeverbindung ist mit dem Bebauungsplan „Alleenstraße“ beschlossen worden.

Priorität:

langfristig; Die heute bestehende Wegeverbindung über die Alleenstraße zur Rißinsel verläuft über Privatgrundstücke. Ein öffentliches Geh- und Fahrrecht besteht bislang nicht auf diesen privaten Teilflächen. Das Ziel der zusätzlichen Brücke wird deshalb erst dann aufgegeben, wenn die bestehende Verbindung als öffentlicher Fuß- und Radweg gesichert ist. So lange dies nicht der Fall ist, sollte die Möglichkeit offen gehalten werden, einen neuen Weg mit Brücke auf eigenen Flächen von der Alleenstraße zur Rißbrücke zu bauen.

Verbindung Rosenweg zum Baugebiet Bühlacker

Fußgängeraufkommen:

Spaziergänger und Fußweg in die Stadt über den Oberen Bühl.

Infrastruktur:

Gekiester Fußweg im Hangbereich; Bestandteil des Bebauungsplans „Weingarthalde“ ausgewiesen. Flächen sind im Besitz der Stadt Biberach. Ausbau wurde 2007 fertiggestellt.

Gehweg Ziegelhausstraße – nördliches Teilstück

Fehlender Abschnitt ist über Bebauungsplan abgesichert.

82. Rad- und Gehweg zwischen „Am weißen Bild“ und Birkenhard

Fußgängeraufkommen:

Mittel; Freizeitverkehr; zusätzlich kann die Nord-Süd-Verbindung Verteilerfunktionen zur Erreichbarkeit der nördlichen Gewerbeflächen zu Fuß oder mit dem Rad übernehmen

Infrastruktur:

Mit dem Bau der Nordwestumfahrung und der Gewerbegebiete südlich des Flugplatzes verliert der Stadtteil „Am Weißen Bild“ seinen direkten Bezug in den Außenbereich. Um den Anwohnern einen Teil des Naherholungsraums zu erhalten, wird eine Freifläche zwischen Wohn- und Gewerbebebauung eingeplant, die gleichzeitig als Puffer zwischen gewerblichen Emissionen und dem Schutzbedürfnis der Wohnnutzung dient. In Nord-Süd-Richtung soll mit einer weiteren Grünzäsur unter Aufnahme der bestehenden Fuß- und Radwegeverbindung die Anbindung des Stadtteils an den Außenbereich langfristig gesichert werden. Durch eine Unterführung verkürzt sich die Streckenlänge und der Höhenunterschied in Richtung Birkenhard, aber vor allem ist die Attraktivität der Nord-Süd-Verbindung gegenüber den Wegen an den stark belasteten Strecken entlang der B 312, der Nordwestumfahrung und der L 273 mit Verkehrsstärken über 10 000 Kfz/Tag im Bereich Naherholung wichtig.

Priorität:

kurzfristig in Verbindung mit dem Bau der Nord-West-Umfahrung (vgl. Radwegekonzept Maßnahme Nr. 35)

83. Rad- und Gehweg Bergerhauser Straße – Abschnitt Fohrhäldele /An der Steige

Fußgängeraufkommen:

Mittel, ansteigend mit der Erweiterung des Baugebietes „Talfeld“

Infrastruktur:

Derzeit ist in diesem Abschnitt nur auf der nördlichen Straßenseite ein Gehweg vorhanden, der das zweimalige Queren der Bergerhauser Straße (L 280) notwendig macht. Die obere Querung an der Steige ist sehr unübersichtlich und gefährlich (vgl. Maßnahme Nr. 21). Der Gehweg könnte in der Böschung auf der rechten Seite geführt werden. Dies bedeutet einen starken Eingriff in die Böschungfläche, die zum Straßengrundstück gehört – kein Grunderwerb notwendig. Der Gehweg sollte mit einer Breite gebaut werden, die auch eine Ausschilderung mit „Radfahrer frei“ zulässt, um langsamen Radfahrern die Möglichkeit zu eröffnen den Gehweg mitzunutzen und kein Verkehrshindernis auf der Bergerhauser darzustellen.

