



Niederschrift über die Sitzung des Ortschaftsrates Mettenberg - öffentlich -

am 06.03.2018

Beginn:

Ende:

Das Gremium besteht aus Ortsvorsteher und xx Mitgliedern

Anwesend sind

Vorsitzender:

Ortsvorsteher Alexander Wachter, Mettenberg

Mitglieder:

Heinrich Baur
Dieter Frasch
Karl Heckenberger
Katharina Jehle
Martina Lange
Reinhard Mattes
Stadtrat Josef Weber
Josef Wenger

Protokollführer:

Marion Wurm

Verwaltung:

Baubürgermeister Christian Kuhlmann

entschuldigt:

Tagesordnung

TOP-Nr.	TOP	Drucksache Nr.
1.	Information zum Planungsstand Aufstieg B 30 mit BM Kuhlmann	
1.1.	Aufstieg B 30 - Auswahl der Vorzugsvariante	2018/020
2.	Bekanntgaben	
3.	Verschiedenes	
4.	Bürgerfragestunde	

Die Mitglieder wurden am TT.MM.JJJJ durch Übersendung der Tagesordnung eingeladen.
Zeitpunkt und Tagesordnung der öffentlichen Sitzung wurden durch Aushang im Rathaus sowie
Veröffentlichung im Mitteilungsblatt am TT.MM.JJJJ ortsüblich bekannt gegeben.

TOP 1. Information zum Planungsstand Aufstieg B 30 mit BM Kuhlmann

OR Mattes beantragt eine Änderung der Tagesordnung. Vor der Abstimmung des Ortschaftsrates über die Beschlussvorlage „Aufstieg B 30 – Auswahl der Vorzugsvarianten“ soll den Bürgern Gelegenheit gegeben werden, Fragen zu diesem Thema zu stellen.

OV Wachter gibt dem statt, weist aber darauf hin, dass zum letzten TOP Bürgerfragestunde von Bürgern trotzdem noch Fragen zu anderen Anliegen gestellt werden können. Danach gibt er das Wort an BM Kuhlmann.

BM Kuhlmann ist sich bewusst, dass das Thema Aufstieg B 30 auf große Resonanz in der Bevölkerung stößt. Heute möchte er zusammen mit den anwesenden Fachleuten Herrn Neumann vom Ingenieurbüro Modus Consult, Herrn Stocks vom Büro Umweltsicherung und Infrastrukturplanung und Herrn Volz vom Straßenamt einen weiteren Schritt in der Planung diskutieren. Die Frage bisher sei immer gewesen, wo die Trasse des Aufstiegs B 30 verlaufen werde. Dazu stünden drei Varianten im Raum. Variante 1, nördlich von Herrlishöfen, Variante 2, zwischen Oberhöfen und Mettenberg oder Variante 3, südlich zwischen Mettenberg und Talfeld. Diese Variantendiskussion habe er schon in der Vergangenheit geführt, aber auch darauf hingewiesen, dass es noch keine fertigen Unterlagen dazu gäbe. Man sei zwar von Variante 2 ausgegangen, eine Entscheidung dazu habe es aber bis heute nicht gegeben. Herr Neumann, Herr Stocks und Herr Volz haben sich mit der Planung beschäftigt, Zahlen gerechnet und Ausarbeitungen zu den verschiedenen Varianten vollzogen, um letztendlich die bevorzugte Variante 2 den weiteren Planungen zu Grunde zu legen. Das sei heutiges Thema der Sitzung, darauf müsse man sich fokussieren. Die Entscheidung soll gefällt werden, ob die Variante 2 für die weiteren Planungen verfolgt werden könne. Herr Neumann habe sämtliche Verkehrszahlen für alle Varianten erarbeitet und simuliert. Herr Stocks werde auf die Umweltthemen eingehen und eine Gesamtabwägung vornehmen, um dann eine Empfehlung auszusprechen, welche Variante weiterverfolgt werden soll. Herr Volz werde dann kurz den weiteren Verlauf der Planung vorstellen.

Herr Neumann stellt anhand von Grafiken eine Wirkungsanalyse vor, welche Variante das höhere Verkehrswirkungspotential aufweise. Die Verkehrszahlen setzten sich zusammen aus Belastungszahlen und Herkünfte und Ziele in der Region, die durch Befragungen vor Ort ermittelt würden. Auch andere Verkehrsträger wie ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger fließen in die Planung mit ein. Die Untersuchungen aus 2011 und 2015 habe man als Grundlage genommen. Bei dieser Analyse habe man sich sehr genau mit dem Thema innerstädtischer Verkehr in Biberach beschäftigt. Morgens, mittags und abends überlagere sich alles und es gäbe Defizite an bestimmten Stellen, die man sichtbar machen könne. Bei der Verkehrsuntersuchung 2011 seien rd. 80 t Kfz/24 Std. beim Ziel- und Quellverkehr und rd. 15 t Kfz/24 Std. beim Durchgangsverkehr gezählt worden. Der Durchgangsverkehr sei ein Messkriterium bei der Bewertung von Ortsumfahrungen. Bei Straßenergänzungen in der Innenstadt sei der Ziel- und Quellverkehr entscheidend. Damit verbunden seien aber auf jeden Fall begleitende Maßnahmen. Bei allen Berechnungen habe man festgestellt, dass das Verkehrsnetz an seine Grenzen stoße. Er erläutert dies anhand von einem Verkehrsmodell. In die Verkehrsprognose 2030 fließen Baugebiete, Gewerbegebiete und auch der Bau des neuen Krankenhauses mit ein. Die Verkehrsweiterentwicklung nehme zu, darunter leide die städtische Qualität, der ÖPNV könne seine Taktung nicht mehr einhalten, weil das Verkehrsnetz durch zusätzlichen Verkehr überlastet sei.

