

## Beschlussvorlage

**Drucksache  
Nr. 2020/074**

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

### FNP 2035 – Verkehrsplanungen für den Bereich der Stadt Biberach

#### I. Beschlussantrag

Den Verwaltungsvorschlägen zu den in den Flächennutzungsplan 2035 nachrichtlich aufzunehmenden Planungen für Straßenbauvorhaben und neue Regio-S-Bahn-Haltestellen wird zugestimmt.

#### II. Begründung

##### 1. Kurzfassung

Im Zuge der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes sind auch die nachrichtlich dargestellten Straßenplanungen zu überprüfen. Die Verwaltung schlägt für das Stadtgebiet von Biberach vor den Flächennutzungsplan 2035 mit Modifikationen an die im Stadtentwicklungskonzept dargestellte Verkehrsentwicklungsplanung anzupassen und den aktuellen Bundesverkehrswegeplan zu berücksichtigen. Ebenso sollen die Planungen zur Regio-S-Bahn mit den geplanten neuen Haltestellen dargestellt werden.

##### 2. Straßenplanungen

Folgende Straßenplanungen sollen im FNP 2035 dargestellt werden:

##### B30 – Ausbau zwischen Biberach bis Hochdorf (Neu)

Im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der vierspurige Ausbau der B 30 zwischen dem Jordanbad und Hochdorf im vordringlichen Bedarf vorgesehen. Die zur geplanten Stärkung der

Nord-Süd-Achse vorgesehene Maßnahme soll im Flächennutzungsplan 2035 neu aufgenommen werden.

#### B312 – Neubau von Ringschnait bis Edenbachen (Übernahme)

Im Bundesverkehrswegeplan ist auch der Neubau einer Ortsumfahrung von Ringschnait im vor-dringlichen Bedarf vorgesehen.

Das Raumordnungsverfahren wurde mittlerweile abgeschlossen, favorisiert wird die südliche Umfahrung von Ringschnait. Mit der Maßnahme kann der Durchgangsverkehr und die Lärmbelastung erheblich reduziert und die Lebensqualität nachhaltig gesteigert werden. Damit verbunden ist auch die Hoffnung auf eine verstärkte Innenentwicklung in der zentralen Ortslage. Die Trasse ist bereits im FNP 2020 enthalten.

#### Verlängerung K7532 / Aufstieg zur B30 mit Anbindung an die L280 (Übernahme mit Anpassung)

Der B30-Aufstieg ist die zentrale Neubaumaßnahme der strategischen Netzplanung zur flächenhaften Entlastung des Stadtgebietes und von Herrlishöfen vom zunehmenden Verkehr. Im Jahr 2013 konnte die Nordwestumfahrung zwischen B312 und L267 als erste umgesetzte Maßnahme in Betrieb genommen werden. Der Landkreis Biberach, die Stadt Biberach und die Gemeinde Wart-hausen beabsichtigen nun, die Nordwestumfahrung um einen Anschluss an die B30 und optional möglicher Anbindung an die L280 zu ergänzen. Die Länge der Neubaustrecke zwischen Nord-westumfahrung und B30 beträgt ca. 1,5 km. In den letzten Jahren wurden diverse Varianten auf ihre Verkehrswirksamkeit und die Umweltauswirkungen untersucht und die technische Mach-barkeit geprüft. Nach aktuellem Stand ist eine Tunnellösung mit deutlich minimierten Umwelt-auswirkungen vorgesehen. Es wird auf die Drucksachen 2020/040 und 2020/050 verwiesen. Die nun für den FNP vorgesehene Trasse wurde an den aktuellen Planungsstand angepasst und weicht daher geringfügig vom FNP 2020 ab.

#### GV Blosenberg / Querspange L267 / L280 (Übernahme mit Anpassung)

Die neue Gemeindeverbindungsstraße soll als örtliche Verbindungsstraße vorrangig der Auf-nahme des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs dienen. Die ca. 1,5 Kilometer lange Straße dient der direkten Verknüpfung der östlichen Hochfläche u.a. mit dem Wohnungsbauschwerpunkt Talfeld mit dem Gewerbegebieten Aspach und Flugplatz. Hierdurch können die Lärmschwerpunkte an der Bergerhauser Straße und der Ulmer Straße sowie die Kreuzung am evangelischen Friedhof entlastet werden. Entgegen der bisherigen Darstellung im FNP 2020 sowie der Darstellung im Stadtentwicklungskonzept soll die GV Blosenberg jedoch nicht entlang des bestehenden Wohn-gebietes Mozartstraße geführt, sondern aus Lärmschutzgründen nach Osten abgerückt werden.

