

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2020/050

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	nicht öffentlich	18.05.2020	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	25.05.2020	Beschlussfassung			

Strategisches Netz - Verkehrslenkende Maßnahmen

I. Beschlussantrag

Die mit dem Planungsfall A+ beschriebenen verkehrslenkenden Maßnahmen werden als Teil der Gesamtmaßnahme „Aufstieg B 30“ Grundlage für die weiteren Abstimmungen mit dem Verkehrsministerium und der höheren Straßenverkehrsbehörde.

II. Begründung

1. Kurzfassung

Die Stadt Biberach ist ein prosperierendes wirtschaftsstarkes Mittelzentrum, was sich auch an der großen Zahl von Einpendlern zeigt. Hierdurch kommt es im Stadtgebiet zu einem hohen Verkehrsaufkommen, das bereits heute im innerstädtischen Straßennetz zu den Hauptverkehrszeiten zu Überlastungen führt. Diese Situation wird sich bis 2035 aufgrund der Prosperität und den allgemeinen Entwicklungen nochmals deutlich verschärfen. Diese Entwicklung wird erhebliche Einschränkungen für den KFZ-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr nach sich ziehen. Ziel der Verkehrsplanung ist daher ein strategisches, die Innenstadt vom Verkehr entlastendes Straßennetz aufzubauen.

Zentrales Element dieses strategischen Netzes ist der vom Landkreis, der Stadt Biberach sowie der Gemeinde Warthausen geplante „Aufstieg B 30“.

Die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs und die gewünschte Stärkung des Umweltverbundes zur Vermeidung des prognostizierten „Verkehrsinfarktes“ sowie die Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse sind in der Innenstadt nur unter der Voraussetzung möglich, dass

der überörtliche und örtliche Durchgangsverkehr mittels verkehrslenkender Maßnahmen soweit wie möglich aus der Innenstadt hinaus auf das „Strategische Netz“ gelenkt wird. Gleichzeitig ist die verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme abhängig von der Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen.

Die Verwaltung hat daher verschiedene Verkehrsentwicklungsszenarien untersuchen lassen. Die Berechnungen zeigen, dass es mit einem Paket an verkehrslenkenden Maßnahmen möglich ist, eine spürbare Verlagerung des Verkehrs auf das strategische Netz und somit eine hohe Wirksamkeit des B30-Aufstiegs zu erreichen. Hierdurch könnte die Innenstadt und deren Bewohner spürbar entlastet und eine nachhaltige Mobilität gefördert werden.

Stimmt der Gemeinderat dem Maßnahmenpaket zu, sollen diese dem Regierungspräsidium Tübingen und dem Verkehrsministerium vorgestellt werden, um das Planfeststellungsverfahren zum „Aufstieg B30“ einleiten zu können.

2. Ausgangssituation und Verkehrsprognose 2035

Bedingt durch das große Arbeitsplatz- und Ausbildungsangebot Biberachs ist die Zahl der täglichen Ein- und Auspendler sehr hoch. In der Folge kommt es im Stadtgebiet in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden an verschiedenen Stellen im innerstädtischen Netz zu Überlastungen und Konflikten, die alle Verkehrsteilnehmer betreffen. Durch Maßnahmen im bestehenden Straßennetz allein können die Konflikte nicht gelöst werden. Ziel der Verkehrsplanung ist daher ein strategisches, die Innenstadt entlastendes Straßennetz aufzubauen und mit verkehrslenkenden Maßnahmen zu kombinieren (**Anlage 1 Strategisches Netz**).

Als erster Bestandteil des strategischen Netzes konnte die Nordwestumfahrung zwischen B 312 und L 267 im Juni 2013 in Betrieb genommen werden. Hierdurch wurde die nördliche Innenstadt bereits vom Verkehr entlastet. Die tägliche Verkehrsmenge auf der NWU überschreitet dabei sogar die ursprünglichen Prognosezahlen aus dem Jahr 2002 (Zieljahr 2020) um bis zu 2.000 Kfz/Tag. Die heutige Situation im Straßennetz ist in der **Anlage 2 Verkehrsanalyse 2018 (Status Quo)** dargestellt.