Drei Varianten zum Aufstieg habe man untersucht und verglichen und dabei auch die Blosenbergverbindung mit unterstellt. Die Variante 1 bringe für die Innenstadt keine nennenswerte Veränderung. Die Variante 3 bringe ebenfalls keine Entlastungswirkung. Die Variante 2 weise die größte Bündelungswirkung des Ziel- und Quellverkehrs in die Innenstadt auf, dadurch erhalte man Freiräume in der Innenstadt, und das höchste Wirkungspotential in Verbindung mit weiteren verkehrslenkenden Maßnahmen. Sie wirke verkehrslenkend mit der kürzesten Verbindung auf die B 30. Der Ort Herrlishöfen werde entlastet und die Funktionalität des ÖPNV bleibe erhalten. Der Handlungsspielraum für weitere strukturelle Entwicklungen bleibe erhalten.

BM Kuhlmann ergänzt, in der Vergangenheit seien diese drei Varianten vorgestellt worden mit dem Unterschied, dass der Aufstieg mit Anbindung damals parallel zur B 30 geführt wurde. Auf Anregung des Ortschaftsrates habe man diese Anbindung weiter nördlich verschoben und laufe nun direkt zur B 30. Der Wegfall der Anbindung L 280 auf Grund der Gespräche mit dem RP halte man sich zwar für die Zukunft offen, aber eine Planung dieser Anbindung sei nicht Gegenstand der Untersuchungen. Die Entlastung für die Ortsdurchfahrt von Mettenberg sei durch den Wegfall leider nicht gegeben.

Herr Stocks begründet die Auswahl dieser drei Varianten aus umweltfachlicher Sicht. Die sehr umfangreiche Umweltverträglichkeitsstudie sei noch in der Bearbeitung, da durch die Änderung des Konzepts mit Wegfall der Anbindung L 280 alles auf den aktuellen Stand gebracht werden müsse. Aber die Indizien für eine bevorzugte Variante seien einigermaßen klar. Die mittel- und langfristigen Ziele seien die Verlagerung des Schwerverkehrs, die Stärkung alternativer Verkehre, die Verbesserung von Aufenthaltsqualitäten, Verringerung von Lärm und Schadstoffe in der Innenstadt. Der Verkehr müsse nach außen verlagert werden, da die Grenze der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes erreicht sei. Er zeigt anhand einer Karte den Verlauf der drei Varianten in einem Höhenmodell und deren Verkehrswirksamkeit. Auch die Ortsdurchfahrt Warthausen spiele bei dem Vergleich der Varianten eine Rolle. Bei der Planung einer Anbindung an die B 30 müsse man Schutzgüter wie z. B. Boden, Artenvielfalt, Landwirtschaft, Aufenthaltsqualität u. v. m. durch eine Raumanalyse des betroffenen Gebietes betrachten. Der Bau einer solchen Anbindung zerschneide auch teilweise siedlungsnah Freiflächen und eine gewachsene Biotopstruktur. Der Rißhang weise eine Waldstruktur mit hoher Wertigkeit aus, bei den Hochflächen sei die Wertigkeit eher gering. Die Variante 1 verlaufe sehr dicht an den Ortsrändern von Herrlishöfen und Oberhöfen, ebenso die Variante 3 an südlichen Siedlungsgebieten. Bei allen Varianten sei immer der Schwerpunkt die Querung der Rißtalhänge. Auch der Flächenverbrauch und die Länge der Anbindung seien ausschlaggebend. Bei Variante 2 sei die die Straßenstrecke am kürzesten, aber die Massenbewegung wegen des Hangs hoch. Hier sei zudem das Vorkommen einer Fledermauspopulation betroffen. Die Bewertung des Landschaftsbildes habe bei Variante 2 die höchste Wertigkeit. Bei 25 Schutzgütern und entsprechenden ca. 12 Nutzungen zeige sich im Untersuchungsbereich ein homogenes Bild. Somit gäben die Länge und der Flächenverbrauch für eine Anbindung den Ausschlag sowie die Dauer des Eingriffs. Bei Variante 2 habe man eine Länge von 1,9 km, allerdings durch den steilen Anstieg die höchste Abtragung von Erdmassen. Dadurch verschwinde diese Variante allerdings optisch durch den tiefen Einschnitt im Boden und durch eine angedachte Teilüberdeckelung. Die Luftschadstoffbelastung im Rißtal halte sich in Grenzen. Im Hinblick auf den Lärm bestehe ein eingeeengtes Lärmband durch den tiefen Einschnitt. Die Ortsränder von Oberhöfen und Mettenberg seien dadurch nicht betroffen. Den Schadstoffeintrag habe man geprüft, dieser spiele keine Rolle. Durch die Trasse erfahre das FFH-Gebiet keine erhebliche Beeinträchtigung. In Hinblick auf den Artenschutz müsse vor dem Bau neuer Lebensraum geschaffen werden, eine Überdeckelung sei von Vorteil, um Kollisionen mit den dort lebenden