Folgende Straßenplanungen sollen im FNP 2035 dagegen nicht mehr dargestellt werden:

#### B 312- Verlegung - mit Wolfentalquerspange bis den Königsbergallee

Sowohl im FNP 2020 als auch im Stadtentwicklungskonzept ist die Maßnahme zur Verlängerung der Königsbergallee bis zur Riedlinger Straße nördlich der Mittelbiberacher Steige vorgesehen. Hierzu müsste die neue Straße im Bereich der bestehenden Bebauung südlich der Hochschule bis zur Saulgauer Straße auf einer Länge von ca. 1 Kilometer in Tunnellage geführt werden, um dann vorzugsweise über oder im Damm durch das Wolfental und einen weiteren Tunnel bis an die Riedlinger Straße angeschlossen zu werden. Diese Maßnahme soll aufgrund der hohen Konflikt-

trächtigkeit mit den betroffenen Wohnlagen, den hohen Umweltauswirkungen und den zu erwartenden hohen Kosten aufgegeben werden. Die Maßnahme steht im Widerspruch zum Ziel der Verkehrsplanung, den überörtlichen Verkehr um die Stadt herumzuleiten und stellt auch keine Lösung dar, um die zunehmenden Verkehrsmengen verträglich abzuwickeln. Die Trasse wird seit Jahrzehnten freigehalten, was zu einer weitest gehenden Stagnation der Quartiersentwicklung in den Bereichen südlich der Hochschule geführt hat.

**K7532- Verlängerung zwischen den K 755 und den B 312**

Im FNP 2020 ist eine Verlängerung der K 7532 nach Westen mit Anschluss zwischen Stafflangen und Mittelbiberach enthalten.

Aus Sicht der Verwaltung steht diese neue, ca. 3,6 Kilometer lange Verbindung bezüglich der Entlastungswirkungen in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Eingriffen in den Landschaftsraum, zumal mit der B312 eine Alternativroute für Stafflangener nach Biberach besteht. Ebenso ist bislang auch keine Weiterführung in Richtung Federsee geplant. Im Stadtentwicklungskonzept ist die Straßenverbindung bereits nicht mehr enthalten. Auch im Flächennutzungsplan 2035 soll die Straßenplanung nicht mehr dargestellt werden.

### **3. Regio-S-Bahn**

Seit Ende der 1990er Jahren wird in der Region Donau-Iller zusammen mit Teilen der Region Ostwürttemberg an der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gearbeitet. Ziel der Region ist es, durch den Aufbau eines regionalen Schienenverkehrssystems und darauf abgestimmter Busverkehre, zu einer deutlichen Verbesserung des Mobilitätsangebots in der Region zu gelangen.

Der Regionalverband Donau-Iller hat bereits 2012 ein Konzeptpapier für den Aufbau einer S-Bahn in der Region vorgestellt. 2015 gründeten die im RVDI zusammen geschlossenen Land- und Stadtkreise sowie der Landkreis Heidenheim den Verein „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ mit dem Ziel, die ersten Infrastrukturmaßnahmen des Projektes wie den Bau von Haltepunkten zu koordinieren und umzusetzen. Ende 2017 haben auch das Land Baden-Württemberg und die Stadt Ulm eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet, um den Ausbau der S-Bahn weiter voranzubringen. Die Stadt Ulm, der Alb-Donau-Kreis, der Landkreis Biberach und der Landkreis Heidenheim wollen gemeinsam mit der bayerischen Nachbarregion ein S-Bahn-System mit einheitlichen Bedienstandards sowie abgestimmten Anschlüssen etablieren. Die Ergebnisse der beauftragten Kosten-Nutzen-Analyse sollen in den nächsten Jahren bekanntgegeben werden.

Nach Abschluss der Elektrifizierung der Südbahn sollen zwei S-Bahn- und zwei Interregio-Express-Linien auf dieser Strecke verkehren. Die S-Bahn-Linie S1 wird stündlich von Ummendorf über Biberach, Laupheim Stadt und Ulm Hauptbahnhof nach Geislingen pendeln. Vom Ulmer Hauptbahnhof nach Ummendorf über Laupheim West soll stündlich die Linie S7 verkehren. In der Hauptverkehrszeit wird diese bis Aulendorf verlängert. An dieser Strecke sollen die neuen Stationen Ummendorf und Biberach Nord angefahren werden. Bei Realisierung der Regio-S-Bahn werden auf der Südbahn Fahrgastzuwächse zwischen 25 und 50 Prozent erwartet.

Die Stadt Biberach lebt von der Qualität der Erreichbarkeit auf der Südbahn. Ihre Attraktivität ist ein wichtiger Standortfaktor und ein wichtiges Element für die weitere Stadtentwicklung. Deshalb

wird die Einführung einer Regio-S-Bahn unterstützt und die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten an den Haltestellen, insbesondere am Hauptbahnhof, weiter optimiert.

Im Flächennutzungsplan 2035 sollen aufgrund der hohen Bedeutung des Schienenverkehrs erstmalig auch Bahnhaltunkte nachrichtlich aufgenommen werden. Neben den bestehenden Bahnhaltstellen in Biberach, wobei der Bahnhof als zentrale ÖPNV-Drehschreibe besonders gekennzeichnet wird, soll auch die geplante neue Haltestelle Biberach Nord am Arbeitsplatzschwerpunkt Aspach dargestellt werden. Außerhalb des Stadtgebietes von Biberach sollen entsprechend des Entwurfs des neuen Regionalplans die bestehenden und geplanten Haltestellen in den Gemeinden Ummendorf und Hochdorf sowie der Haltepunkt IGI Rißtal vermerkt werden.

R. Adler