Bis zum Jahr 2035 wird sich die Verkehrsbelastung in Biberach nochmals deutlich erhöhen. Durch die allgemeine Verkehrszunahme und die in der Raumschaft geplanten Wohn- und Gewerbegebiete sind deutliche Verkehrszunahmen zu erwarten. Ohne weitere Maßnahmen wird das Biberacher Straßennetz noch stärker belastet sein, die Überlastungserscheinungen werden zunehmen und sich verschärfen (**Anlage 3 Verkehrsprognose 2035**). Nicht nur in den Verkehrsspitzen wird es zu einer erheblich schlechteren Verkehrsqualität mit längeren Wartezeiten, Rückstau, zugestellten Kreuzungen usw. kommen und die erfolgreich eingerichtete Busvorrechteigung ins Leere laufen (Busverkehr bleibt im Rückstau stecken). Neue Schleichverkehrstrecken u.a. werden in bislang weniger belastete Wohngebiete vordringen.

Es ist bereits heute absehbar, dass aus der zunehmenden Verkehrsbelastung weitere Lärmschwerpunkte, an denen die Lärmgrenzwerte bzw. die Grenze der Gesundheitsgefährdung überschritten werden, resultieren. Dies hat sich bei Untersuchungen im Rahmen aktueller Bebauungsplanverfahren gezeigt. Die Wohnqualität entlang der Hauptverkehrsstraßen und Schleichwege wird sich weiter verschlechtern. Die Emissionen werden auch in bisher unbelastete Wohn-

gebiete getragen. Der Gestaltungsspielraum für Verbesserungen im Umweltverbund geht aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung zurück und es ist zu befürchten, dass bereits erreichte Qualitäten nicht mehr aufrecht zu erhalten sind.

Es ist daher erforderlich, das bestehende Verkehrsnetz zu ergänzen und eine Verlagerung des Verkehrs, der nicht die Innenstadt als Ziel hat, auf ein die Stadt tangential umschließendes Netz zu erreichen. Der Landkreis, die Stadt Biberach und die Gemeinde Warthausen beabsichtigen daher, die Nordwestumfahrung um einen Anschluss an die B 30 mit Anbindung an die L 280 zu ergänzen.

3. Planungsziele

Der „Aufstieg B 30“ und erste Ideen zu den verkehrslenkenden Maßnahmen wurden in einer Verkehrsklausur 2014 erörtert und intensiv diskutiert (DS 50/2014). Auch im beschlossenen Stadtentwicklungskonzept 2015/16 werden mögliche Maßnahmen explizit benannt. Folgende verkehrsplanerischen Ziele sollen erreicht werden:

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt
- Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität – Stichwort „Mobilitätswende“, Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußverkehr)
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit stark belasteter Verkehrsknoten und Streckenabschnitte
- Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Ziel- und Quellverkehr
- Aufwertung von innerörtlichen Straßenzügen und Freiräumen
- Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse in der Innenstadt, Entlastung der Lärmschwerpunkte
- Vermeidung von Ausweichverkehren
- Förderung eines stetigen Verkehrsablaufs auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau

4. Verkehrsprognosen mit unterschiedlichen Szenarien

Wie in 2. erläutert wird das zunehmende Verkehrsaufkommen bis 2035 besonders stark die Hauptverkehrsstraßen, den Innenstadtring und einige Ausweichstrecken be- bzw. überlasten. Damit verbunden ist eine Verschlechterung der Verkehrsqualität an den Knoten, so wird sich der Rückstau an den Kreuzungen entlang des Innenstadtrings, der Ulmer Straße/Memminger Straße/Bergerhauser Straße, Waldseer Straße/Kolpingstraße/Königsbergallee oder den Einmündungen am Jordanei-Kreisel deutlich erhöhen. Aber auch Einmündungen aus Wohnquartieren auf die Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. der Birkenharder Straße auf die Gaisentalstraße, werden die Belastungsgrenzen erreichen oder überschreiten. Ein Umbau mit z.B. einer Lichtsignalanlage kann notwendig werden. Die Verschlechterung der Verkehrsqualität betrifft ebenfalls den Umweltverbund, da auch die umweltfreundlichen Verkehrsarten im Rückstau stecken bleiben und verlängerte Umläufe mit noch kürzeren Querungszeiten an Ampeln akzeptieren müssen.