Priorität:

kurzfristig

Absenkungen

In den 60-er bis 80-er Jahren wurde in Neubaugebieten zur Sicherung des Fußgängers und zum Schutz vor Gehwegparkern in der Regel ein Hochbord mit 10 – 15 cm Höhe als Abgrenzung der Gehwege gesetzt. Die Grundstückszufahrten wurden auf ca. 5 cm Höhe „abgesenkt“. In Neubaugebieten der letzten 10 Jahre sind häufig Mischverkehrsflächen gebaut worden oder die Absenkungen wurden von Anfang an berücksichtigt.

In den letzten 15 Jahren wurden an sehr vielen Einmündungen und Kreuzungen die Absenkungen auf Null nachgebessert. Hierdurch hat sich die Begehbarkeit der Fußwege und straßenbegleitende Gehwege enorm verbessert. Vor allem ältere oder kranke Bürger, die mit Hilfe von Rollatoren oder Rollstühlen unterwegs sind, loben die Initiative der Stadt Biberach.

Bei der Bestandsaufnahme 2007 sind bis auf Einzelmaßnahmen noch folgende Gebiete mit größeren Defiziten aufgefallen:

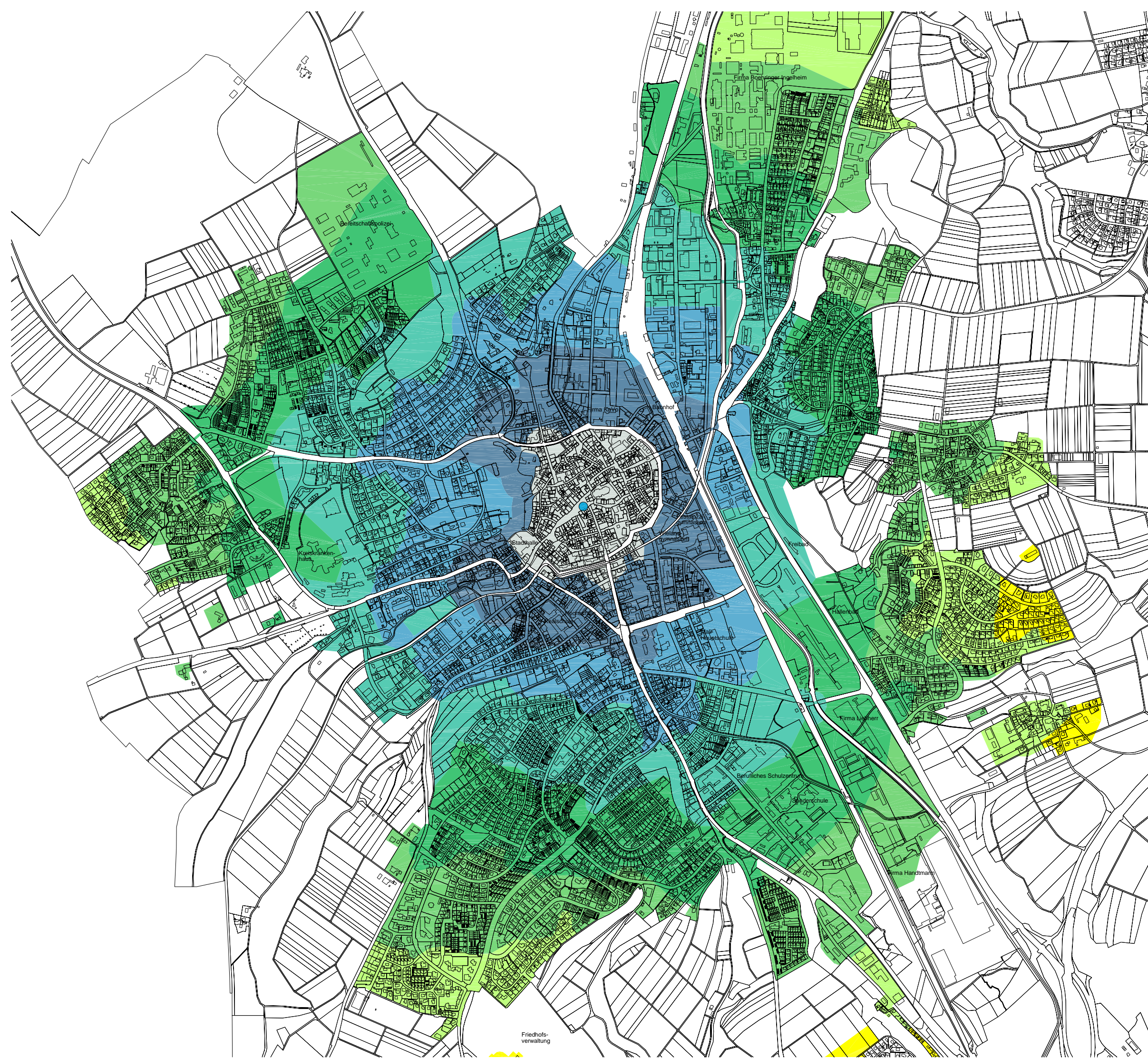
1. Bereich Mittelberg
2. Talfeld

Aufgrund der erheblichen Kosten für Absenkungen wird versucht, die Maßnahmen mit Belagsanierungen im Fahrbahnbereich zu koppeln.

Oberflächenbeläge