Fledermäusen zu vermeiden. Der Bau einer Trasse in Form von der Variante 2 sei nur zu verantworten oder denkbar, wenn eine Überdeckung im Bereich der Rißtalhänge in entsprechender Dimensionierung vorgenommen werde. Der Baugrund sei in diesem Bereich untersucht worden und eigne sich auch evtl. für den Bau eines Tunnels. Dies sei allerdings eine Kostenfrage. Die Rißtalhänge seien allerdings als wertvoll einzustufen und hätten eine hohe Bedeutung auch im Hinblick auf den Biotopverbund. Dies rechtfertige jegliche Bemühungen unter Einsatz von viel Geld, um diese Funktion aufrechtzuerhalten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung sei noch nicht fertiggestellt. Man könne aber schon jetzt sagen, dass die Varianten 1 und 3 nicht zu empfehlen seien. Die Variante 2 eigne sich am besten zur verkehrlichen Entlastung im Innenstadtverkehr und zur zielgerichteten Verteilung und schließe das strategische Verkehrsnetz. Sie führt zu keiner zusätzlichen Verlärmung der Randbereiche und führe nicht zu verfahrenskritischen Konflikten mit Natura 2000 im Artenschutz. Man werde diese Variante 2 vorschlagen. D.h. aber auch, dass diese Variante alle innerstädtischen Maßnahmen mit sich ziehe, es könne nicht angehen, das eine zu bauen und das andere zu lassen.

OV Wachter bedankt sich für die fachlichen Erklärungen der Beschlussvorlage. Er weist noch einmal darauf hin, in dieser Beschlussvorlage gehe es darum, ob man sich für diese Variante 2 zur weiteren Planung entscheiden könne. Erst dann könnten die endgültigen Kosten gerechnet werden und die Erstellung eines landschaftlichen Begleitplanes. Er wundert sich aber auch, dass im vorigen Jahr die Wichtigkeit der Anbindung L 280 verbunden mit dem Aufstieg B 30 hervorgehoben worden sei, jetzt die Maßnahme aber nicht weiterverfolgt werde. Damals wurde gesagt, dass, wenn eine der Maßnahmen nicht realisiert werde, der Aufstieg zur B 30 nicht gebaut werde, weil dann das strategische Verkehrsnetz nicht greife.

BM Kuhlmann erklärt, diese Anbindung sei Teil des Gesamtkonzepts in Absprache mit dem Land Baden-Württemberg gewesen. Mit diesem Anschluss hätte Mettenberg eine Verkehrsentslastung erfahren. Das Land Baden-Württemberg habe nun aber im letzten Jahr die Verbindung L 280 an die B 30 als nachrangig bezeichnet, da dadurch nur geringfügig Verkehr umgelagert werde. Die Kosten einer solchen Anbindung müsse die Stadt Biberach selber tragen. Momentan müsse man diesen Bau zurückstellen, könne dies aber in der Zukunft evtl. nachholen.

OR´tin Jehle fragt Herrn Neumann, warum man nicht zuerst den ÖPNV attraktiv aufrüstet, um dadurch eine Verkehrsentslastung herbeizuführen? Warum werde dies erst nach dem Bau des Aufstiegs in Betracht gezogen? Auch Park and Ride Parkplätze wären eine zusätzliche Option.

H. Neumann sieht beides als notwendig an. Ein gut funktionierender ÖPNV brauche das Straßennetz. Schon heute sei ersichtlich, dass der ÖPNV sein Angebot langfristig nicht halten könne, weil Probleme an Knotenpunkten mit hohen Wartezeiten auftreten würden. Natürlich gehören weitere Maßnahmen dazu, um den Umstieg auf den Umweltverbund zu fördern.

BM Kuhlmann zeigt nochmals die Verkehrszunahme bis 2030 auf den Kernstadtstraßen wie Ulmer Straße, Memminger Straße, Kolpingstraße und Riedlinger Straße auf, die dazu führe, dass die Taktung der Ampelanlagen und dadurch die Busbeschleunigung nicht mehr funktioniere und dadurch Dauerstaus in der Innenstadt entstünden. Der Verkehr, der nicht zwingend über diese Kernstadtstraßen fahren müsse, bringe man auf das strategische Netz. Das gehe aber nur mit dem Aufstieg B 30 als Teil des Netzes. Erst brauche man die Verlagerungsmöglichkeit, dann könne man in der Kernstadt weitere Maßnahmen ergreifen, die für den Bus-, Rad- und Fußgängerverkehr positiv greifen.