Die Verkehrssimulationen zeigen zunächst, dass der geplante Aufstieg zur B 30 ohne weitere Begleitmaßnahmen trotz einer hohen Verkehrsbelastung von ca. 18.200 Kfz/Tag nicht zu einer relevanten Entlastung einzelner Straßen in der Stadt Biberach führen wird. Im Wesentlichen wird

eine großflächige Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs, eine Entlastung am Rand des Stadtgebiets und eine erhebliche Entlastung von Herrlishöfen um ca. 8.000 Kfz/Tag erreicht.

Um die unter Ziffer 3. formulierten Planungsziele zu erreichen ist die Umsetzung der ergänzenden verkehrslenkenden Maßnahmen in der Innenstadt erforderlich. Damit wird die Bündelungs- und Verteilfunktion des strategischen Netzes gestärkt. Durch diese Maßnahmen sollen insbesondere nicht die Innenstadt betreffende Binnen-, Ziel- und Quellverkehre tangential geführt werden, sodass durch eine Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs Freiräume für den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr geschaffen, sowie das Wohn- und Arbeitsumfeld entlang der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen verbessert werden kann.

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass es um ein Gesamtpaket an Maßnahmen mit zahlreichen Wechselwirkungen geht, die einander bedingen. Ohne eine Ergänzung des Verkehrsnetzes mit dem Aufstieg zur B 30 hat die Stadt nicht die Möglichkeit, wesentliche Teile der unter Ziffer 3 formulierten Planungsziele zu erreichen. Andererseits ist das Erreichen dieser Ziele Voraussetzung für den Bau des Aufstiegs generell und für eine Förderung seitens des Landes.

Zur Beurteilung der Planungen zum „Aufstieg B 30“ und seiner Finanzierungsmöglichkeiten ist ein Gesamtpaket vorzulegen, das ergänzende verkehrslenkende Maßnahmen, deren Verkehrswirksamkeit und damit zusammenhängende Kosten aufzeigt.

Vor diesem Hintergrund wurden vom Büro Modus Consult (Ulm) unterschiedliche Szenarien unter Berücksichtigung von Einzelmaßnahmen bzw. Maßnahmenpaketen gerechnet:

- Verkehrsprognose 2035 - Stärkung Umweltverbund
- Verkehrsprognose 2035 - GV Blosenberg
- Verkehrsprognose 2035 - Aufstieg B 30
- Verkehrsprognose 2035 - Tunnel Ulmer Straße
- Verkehrsprognose 2035 - Planungsfall A (GV Blosenberg + Aufstieg B 30)
- Verkehrsprognose 2035 - Planungsfall A+ (GV Blosenberg + Aufstieg B 30 + verkehrslenkende Maßnahmen)
- Verkehrsprognose 2035 - Planungsfall A+ Stärkung Umweltverbund 10 %
- Verkehrsprognose 2035 - Planungsfall A+ Stärkung Umweltverbund 20 %

Die einzelnen Umlegungsfälle sind der Vorlage mit jeweiliger Kurzbeschreibung und Beurteilung als **Anlagen 4-11** beigelegt. Zudem liegt mit **Anlage 12** eine Vergleichstabelle ausgewählter Umlegungsfälle vor.

5. Planungsfall A+ und Planungsfall A+ mit Stärkung des Umweltverbundes

Dieses Szenario Planungsfall A+ (**Anlage 9**) bildet die Realisierung der geplanten Gemeindeverbindungsstraße Blosenberg, des Aufstiegs der Nordwestumfahrung zur B 30 sowie die Umsetzung flankierender verkehrslenkender Maßnahmen ab. Das Maßnahmenpaket misst sich dabei an den unter Ziffer 3. formulierten Planungszielen.

Zu beachten sind die umfassenden Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Maßnahmen. Der Wegfall einzelner Maßnahmen führt zu neuen Ausweichverkehren über Nebenstraßen, was an

diesen Stellen teilweise die Definition weiterer Folgemaßnahmen erforderlich macht. Beispielsweise könnte eine losgelöste Umgestaltung entlang des Innenstadtrings mit Geschwindigkeitsreduzierung zu Ausweichverkehren z.B. über die Pfluggasse und die Consulengasse führen, wenn hier ergänzende Maßnahmen unterbleiben. Insofern ist ein Herauslösen einzelner Maßnahmen nur nach einer Neubeurteilung des gesamten Maßnahmenpaketes über entsprechende Verkehrsprognosen möglich.