Für den Fußgänger, besonders jedoch für den Geh- oder Sehbehinderten, den Rollstuhlfahrern oder älteren Menschen, sind glatte (aber auch griffige) Oberflächenbeläge wichtig. Da häufig aus gestalterischen oder anderen Gründen keine Asphaltierung erwünscht ist, wird Beton- oder Natursteinpflaster verlegt. Hier ist sorgfältiges Verlegen ohne Aufkantungen an den Fugen sehr wichtig.

Der im Fußwegekonzept 2000 kritisierte Zustand des Fußwegs Lindele, des Fußwegs „Schwarzer Bach“ und des Gehwegs Adenauerallee konnte zwischenzeitlich ausgebessert oder teilweise sogar grundlegend saniert werden.



Durchschnittliche Geschwindigkeit 5 km pro Stunde

- Zone 0 Min. bis 5 Min.
- Zone 5 Min. bis 10 Min.
- Zone 10 Min. bis 15 Min.
- Zone 15 Min. bis 20 Min.
- Zone 20 Min. bis 25 Min.
- Zone 25 Min. bis 30 Min.
- Zone 30 Min. bis 35 Min.
- Zone 35 Min. bis 40 Min.
- Ausgangspunkt (Marktplatz)

Gehgeschwindigkeit ca. 80 m pro Minute / entspricht 5 km pro Stunde (bei Steigung reduziert)

Durchschnittliche Geschwindigkeit 6 km pro Stunde

- Zone 0 Min. bis 4 Min.
- Zone 4 Min. bis 8 Min.
- Zone 8 Min. bis 12 Min.
- Zone 12 Min. bis 16 Min.
- Zone 16 Min. bis 20 Min.
- Zone 20 Min. bis 24 Min.
- Zone 24 Min. bis 28 Min.
- Zone 28 Min. bis 32 Min.
- Ausgangspunkt (Marktplatz)

Gehgeschwindigkeit ca. 100 m pro Minute / entspricht 6 km pro Stunde (bei Steigung reduziert)

Innerstädtisches Fußwegenetz " Zeitzonen "

Anlage 1

ohne Maßstab
Stand: November 2007

Stadtplanungsamt Biberach

/ Fh.