OR´tin Jehle fragt, warum bei dieser Prognose die Ortsumfahrung Warthausen noch nicht einberechnet worden sei? Ihr fehle auch die Berechnung der flankierenden Maßnahmen ohne die Anbindung der L 280. Hier würden durch den Wegfall ebenfalls andere Verkehrsströme entstehen wie bei der Prognose von 2015.

H. Neumann erwidert, die Ortsumfahrung Warthausen habe man nicht berücksichtigt, um die Vergleiche der Vorzugsvariante aufzuzeigen, in der Vorbewertung sei diese aber drin. Die Wirkung auf die Zahlen sei aber nicht durchschlagend. Nur die innerstädtischen Maßnahmen ohne den Aufstieg zur B 30 zu realisieren, würde den Ist-Zustand in der Innenstadt nur noch verschlimmern. Mit dem Aufstieg zur B 30 würde der Durchgangsverkehr direkt auf die Umfahrung geleitet, der Ziel- und Quellverkehr könne anders geleitet werden. Eine Verbesserung des innerstädtischen Netzes und ÖPNVs auch mit Aufwertung der Stadtraumgestaltung und evtl. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen. Der Wegfall der Anbindung der L 280 an die B 30 wirke sich auf die Innenstadt nicht aus, allerdings für Mettenberg.

BM Kuhlmann fügt hinzu, dass der Wegfall auf die Wirkung des Gesamtnetzes keine Rolle spiele, der Durchgangsverkehr für Mettenberg bleibe unverändert. Allerdings hätte die Anbindung auch den Verkehr aus Talfeld und Bergerhausen angezogen. Die Zahlen dazu könne man gerne nochmals nachliefern.

OR´tin Lange stellt fest, dass die Zahlen gerechnet worden seien ohne die Maßnahmen des strategischen Netzes. Welche erhebliche Verkehrsreduzierung könne durch diese Maßnahmen geschaffen werden?

Herr Neumann bejaht, dass keine innerstädtischen flankierenden Maßnahmen berechnet worden seien. Diese würden aber notwendig und dazu müsse man sich vertraglich verpflichten. In einer Vorbewertung habe man diese gerechnet. Das gelte es noch zu vertiefen. Die Maßnahmen würden dann auch von Knotenpunkt zu Knotenpunkt baulich beschrieben. Durch diese flankierenden Maßnahmen könne man aber heute schon eine Entlastung der Innenstadt erkennen. Je nach Planungsvariante liege die Entlastung bei ca. 10 Tausend Fahrzeugen.

BM Kuhlmann verweist auf die vorgelegten Zahlen im Jahr 2015. Diese müssten jetzt aktualisiert werden. Mit den flankierenden Maßnahmen würde sich eine erhebliche Reduzierung auf dem Ring ergeben. Der Gemeinderat werde sich bei seiner Entscheidung verpflichten, zeitgleich flankierende Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Das gehe aber nur, wenn der Aufstieg B 30 gebaut sei.

OR Weber bemängelt, dass auf die zu bauenden Straßen, wie in Anlage 4 dargestellt, nicht eingegangen wurde. Der ÖPNV mit seiner Busbeschleunigung bringe weniger Autos auf die Straße.

BM Kuhlmann weist daraufhin, dass die Anlage 4 korrigiert werden müsse, da die Verlängerung Königsbergeralle kein Bestandteil des Konzeptes sei. Diese sei funktional nicht verknüpft und kein Gegenstand der Zahlenfindung. Die Busbeschleunigung werde mit diesen Prognosezahlen nicht mehr aufrechtzuerhalten sein. Mit der neuen Vertaktung stoße der Busverkehr lt. Stadtwerke in Spitzenzeiten an seine Grenzen. Diese Qualität könne man in der Zukunft nicht mehr halten.

OR Weber erläutert, die Ortsumfahrung Warthausen, die auf die L 267 geführt werde, sei im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf enthalten. Im Herbst könne man dazu vielleicht mehr sagen. Der Bau eines Interkommunalen Gewerbegebietes sei geplant, allerdings ohne Verkehrskonzept. Ein Ausbau der Blosenbergstraße sei angedacht ebenfalls mit Anbindung an die L 267. Die Variante 2 sei bereits bei der Planung der Nordwestumfahrung gesetzt. Um diese zu rechtfertigen, habe man zwei weitere utopische Varianten, 1 und 3, dazu genommen. Herr Neumann und Herr Stocks haben die Verkehrs- und Umweltgutachten sehr gut erläutert. Wenn man aber die Planungszahlen mit und ohne Aufstieg im Stadtbereich vergleiche, fallen die Unterschiede kaum ins Gewicht. Das rechtfertige unter keinen Umständen diesen großen Eingriff in die Natur. Der Größte Teil am Verkehr sei der Ziel- und Quellverkehr und davon 60 % Binnenverkehr, also hausgemacht. Warum würden nicht zuerst nur die innerstädtischen verkehrslenkenden Maßnahmen untersucht? Warum würde die Untersuchung der Teiluntertunnelung im Bereich Ulmer Straße / Memminger Straße erst später in Auftrag gegeben? Auch der Umweltverbund und neue Mobilität wie Car- Sharing Elektroauto würde außer Acht gelassen. Ebenso das 1-€-Ticket für den Bus würde eine Entlastung bringen, wie das Jobticket. Wichtig sei, auch die Nachbargemeinden in den ÖPNV miteinzubinden. Dies alles trage zur Attraktivität des ÖPNVs bei. Durch diese ganzen Maßnahmen könne es sein, dass sich der Aufstieg von alleine erledige. Bis letzten Jahres hätten der Aufstieg und die Anbindung L 280 zusammengehört. Es sei einmal gesagt worden, dass diese Anbindung und der Aufstieg zusammengehören. Durch diesen Aufstieg werde der Rißtalhang zerstört, Durchschneidung eines Landschaftsschutzgebietes und FFHgebietes und Flächenverbrauch auf der Höhe. Lt. Herrn Stock sind die Rißtalhänge wertvoll und der Eingriff in die Natur unglaublich stark. Das Arten- und Insektensterben in dieser Region sei immens. In Mettenberg gäbe es Landwirte, die durch ihre Landwirtschaft ihren Lebensunterhalt verdienen und diese Flächen brauchen, die dann wegfallen würden. Letztendlich dürfe man auch den Klimawandel nicht vergessen.