Verkehrslenkende Maßnahmen	
Altstadt	Sperrung Pfluggasse nördlich Ulmer-Tor-Straße in Nordrichtung und südlich Ulmer-Tor-Straße in Südrichtung Ziel: Vermeidung von Schleichverkehren
Innenstadtring mit Rollinstraße (Abschnitt Schulbereich)	Tempo 30 und Umgestaltung mit verbreiterten Seitenräumen (Stichwort Boulevard)
Waldseer Straße (nördlich der Königsbergallee)	Tempo 30 und Straßenneuordnung zugunsten breiterer Seitbereiche
Riedlinger Straße, Felsengartenstraße, Kolpingstraße (Straßenzug B 312)	Tempo 30 und Neuordnung des Straßenraums mit Verengung der heutigen Fahrbahn zugunsten von Radwegen bzw. zur Vergrößerung der Seitenräume

Die verkehrslenkenden Maßnahmen führen zu einer leichten Verkehrszunahme auf dem Aufstieg B 30 bzw. der GV Blosenbergl, aber einer starken Bündelung des Verkehrs auf der NWU vor allem in der Talquerung. Auch auf der Memminger Straße (Bereich Gerster – Lärmschwerpunkt) wird mit weiteren 3.600 Kfz/Tag die Zunahme deutlich spürbar.

Wie beabsichtigt werden Innenstadtring und der Straßenzug der B 312 massiv entlastet. Dadurch können in diesen Straßenzügen Maßnahmen für den Umweltverbund umgesetzt und sowohl Wohnumfeld als auch die Straßenräume aufgewertet werden.

Eine zusätzliche Nachsteuerung wird vor allem in Steigmühlstraße und Wolfentalstraße erforderlich, hierzu sind noch Maßnahmen zu entwickeln. Im Modell ist die geplante Fahrradstraße in der Breslaustraße noch nicht hinterlegt, insofern sind die hier prognostizierten Ausweichverkehre zu hinterfragen. Falls diese tatsächlich eintreten würden, muss hier durch ergänzende Maßnahmen nachgesteuert werden.

Bei dem Szenario Planungsfall A+ bleiben die zu erwartenden, jedoch nur schwer zu prognostizierenden positiven Effekte durch eine Stärkung des Umweltverbundes außen vor. Das Verkehrsumlegungsmodell verteilt bei den unterschiedlichen Szenarien den prognostizierten KFZ-Verkehr auf das zu Grunde gelegte Verkehrsnetz. Es berücksichtigt kein, durch das Netzangebot ausgelöstes, geändertes Verkehrsverhalten. Das heißt für den Planungsfall A+, dass, obwohl sich die Bedingungen für den ÖPNV, den Radfahrer oder den Fußgänger deutlich verbessern, in diesem Szenario keine Veränderung im Mobilitätsverhalten abgebildet wird.

Ob eine Verkehrswende in Biberach tatsächlich gelingen kann, wird jedoch auch maßgeblich von der Attraktivität des Umweltverbunds abhängen.

Bei den Planungsfällen A+ Stärkung des Umweltverbundes 10 % / 20 % (**Anlagen 10-11**) werden daher auch eine veränderte Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr berücksichtigt. In der Folge sind weniger Kfz-Fahrten (10 % / 20 %) im Netz zu verteilen. Die Modellrechnungen zeigen, dass eine Stärkung des Umweltverbundes um 10 % bzw. 20 % zu einer flächendeckenden Entlastung nicht nur des innerörtlichen, sondern auch des strategischen Verkehrsnetzes führen wird und somit im Straßennetz auch zu einem verbesserten Verkehrsfluss beiträgt.

6. Kostenprognose

Um eine erste Abschätzung der mit der Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen verbundenen Kosten vorzunehmen, wurden für den Umbau der einzelnen Straßenabschnitte drei Qualitätsstufen gebildet:

Stufe A: Beschilderungen / Markierungen

Alle Maßnahmen lassen sich in einem ersten Schritt kostengünstig über Beschilderungen und Markierungen umsetzen. Hierdurch können erste Erfahrungen gesammelt und bei Bedarf nachjustiert werden.

Bei einigen Maßnahmen wie der Unterbindung einer Durchfahrt der Altstadt über die Pfluggasse werden diese verkehrsrechtlichen Maßnahmen auch dauerhaft ausreichen. Für den Einsatz einer verstärkten Überwachung und Intensivierung von Geschwindigkeitskontrollen ist insbesondere in der Anfangszeit mit einem zusätzlichen Personalaufwand zu rechnen.