Lfd. Nr.	Fuß-/Gehweg	Maßnahme	Länge in m (ungefähr)	Begründung für Notwendigkeit	Priorität / Bemerkungen
Schmalere Gehweg / hohes Fußgängeraufkommen					
2.	Pfluggasse ("Scharfes Eck")	Mischverkehrsfläche	ca. 20 m	hohes Fußgängeraufkommen	II Kombination mit „Altem Postplatz“; Förderung im Sanierungsgebiet „Innenstadt Ost“
3.	Museumstraße	Mischverkehrsfläche	ca. 70 m	hohes Fußgängeraufkommen	III Stellplätze erhalten
	Viehmarktstr. (Museumstr./Hindenburgstr.)	Zur Mischverkehrsfläche umgebaut			
5.	Karpfengasse (Hindenburgstr./Schrannenstr.)	Mischverkehrsfläche	ca. 60 m	Schulweg, hohes Aufkommen	III Stellplätze erhalten
6.	Hindenburgstr. (Fußgängerzone/Schulstr.)	Mischverkehrsfläche	ca. 60 m	hohes Fußgängeraufkommen	II Berücksichtigung Anlieferung
7.	Schulstraße (Holzmarkt/Hindenburgstr.)	Gehwegverbreiterung/ Mischverkehrsfläche	ca. 210 m	Schulweg, hohes Aufkommen	III Berücksichtigung Busverkehr
	Theaterstraße	Gehwegverbreiterung bzw. Ersatzmaßnahme	ca. 70 m	Hauptverbindung, hohes Aufkommen	
Fehlende Querungsmöglichkeiten					
	Königsbergallee (Verbindung Bürgerheim / Bürgerpark)	zusätzliche Querung oberirdisch oder Brücke zur Verbindung Freiflächen Bürgerheim mit Bürgerpark	---	Zugänglichkeit Bürgerheim zum Bürgerpark, wünschenswerte, attraktive Fußwegroute, abseits von Verkehrslärm	
11.	Waldseer Straße (Verbindung Bürgerheim/ Saulgauer Vorstadt)	zusätzliche Querung oberirdisch	---	Unterführung, für Geh- und Sehbehinderte bedeutet es einen Umweg bis zur LSA an der Mittelbergstraße	II Prüfung, ob eine Querung an der Ampel oder weiter südlich nur mit Mittelinsel möglich ist
	Waldseer Straße (Haldenstr./Leipzigstr.)	Querungshilfe gebaut im Zuge des Kreiselausbaus			
13.	Saulgauer Straße (Ortsrandweg Hühnerfeld/ Naherholungsgebiet Wolfental)	direkte Verbindung oder Fußweg	ca. 60 -70 m	gefährlich, hohe Geschwindigkeit	III Gesamtkonzeption mit Zufahrt Tennishalle und -plätze
14.	Kolpingstraße (Gärtnerei Danner/Parkdeck Stadthalle)	Querungshilfe	---	Aktuell keine geeignete Querungshilfe vorhanden; wichtige Maßnahme im Zuge der Gesamtmaßnahme (Nr.60/61) Anbindung Altstadt – Wolfental	I Im Zuge mit Maßnahme Nr.60 (Ersatzmaßnahme Wolfental)
15.	Holzmarkt (Apotheke /Schwäbische Zeitung)	Umgestaltung nach Entwurf, Beschluss GR vom 26.03.07	---	ungeordnetes Parken, Unfälle mit Fußgängern, keine eindeutigen Fahrspuren, Überbreite	II geplant 2009 Umgestaltung Holzmarkt

Lfd. Nr.	Fuß-/Gehweg	Maßnahme	Länge in m (ungefähr)	Begründung für Notwendigkeit	Priorität / Bemerkungen
17.	Birkenharder Straße, Grünzug Lindele/ Kleingartenanlage Hauderboschen	Querungshilfe	---	Spazierweg, Naturkundepfad	II
Gefährliche Querung					
20.	Bergerhauser Straße – Evang. Friedhof / Steigstraße	Anlage einer Mittelinsel, Aufstellung eines Spiegels?		Hauptweg, Talfeld -Innenstadt	III problematisch aufgrund Schleppradien und Einmündungen
21.	Bergerhauser Straße Fußweg Steigstraße / „An der Steige“	Anlage einer Mittelinsel		Hauptweg, Bühlacker, Talfeld, Bergerhausen zur Innenstadt	Gründerwerb oder Einbezug der Bushaltestelle notwendig
22.	Ulmer Straße - Aspach-Süd / Tierheim / Oberhöfen Fußweg	Fehlende Fußgängerverbindung	ca. 50 m	Freizeit- und Einkaufsverkehr; Geh-/Radweg	II auch Bestandteil des Radwegkonzeptes 2006, Nr. 28.2
Konflikt Radfahrer - Fußgänger					
30.	Bahnhofsvorplatz und Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)	Beseitigung der Abgrenzungsmauer ZOB, um verbreiterte Bahnsteiganlage mitzunutzen	ca. 100 m	Starkes Fußgängeraufkommen, kein eigenständiger Gehweg vorhanden	I Verhandlungen DB-AG – Parallel zu Umbau der Bahnsteiganlagen
31.	Unterführung Bahnhof	2. Unterführung für Bahnreisende		Hauptfußweg zur Innenstadt	I Umbau Bahnsteige mit Unterführung Bahnhof – Freiburger Straße
	Fußweg zwischen ZOB / Unterführung und Breslaustraße	Nur stoßweises Auftreten zu Schulbeginn /-ende		Hauptfußweg Bahnhof / ZOB zur Innenstadt	4,0 m Breite generell ausreichend - wird nicht weiterverfolgt
33.	Memminger Straße zwischen Freibad und Evang. Friedhof	Verbreiterung Fuß-/Radweg	ca. 400 m	in Freibadsaison, stärkerer Fußgänger- und Radverkehr mit Neubau Hallenbad	I Verbreiterung wurde vom Landkreis als kurzfristige Maßnahme ins Radwegprogramm genommen
	RiBegger Straße mit RiBegger Steige	2. Geh- und Radweg wurde gebaut			
35.	Schlierholzweg	Ersatzmaßnahme entlang Wolfentalbach	---	Freizeitverkehr, hohes Fußgänger- und Radfahreraufkommen	II Vgl. Radwegkonzept Maßn. Nr. 9
Unterführungen					
	Unterführung Zentraler Omnibusbahnhof	Zu eng, Konflikte mit Radfahrern; mehr als 6 % Steigung, starkes Fußgängeraufkommen			