BM Kuhlmann weist daraufhin, dass es heute darum gehe, ob die Variante 2 als Planungsvariante zu Grunde gelegt werde. Letztendlich habe der Gemeinderat darüber zu entscheiden, nachdem die Beschlussvorlage dem Bauausschuss und dem Ortschaftsrat zur Vorberatung vorgelegt wurde. Alle weiteren Themen werde man im Detail wieder im Ortschaftsrat diskutieren, wenn eine Variante feststehe. Alle weiteren Planungen wie Tunnellösung und flankierende Maßnahmen würden dann parallel zum Aufstieg fortgeführt.

OR Baur versteht nicht, warum die flankierenden Maßnahmen nicht vor dem Bau des Aufstiegs umgesetzt würden. Vielleicht würden diese so gut funktionieren, dass man den Aufstieg zur B 30 nicht mehr bräuchte.

BM Kuhlmann erwidert, dass man erst eine wegführende Maßnahme für den Ziel-/Quellverkehr schaffen müsse, um dann das Ineinandergreifen der verschiedenen Maßnahmen zu ermöglichen.

OR Baur verspricht sich bis 2030 eine Veränderung der Mobilität. Leider plane man immer nach der Vergangenheit. Welche Unterschiede an Lärm und Schadstoffbelastung bestehen, ob auf einer Straße 15 Kfz oder 11 Kfz in der Minute fahren? Ist die angedachte Untertunnelung am Ev. Friedhof überhaupt entlastend für den Verkehr?

Herr Stotz erklärt, dies hänge auch vom LKW-Anteil ab. Ein LKW produziere so viel Lärm wie zwanzig Pkws. Wenn man die Verkehre im Rißtal betrachte, die durch die Variante 2 ausgelöst würden, gäbe es ohne flankierende Maßnahmen keine Rechtfertigung für den massiven Eingriff.

Öffentliche Sitzung des Ortschaftsrates Mettenberg am 06.03.2018

Nur so würde eine Aufwertung im Innenstadtbereich erreicht. Wenn man von den 50 % Binnenverkehr einen großen Anteil der Menschen vom Auto wegbekommen wolle, müsse man sichere und durchgängige Radwege bieten und diese vom Gehweg trennen. Das könne man nur erreichen, wenn die Straßenqualität verbessert werde durch Reduzierung von Verkehr.

BM Kuhlmann antwortet, durch den Tunnel am Friedhof würde der Durchgangsverkehr von Nord nach Süd unter die Erde gebracht, um oben dem Querverkehr wie Bus, Radfahrer und Fußgänger besser fließen zu lassen.

OR Mattes fragt, die Blosenbergstraße sei ebenfalls angedacht für den Ausbau. In der Prognose 2030 würden dann 10 Tausend Pkws in 24 Stunden diese Straße befahren? Seien dies die Verkehrsströme von Mettenberg und Talfeld, die dann über den Blosenbergauf die L 267 treffen?

H. Neumann stimmt zu. Die Messgrundlage sei der Verkehr von Montag bis Freitag im Mittel gerechnet.

OR Wenger hält für wichtig, was gut für Mettenberg sei. Wenn der Aufstieg komme, dann müsse diese Straße optimal gebaut werden. Bei der Variante 2 wäre es für das Landschaftsschutzgebiet wichtig, dass die Straße überdeckelt werde und zwar nicht nur 100 m, sondern sehr viel mehr. Dann sei dieser Bau eher zu akzeptieren. Eine Option für die Anbindung L 280 habe man nun zwar erst für die Zukunft. Dann müsse aber der Anschluss überdacht werden und ihn weiter Richtung Laupertshausen legen, um die Lärmbelastung für Mettenberg zu minimieren.

OR´tin Lange möchte wissen, ob beim Aufstieg eine Tunnellösung in Frage komme? Welche Länge hätte dann die Strecke durch den Tunnel? Wären die Kosten dafür überhaupt akzeptabel?