Stufe B: Einfache Umgestaltung

Bei einigen der vorgeschlagenen verkehrslenkenden Maßnahmen, z.B. im Bereich der Riedlinger Straße und der Kolpingstraße, ist in einem zweiten Schritt ein Teilumbau zur Neuordnung des Straßenquerschnittes erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Neusetzung der Bordsteinkanten. Ziel der Umgestaltungen wäre, die neuen Verkehrsregelungen durch eine entsprechende bauliche Gestaltung zu unterstreichen und neu gewonnene räumliche Spielräume für eine Stärkung des Umweltverbundes, insbesondere für den Radverkehr, zu nutzen.

Stufe C: Hochwertige Umgestaltung

In besonderen Bereichen wie dem Innenstadtring wird ein hochwertiger Vollausbau angestrebt. Dies bedeutet neben der Anpassung der Straßenquerschnitte auch eine Erhöhung der Gestaltungsqualitäten, durch im Standard entsprechend der dort teilweise bereits hergestellten Seitenräume mit Pflaster und in verstärktem Umfang Baumstandorten (Stichwort Boulevard).

Um bereits heute ohne Vorliegen konkreter Entwürfe eine Einschätzung für die damit verbundenen Kosten zu bekommen, wurden vom Tiefbauamt unter Berücksichtigung der beschriebenen Qualitätsstufen Kosten anhand vorhandener Ausschreibungen (Stand 2019/20) abgeleitet. Zukünftige Kostenentwicklungen können in diesen Zahlen noch keine Berücksichtigung finden.

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen verkehrslenkenden Maßnahmen fallen unter Berücksichtigung der angestrebten Qualitätsstandards geschätzte Kosten in Höhe von 70.000 € (Stufe

A) bis 11,4 Mio. € (Stufe B/C) an. Eine detaillierte Aufstellung Kosten und der jeweils angestrebten Qualitätsstufen kann der **Anlage 13** entnommen werden.

7. Beschlussempfehlung

Das im Planungsfall A+ hinterlegte Verkehrsnetz mit seinen ergänzenden Maßnahmen ist Voraussetzung, um die bis 2035 zu erwartenden Verkehrszunahmen zu bewältigen. Die Verkehrswirksamkeit dieses Maßnahmenbündels inkl. des Aufstiegs zur B 30 ist aus Sicht der Verwaltung nachgewiesen. Zugleich werden bedeutende Entlastungen bzw. Verbesserungen im innerstädtischen Verkehrsnetz möglich und der Umweltverbund als zentrale Säule der Mobilität gestärkt, die Lebens- und Umweltqualität in der Innenstadt erhöht. Je größer die Entlastungswirkungen im innerstädtischen Verkehrsnetz sind, desto eher sind die Eingriffe in Natur- und Landschaft, die durch den Aufstieg der B 30 entstehen, im Rahmen einer Abwägung zu vertreten.

Gleichzeitig bleibt die Innenstadt für alle Verkehrsarten gut erreichbar, jedoch wird die Durchlässigkeit insbesondere für überörtlichen und innerörtlichen Durchgangsverkehr spürbar verringert.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb ergänzend zum „Aufstieg B 30“ die verkehrslenkenden Maßnahmen entsprechend Planungsfall A+ weiter zu verfolgen und diese den weiteren Abstimmungsgesprächen mit den zuständigen Behörden zu Grunde zu legen.

R. Adler

Anlage 01 Strategisches Netz

Anlage 02 Verkehrsanalyse 2018

Anlage 03 Verkehrsprognose 2035

Anlage 04 Verkehrsprognose 2035 - Stärkung Umweltverbund

Anlage 05 Verkehrsprognose 2035 - GV Blosenbergr

Anlage 06 Verkehrsprognose 2035 - Aufstieg B 30

Anlage 07 Verkehrsprognose 2035 - Tunnel Ulmer Straße

Anlage 08 Verkehrsprognose 2035 - Planungsfall A

Anlage 09_Verkehrsprognose 2035 - Planungsfall A+

Anlage 10_Verkehrsprognose 2035 - Planungsfall A+ Stärkung UV 10

Anlage 11 Verkehrsprognose 2035 - Planungsfall A+ Stärkung UV 20

Anlage 12 Vergleichstabelle ausgewählte Planungsszenarien DIN A3

Anlage 13 Kostenprognose Planungsfall A+