Lfd. Nr.	Fuß-/Gehweg	Maßnahme	Länge in m (ungefähr)	Begründung für Notwendigkeit	Priorität / Bemerkungen
	Unterführung Ulmer Straße - Birkendorf-Grundschule/ Talfeld	farbliche Umgestaltung, Beteiligung der Birkendorf-Grundschule			
	Unterführung Kreuzung Waldseer Straße/ Königsbergallee	zusätzlich oberirdische Querung mit LSA, in Nord-Süd-Richtung erledigt		Hindernis für alle Seh- und Gehbehinderten	
	Unterführung Theodor-Heuss-Straße/Bergerhausen	Nur über Treppen erreichbar, oberirdische Mittelinsel sinnvoller		Spaziergänger, Unterführung nicht mehr notwendig	
	Unterführung Riedlinger Straße - Kreisel „Fünf Linden“	Behindertengerecht ausgebaut			
Lichtsignalanlagen					
50.-55.	Ampelanlagen	lange Wartezeiten in Hauptverkehrszeiten (Umlaufabhängig)			Keine Verbesserungen möglich ohne Einschränkungen für den fließenden Kfz-Verkehr
56.	LSA für Fußgänger: Hans-Liebherr-Straße – Erlenweg in Höhe Haltenbad	Lange Erstwartezeit - Verkürzung der Erstwartezeit auf 10 Sek.		Hohes Schüleraufkommen + Freizeitverkehr	kurzfristig
Fehlende Fußwegeverbindungen					
60.	Braithweg/Kolpingstraße / Felsengartenstraße	neue Fußwegeverbindung, Verbindung Holzmarkt – Braithweg bereits hergestellt; Weg entlang des Parkdecks wird untersucht, Weg zwischen Kolpingstr. und Felsengartenstr. ist über Bebauungsplan gesichert; problematisch ist die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten	ca. 180 m	hohes Fußgängeraufkommen, Entlastung Theaterstraße, attraktive Anbindung Wolfental	I Erarbeitung Entwurf mit Kostenschätzung, Realisierung
61.	Wolfentalfußweg Abschnitt Wolfentalstraße – Steigmühlstraße	neue Fußwegeverbindung	ca. 440 m	Anbindung Freiraum, Spielplatz Wolfental, Entlastung Schlierholzweg	II Vgl. Radwegekonzept Maßn. Nr. 9
62.	Felsengartenstraße (Dollinger-Realschule) / Saulgauer Straße	direkte Fußwegeverbindung zwischen Felsengartenstraße und Saulgauer Straße	ca. 50 m	Schüleraufkommen hoch, Verbindung Realschule nach Westen	III Teilbereich entlang des Werkstattgebäudes wurde bereits hergestellt. Privateigentum