H. Volz erklärt, dass erst eine Baugrunduntersuchung über einen Tunnel oder eine Überdeckung entscheide. Die Kosten würden von der Art und der Nutzung abhängen. Hier lägen Ergebnisse noch nicht vor.

H. Stocks fügt an, die Einschnittstiefe bei einer offenen Bauweise sei sehr groß. Die Kosten für Erdabtrag, Transport und evtl. Deponierung seien nicht unerheblich. Eine bergmännische Bauweise habe große Vorteile, da die Oberfläche unberührt bleibe. Man werde bei der weiteren Detailplanung versuchen, darauf Einfluss zu nehmen. Es lohne sich auf jeden Fall, da gerade an diesem Bereich ein minimaler Eingriff wichtig sei und es lohne sich, dafür einzustehen. Das Kostenargument müsse man ausloten und Kompromisse schließen. Die Untertunnelung sei deutlich länger als 150 m zu betrachten, um den hochwertigen Waldbereich zu schützen. Hier herrsche ein Wechselspiel zwischen technischer Planung und Umweltplanung.

OR´tin Jehle fragt, wer darüber entscheidet, ob eine Überdeckung oder ein Tunnel gebaut und wie lang dieser Tunnel sein werde? Sei bei der Umweltprüfung auch die Option der Anbindung L 280 beachtet worden, weil auch diese ein sensibles Waldstück betreffe?

H. Stocks antwortet, dies würden die Vorhabensträger entscheiden, die das Bauvorhaben zu finanzieren haben. Im Planfeststellungsverfahren werden dann die verschiedenen Möglichkeiten und Ausarbeitungen detailliert gegenübergestellt. Bei der Variante 2 sei die Anbindung nicht drin. Falls diese irgendwann in die Option komme, müsse diese Wirkung in einem separaten Verfahren gut durchleuchtet werden. Er sei froh, dass diese Anbindung nicht gebaut werde, da hier

eine Aneinanderreihung von Fahrbahnen und wertlosen Zwischenräumen eine relativ unerträgliche Geschichte sei.

OR Heckenberger möchte wissen, wo Ausgleichsmaßnahmen geschaffen würden?

H. Stocks bemerkt, erst müsse die Variante feststehen, dann könne man sich über die Ausgleichsmaßnahmen Gedanken machen. Im Bundesnaturschutzgesetz regelt, dass nur in Ausnahmefällen hochwertig landwirtschaftliche Flächen für Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden. Es müssen nicht die gleichen Biotope geschaffen werden, sondern es können auch anderer Schutzräume entstehen. Hier würde es sich anbieten, Wälder aufzuwerten.

OR Heckenberger bemerkt, wegen der Mautgebühr auf der B 30 blieben viele Lkws unten auf der L 267 und würden den Aufstieg nicht nutzen. Wie möchte man das vermeiden?

BM Kuhlmann hält hier ein Durchfahrtsverbot für Lkws durch die Stadt für sinnvoll.

Eine Bürgerin empfindet den Verkehr in Biberach nicht so schlimm wie dargestellt. Wenn die Umsetzung der flankierenden Maßnahmen so lange dauert wie die jetzt gute Vertaktung des Busverkehrs, dann gingen noch Jahre ins Land. Die Geschäfte aus der Innenstadt gingen immer mehr nach außen und müssen mit Autos angefahren werden. Hier müsse der Busverkehr ausgeweitet werden. Sei dies schon einmal untersucht worden und auf welche Zeit?

BM Kuhlmann versichert, dass diese Dinge schon untersucht wurden. Die Zahlen seien auch schon mal präsentiert worden. 2015 habe man untersucht und festgestellt, dass die Situation heute noch tolerabel sei. Für die Zukunft habe sich aber gezeigt, dass in der Stadt an Knotenpunkten der Verkehr in Stoßzeiten nicht mehr akzeptabel sein werde. Und dies werde sich noch deutlich verschlechtern. Die ermittelten Zahlen haben deutlich gemacht, dass Maßnahmen ergriffen werden müssen. Die Menschen in der Kernstadt seien die Leidtragenden.

Eine Bürgerin trägt vor, Mettenberg liege sehr nah an der B 30. Durch den Aufstieg würden noch mehr Autos und Lkws die Straße befahren. Hier müssten Untersuchungen gemacht werden, wie sich der zunehmende Lärm auf Mettenberg auswirkt. Sie erwarte, dass Schutzmaßnahmen getroffen werden.

H. Stocks legt dar, der maßgebliche Verkehrsanteil verlagere sich Richtung Norden. Auf Lärmkarten werde die gesamte Lärmsituation auf dem Verkehrsnetz dargestellt. Es werde geprüft, ob in Bereichen des Straßennetzes unzumutbare Mehrbelastungen herrschen. Wenn dies zutreffe, habe man Anspruch auf Lärmschutz. Die Lärmgutachten würden gerade verarbeitet. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit würden die Planungen öffentlich zugänglich sein und jeder habe die Gelegenheit, zu all diesen Dingen Stellung zu nehmen und Forderungen zu stellen.