Lfd. Nr.	Fuß-/Gehweg	Maßnahme	Länge in m (ungefähr)	Begründung für Notwendigkeit	Priorität / Bemerkungen
63.	Karl-Müller-Straße/Zollerweg	neuer Fußweg mit Treppenanlagen; nicht behindertengerecht ausbaubar; sehr steil	ca. 40 m	direkte Verbindung Mittelberg zum Bürgerpark	III Flächen in Eigentum der Stadt
64.	Dinglinger Straße / Bodelschwinghstraße	neue Fußwegeverbindung, für Anwohner der G.-I.-Baur-Straße, keine Alternative mit Gehweg vorhanden	ca. 110 m	direktes/fehlendes Teilstück, Verbindung Schlierholzweg/ Kreiskrankenhaus / Bodelschwinghstraße	II
65.	Dinglingerstraße / Grüner Weg über Tennisanlage	neue Fußwegeverbindung	ca. 250 m	fehlendes Teilstück über Gigelberganlagen in Richtung Kreiskrankenhaus	III Grundstücke sind von Tennisverein gepachtet – Wegeverbindung derzeit über Einzäunung unterbrochen
66.	Lindele/Widdersteinstraße	neue Fußwegeverbindung	ca. 100 m	Spazierweg, Erreichbarkeit Widdersteinstr.- Erholungsraum	III Naturnaher Ausbau als Kiesweg
	Lindele/Birkenharder Straße	Trampelpfad in Kies besteht, kein Ausbau geplant			
68.	Fußgänger und Radwegeverbindung im Grünzug zwischen Talfeld (neu) und Bergerhausen	neue attraktive Fußwegeverbindung	ca. 600 m	Spazierweg, Erreichbarkeit Erholungsraum	III Weiterführung bis zu Flurweg 4130/1 in Richtung Unterführung B 30 und Freizeitgelände
69.	Fußgängerquerung, -brücke	Neue Fußwegeverbindung, abgesichert über Bebauungsplan „Talfeld“	ca. 100 m	Spazierweg; Verbindung innerhalb des Stadtteils	III kurzfristig Querungshilfe über die Bergerhauser Straße, Ausnutzung Sperrfläche der Linksabbiegespur
70.	Fußgänger- und Radwegbrücke Memminger Straße	Brückenbauwerk - Kombination mit Parkdeck oder Gebäude auf Liebherrparkplatz; Verzicht auf Brücke aufgrund geringer Realisierungschancen: alternativ Bau einer Verbindung vom Fohrhäldele zur Kreuzung Königsbergallee	ca. 300 m	Schulweg, Hauptverbindung, Anbindung Frei- und Hallenbad	II Verbindung nach Abriss des alten Eingangs des Freibades
71.	Verbindung Heusteige/Fohrhäldele	Geh- und Radweg	ca. 100 m	Abkürzung	II in Verbindung mit Maßnahme Nr. 70

Lfd. Nr.	Fuß-/Gehweg	Maßnahme	Länge in m (ungefähr)	Begründung für Notwendigkeit	Priorität / Bemerkungen
	RiBuferweg - Abschnitt Königsbergallee Hans-Liebherr-Straße	Geh- und Radweg	ca. 500 m	Freizeitverkehr	Ziel wird aufgegeben
	RiBuferweg - Abschnitt Hans-Liebherr-Straße/Birkenallee	Geh- und Radweg	ca. 650 m	Freizeit-/Berufsverkehr	Ziel wurde mit Bebauungsplan Haken-Tiefenwiesen aufgegeben
74.	Hangkantenweg Rißegger Steige / Rißegg	Anlage eines Fußweges, Flächen teilweise vorhanden	ca. 400 m	Spazierweg gekiest (Naherholung), neuer Bolzplatz geplant	II
	Schlierholzweg/neuer Fußweg Wolfental				
	Spazierweg Hirschgraben	bestehender Fußweg absichern und öffnen	ca. 300 m	Spazierweg	Ziel wird aufgegeben.
	Verbindung Grünzug Lindele/Kleingartenanlage Hauderboschen	Brücke über Gaisentalstraße	---	Spazierweg	wird nicht weiterverfolgt, ersetzt durch Querungshilfe Maßnahme Nr. 17
	Verbindung Baugebiet „Weingartenberg“ / Gewerbegebiet „Freiburger Straße“	Wird aufgegeben, parallel neue Geh- und Radwegeverbindung entlang NWU bzw. Käppelesplatz in Warthausen	ca. 400 m	Spazierweg	wird derzeit nicht weiterverfolgt
79.	Brücke Kindergarten Alleenstraße	Brücke über Riß	---	Erweiterung Spazierwegenetz	III Ziel wird nicht weiterverfolgt, wenn die Eigentumssituation an der bestehenden Brücke Alleenstraße grundbuchrechtlich gesichert ist.
	Rosenweg / Bühläcker	2007 fertiggestellt			I
	Ziegelhausstraße nördlicher Teilabschnitt	Fehlender Teilabschnitt Gehweg, abgesichert über Bebauungsplan; Grunderwerb nötig	ca. 100 m		
82.	Geh- und Radweg zwischen Weißen Bild und Birkenhard	Unterführung unter der NWU mit Weiterführung an das bestehende Wegesystem		Freizeitverkehr, Erreichbarkeit nördl. Gewerbegebiete am Flugplatz	I in Verbindung mit der NWU
83.	Gehweg Bergerhauser Straße – Abschnitt Fohrhäldele / An der Steige	Gehweg wechselt auf nördl. Seite; gefährliche Querung vgl. Maßnahme Nr. 21	ca. 170 m	Direktverbindung ohne Straßenquerung, Behindertengerecht, Möglichkeit den Gehweg ab Friedhof für Radfahrer freizugeben, derzeit sind Radfahrer schwer zu überholen	I Entwurf in Verbindung mit Maßnahme Nr. 21