Ein Bürger bringt vor, bei allen drei Varianten seien lt. Statistik nur 8% vom Durchgangsverkehr betroffen. Der Autofahrer werde sich nicht für einen Anstieg entscheiden, wenn er die Möglichkeit habe für die gleiche Zielführung im Tal zu bleiben. Die Memminger Straße müsste man maßgeblich umgestalten.

BM Kuhlmann erwidert, die 8% seien nicht das Problem, sondern die 50% Ziel- und Quellverkehr. Diesen müsse man von außen zielgerichtet in die Stadt führen. Mit dem System, welches heute

diskutiert werde, funktioniere es. Ein früher vorgeschlagener Tunnel über die Ulmer Straße und Memminger Straße habe keine Wirkung, da dann viele Ein- und Ausfahrtstraßen vom Tunnel benötigt würden. Dies sei baulich nicht machbar.

Ein Bürger ist der Ansicht, bei chaotischem Verkehr und Dauerstau würde sich Mancher überlegen, auf Rad oder Bus umzusteigen. Mit immer neuen Straßen würde man den Weg für die Autofahrer vorbereiten.

BM Kuhlmann weist darauf hin, dass dann der Bus ebenfalls im Stau stünde. Die Lärm- und Schadstoffbelastung nehme zu. Die Querverkehre haben Schwierigkeiten. Er möchte, dass man versteht, dass ein System außerhalb benötigt werde, um innen die Qualität für andere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Die Prognosen zeigen, bei Nichtstun werde ein Verkehrschaos entstehen.

Ein Bürger ist sich sicher, dass bis 2030 die Elektromobilität sicher ein Thema sei. Er schlägt vor, keine Variante zu nehmen, sondern die Achse Ulmer Straße – Memminger Straße auszubauen mit Teiluntertunnelung der Kreuzung am Friedhof mit Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner. Wurde dies nie gerechnet, ob damit eine Erleichterung für die Innenstadt erreicht werde? Wenn man dazu Zahlen hätte, könnte man eher abstimmen, ob ein Aufstieg wirklich nötig sei.

BM Kuhlmann erklärt, dass auch die Möglichkeit gerechnet wurde, keinen Aufstieg zu bauen und alles auf die Achse Ulmer Straße zu lenken. Die Zahlen lägen vor. Man dürfe die Menschen nicht vergessen, die entlang der Ulmer Straße und Memminger Straße wohnen. Die Verlagerung treffe die Kernstadt, wo heute schon Lärmschwerpunkte seien.

OR Baur wirft ein, so wie er verstanden habe, würden 5000 Autos mehr keine Rolle spielen. Man habe keine Verdoppelung des Verkehrs.

H. Stocks bemerkt, dies hänge vom Schwerverkehrsanteil ab. Die Stadt Biberach habe einen hohen Anteil an Gewerbebetrieben, die mit Lkws beliefert werden. Auch den betreffe die Umverteilung.

H. Volz möchte auf die Probleme von Herrlishöfen hinweisen, die mit einem Tunnel keine Verkehrserleichterung haben.

Ein Bürger fragt, wenn die Nord-Westverbindung über den Raum Biberach wegen dem Aufstieg für den Verkehr attraktiver werde, habe man dies gerechnet und gäbe es dazu Ergebnisse? Der Bereich, der bei der Variante 2 für den Anschluss an die B 30 vorgesehen sei, sei einmal eine Ausgleichsfläche gewesen. Wirke sich dies auf den Umweltverbund aus?

H. Stocks erklärt, dass ihm über eine Ausgleichsfläche nichts bekannt sei. Dies spiele aber keine große Rolle, weil für die Konfliktlage wichtig sei, welche Qualität diese Fläche habe. Ausgleichsflächen in unmittelbarer Nachbarschaft von Bundesstraßen seien nicht sehr sinnvoll. Die vorgesehene Fläche für den Anschluss sei nicht sehr hochwertig. Es bestünden keine Konflikte auch im Hinblick auf Artenschutz.

H. Neumann fügt an, man verwende grundsätzlich bei der Bewertung Aussagen aus der Landes- und Bundesverkehrsregelung, die diese großräumigen Wechselwirkungen in einer Matrix abbil-

den. Ausschlaggebend sei hier der Ziel- und Quellverkehr, der auf die Stadt bezogen sei und hier einfließe.

Ein Bürger fragt, eine flankierende Maßnahme zur Umleitung des Lkw-Verkehrs sei, der Verkehr von der B 312 müsste verlagert werden auf die Nordwestumfahrung.

BM Kuhlmann bejaht dies.

Ein Bürger fragt, der Ausbau der Blosenbergstraße bringe einen Anstieg von Verkehr und Lärm mit sich. Habe dies keine Auswirkungen? Werde Mettenberg dadurch eine Mehrbelastung erwarten?

H. Stocks erwidert, dies sei eingearbeitet worden. An der Blosenbergstraße entlang und an den Seitenräumen gäbe es eine Lärmabnahme, weil sich Teile des Verkehrs auf die neue Straße verlagern. Dies sei ein Wechselspiel von Belastung und Entlastung.

BM Kuhlmann erklärt, zum Vergleich der Varianten werde die Blosenbergstraße als gegeben angenommen. Für diese Straße gäbe es ein Planverfahren, Zahlen seien noch nicht gerechnet.

OV Wachter gibt zu, dass dies in seiner Amtszeit eines der schwierigsten Themen sei. Im Ortschaftsrat sei lange darüber diskutiert worden. Der Ortschaftsrat sehe die Problematik auf Seiten der Stadt, aber auch die Wichtigkeit für Mettenberg. Auch für die Landwirtschaft in Mettenberg sei eine Versiegelung und Verkleinerung der landwirtschaftlichen Nutzfläche ein Problem. Er stimme dagegen.

OR Frasch stimmt dafür, dass die Variante 2 weiter in der Planung verfolgt wird. Wenn die Planung dieser Variante vertieft werde, gehe er davon aus, dass die Interessen der Mettenberger berücksichtigt werden. Wenn weitere Probleme auftauchen bittet er darum, dass diese auch offen gelegt werden.

OR´tin Jehle erklärt, 2015 habe der Ortschaftsrat gegen den Aufstieg gestimmt, der Gemeinderat dafür. Deshalb müsse heute über die Vorzugsvariante 2 entschieden werden. Nach den städtischen Berechnungen soll diese Variante die meisten Entlastungen bringen. Sie könne der Weiterverfolgung der Planung für diese Variante nicht zustimmen. Die beteiligten Planer seien sich einig, dass dieser Aufstieg nur mit den anderen flankierenden Maßnahmen Sinn mache. Deshalb reiche ihr der Beschluss nicht, in dem steht, dass die Entwurfsplanung zu Variante 2 weitergeführt werde. In diesen Beschlussantrag gehöre auch, wann die flankierenden Maßnahmen umgesetzt werden sollen, wie diese im Einzelnen aussehen und mit welchen Kosten man rechnen müsse. Zudem fehlen die Zahlen der Ortsumfahrung Warthausen und deren Auswirkungen.

OR´tin Lange schließt sich dem an. Die Frage sei zu kurz gefasst. Es sei gesagt worden, die Variante 2 sei nur im Zusammenhang mit den flankierenden Maßnahmen genehmigungsfähig. Man könne nicht über einen Teil einer Gesamtmaßnahme abstimmen, ohne den anderen Teil wenigstens in groben Zügen zu kennen.

OR Heckenberger stimmt ebenfalls dagegen, weil ihm zu wenig auf dem Papier stehe. Ihn stört der riesige Flächenverbrauch, die Zerstörung des Landschaftsschutzgebietes, eine Untertunne-

Öffentliche Sitzung des Ortschaftsrates Mettenberg am 06.03.2018

lung von 100 – 150 m hält er für viel zu wenig, das Fehlen von Ausgleichsmaßnahmen und der Verlust von Fläche für die Landwirtschaft.

OR Mattes hätte sich eine detailliertere Formulierung der Maßnahme in der Beschlussvorlage gewünscht. Dieser Aufstieg bedeute für Mettenberg eine Verlagerung des Verkehrsproblems nach außen und zwar in Richtung Mettenberg. Die Lärm- und Schadstoffbelastung für Mettenberg werde sich durch die B 30 noch erhöhen. Ohne die Anbindung L 280 werde die Ortsdurchfahrt von Mettenberg nicht entlastet. Wenn die Blosenbergstraße durch den Ausbau stärker frequentiert werde, würden dann auch Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt? Durch den Aufstieg würde ein Naherholungsgebiet zerschnitten. Er stimme dagegen.

OR Baur fehlt die genaue Auflistung der flankierenden Maßnahmen. Durch den Flächenverbrauch würde die Grundlage der Landwirte genommen, die Nahrungsmittel produzieren. Er stimme dagegen.

OR Weber ist der Ansicht, dass durch den Aufstieg Mettenberg nur verlieren könne. Er stimme dagegen.

TOP 1.1. Aufstieg B 30 - Auswahl der Vorzugsvariante

2018/020

1. Die Planungsvariante 2 wird als Vorzugsvariante der anstehenden Entwurfsplanung, die vom Straßenbauamt des Landkreises erstellt wird, zu Grunde gelegt.

Nein-Stimmen: 7
Enthaltungen: 1
Ja-Stimmen: 1

TOP 2. Bekanntgaben

OV Wachter gibt bekannt:

- Die Sitzung des Ortschaftsrates vom 24. April 2018 wird auf den 17. April 2018 vorgezogen, um die Vorlage „Neufassung der Feuerwehrsatzung“ noch vor dem Gemeinderatssitzung im Ortschaftsrat zur Vorberatung behandeln zu können.
- H. Hurtig, langjähriger Vorsitzender des Gartenbauvereins Mettenberg, hat sein Amt niedergelegt.

TOP 3. Verschiedenes

Keine Beiträge

TOP 4. Bürgerfragestunde

Keine Beiträge

Ortschaftsrat Mettenberg, 06.03.2018, öffentlich

Zur Beurkundung:

Vorsitzender: Ortsvorsteher Wachter

Ortschaftsrat:

Ortschaftsrat:

Schriftführer: Wurm

Gesehen: OB Zeidler

Gesehen: EBM Wersch