Anlage 3:

Biberacher Aussichtspunkte

Eingebunden in ein weitläufiges Fußwegesystem verfügt Biberach geologisch-morphologisch bedingt über eine hohe Anzahl an reizvollen Aussichtspunkten. So kann man bei Föhnwetterlagen, z. B. vom Wasserhochbehälter Lindele oder von der Weingartenbergstraße aus, ein herrliches Alpenpanorama genießen. Es gibt auch Standorte, die Ausblicke auf das Ulmer Münster, auf das nähere Umland, auf Stadtteile sowie auf die schöne Altstadt Biberachs ermöglichen.

Die Aussichtspunkte im Einzelnen:

Biberach:

- Wasserwerk Lindele – Wolfgangsberg (Panoramatafel) -> schöne Alpensicht
- Weingartenbergstraße (Panoramatafel) -> schöne Alpensicht
- Hochwacht – Pavillion (Gigelberg) -> Blick über die Altstadt
- Kleingartenanlage „Mittelbiberacher Steige“ -> Blick auf Altstadt
- Fünf Linden: Baumgruppe „Fünf Linden“ Weg oberhalb des Baugebietes in Richtung Mittelbiberach -> schöne Alpensicht
- Jordanberg- Hütte am Wald -> klassischer Aussichtspunkt, Blick auf Kernstadt
- Grünanlage Dittmarstraße -> Blick auf Häusern
- Treppe zum Zollerweg und Volmarweg -> Blick auf Gigelberg (teilweise Altstadt)
- Geh- und Radweg zum Volmarweg (Katharinenlinde) -> Blick zur Altstadt, Wolfental, Laurenbühl
- Mettenberger Weg -> Blick auf Altstadt
- Mozartstraße – Zehnjauchert -> Blick auf nördliches Rißtal
- Bergerhauser Straße – Kurvenbereich -> Blick auf Altstadt und Fa. Gerster
- Hölzle -> schöne Alpensicht, Rundumblick
- Spielplatz „Hohes Haus“ -> Ausblick Richtung Westen

Rißeegg:

- Ortsrandweg Rodelberg, Kiesgrube -> Blick auf Innenstadt, Jordanberg, Häusern
- Frohe Aussicht -> Blick auf Ummendorf und Rißtal

Stafflangen:

- Heiligenwald an der K 7555 -> schöne Alpensicht
- Burgzeil/Filde - oberhalb der Turmhalle -> schöne Alpensicht

Ringschnait:

- Hochbehälter an der Straße Winterreute - Ringschnait -> Rundumblick Ulmer Münster / Alpen

Mettenberg:

- Kuhberg – Mittelgewand -> Alpensicht, Blick zum Bussen
- Friedhofsmauer beim Probststein -> erwähnenswert