

Ein Gutachten für den Straßenverkehr in und um Biberach, heute und bis zum Jahr 2020

Die Stadt Biberach verfügt über ein Verkehrsgutachten, in dem der heutige Verkehr, seine Zusammensetzung, seine Dichte usw., dargestellt und Prognosen enthalten sind, wie die künftigen Verkehrsströme in Biberach und nächster Umgebung aussehen werden bzw. aussehen könnten („könnten“ ist sicher die bessere Formulierung, denn die Bedingungen der Zukunft sind ziemlich ungewiss. Dazu mehr unter „Bilden Sie sich Ihr eigenes Urteil“).

Die Verkehrsanalyse wurde in den Jahren 2002 und 2003 hergestellt und dem Biberacher Gemeinderat nichtöffentlich übergeben und 2004 der allgemeinen Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Sie ist also noch relativ jung. Grundlage sind die Bundesverkehrszählung von 2000 und eine vom Biberacher Stadtplanungsamt in Auftrag gegebene Verkehrszählung im Oktober 2002. Sie wurden 2002 durch ein Ingenieurbüro „aufbereitet“. Die Voraussagen sind von 2002 auf das Jahr 2020 hochgerechnet. Eine wichtige Rolle spielen **neue Straßenbauvorhaben** wie die Biberacher Nordwestumfahrung, die Ortsumgehung Warthausen (Bundesstraße 465 von Ehingen nach Warthausen) und der „Aufstieg nach Mettenberg“ zur B 30. Auch kleinere Straßenbauvorhaben sind berücksichtigt und Varianten oder verschiedene Arten der Ausführung bei den großen Vorhaben.

Dieses Biberacher Verkehrsgutachten 2020 kann in einigen Punkten als unzuverlässig gelten. Denn die Verkehrszählungen des Bundesverkehrsministeriums bzw. der Straßenbauverwaltungen und die Zählungen für das Stadtplanungsamt Biberach weichen zum Teil erheblich voneinander ab. Die Zahlen der Zählung des Stadtplanungsamts liegen zum Teil deutlich höher.

- **Ein Beispiel:** Die Straßenverwaltung zählte auf dem Bismarckring im Jahr 1995 16000 Kfz täglich, im Jahr 2000 waren es 16500, im Jahr 2005 waren es 12300 Kfz täglich. Im Jahr 2002, für das Gutachten des Biberacher Stadtplanungsamts, wurden aber angeblich 19000 bis 20000 Kfz auf dem Bismarckring gezählt. Das sind erhebliche Differenzen. Allein ihretwegen wird man das Gutachten 2020 mit Zurückhaltung beurteilen.
- **Auffällig ist, dass gerade im Bereich der B 465 und in der Umgebung von Mettenberg die Zahlen des Gutachtens besonders hoch sind.**

Zusammenfassung dieses Beitrags

Vorab soll gezeigt werden, womit sich diese Untersuchung befasst und was darin kritisiert wird.

- Kritisiert werden
 - a) der Inhalt des Verkehrsgutachtens, das das Stadtplanungsamt Biberach im Jahr 2003 erstellen ließ, insbesondere ein Teil der Zahlen, die sich mit den Verkehrszählungen der Straßenverwaltungen von Bund, Land und Landkreisen vergleichen lassen.
 - b) Aussagen des Gutachtens zur Verkehrsentwicklung und zur Interpretation der Zahlen.
 - c) Aussagen der Stadtverwaltung Biberach, soweit sie sich auf das Gutachten stützen.
 - d) Die Straßenplanung überhaupt, insoweit sie sich auf das Gutachten stützt, also die sog. „Netzkonzeption nördlich Biberach“.

Die einzelnen Punkte der Kritik in einer Kurzfassung

- Für den Bereich der B 465 **Warthausen – Biberach Innenstadt – Memminger Straße – Jordanbad** liegen die Zahlen der Verkehrszählung 2002 der Stadtverwaltung Biberach (also des Gutachtens) deutlich über den Zählungen der Straßenverwaltungen von 1995, 2000 und 2005 (für 2005 ist das Ergebnis am 4. April 2007 noch vorläufig) Seiten 6 bis 8 und öfter.
- Die Verkehrszunahme bis zum Jahr 2020 wird im Gutachten für den Bereich der B 465 zu hoch angesetzt (allgemein plus ca. 20 %, hier zwischen 27 % und mehr als 35 % mehr). Siehe S. 12.
- Am „**Ring**“ in **Biberach** gibt es nirgends eine nennenswerte Verkehrsentslastung durch die „Netzkonzeption“, wie die Stadtverwaltung Biberach behauptet. Seiten 6, 7, 13 und 14.
- Im **Nordwesten Biberachs** gibt es durch die Netzkonzeption eine deutliche Verkehrsmengenzunahme, wie auch das Gutachten feststellt. Wir sind der Auffassung, dass das allein ein Grund ist, die Netzkonzeption abzulehnen. Die NWU induziert Verkehr, der ohne sie nicht entstünde.
- Die Nordwestumfahrung entlastet Biberach in **Birkendorf**, was an sich zu begrüßen ist, allerdings um den Preis einer insgesamt deutlichen Verkehrsmengenzunahme in mehreren Stellen in Biberach und zwischen Biberach und Warthausen. Die Stadtverwaltung behauptet, in Birkendorf werde durch den Bau der Nordwestumfahrung „spürbare Verkehrsmengenzunahmen“ geben. Das ist das gerade Gegenteil der Aussage des Gutachtens. (GR-Drucksache 2/ 2006). Seiten 6, 7 und 10.
- Der **Aufstieg nach Mettenberg** zur B 30 reduziert, wie das Gutachten zeigt, nirgendwo in **Biberach** die Verkehrsmengen wesentlich. Der Aufstieg ist keineswegs unentbehrlich, wie im Gutachten und von der Stadtverwaltung Biberach immer wieder behauptet wird. Seiten 8, 10 bis 12 und Stichwort „Mettenberg“.
- „**Flächenhafte Entlastung**“ als Begründung für die Notwendigkeit, den Aufstieg zu planen ist für uns nicht akzeptabel. Dieser Begriff ist nichts als ein Argumentationsnotausstieg der Gutachter und der Stadtverwaltung, nachdem sich gezeigt hat, dass die „Netzkonzeption nördlich Biberach“ keine konkreten Entlastungen von wirklicher Bedeutung im Stadtbereich Biberachs erwarten lässt. Seiten 6 und 15.
- Für **Mettenberg** und die L 280 östlich Mettenbergs und der B-30-Brücke werden im Gutachten zu hohe Verkehrsmengenzunahmen vorausgesagt. Seiten 8 und 9, Seiten 16 bis 18.
- Eine Zählung östlich Mettenberg hat offenbar für das Gutachten der Stadtverwaltung nicht stattgefunden. So ist kein echter Vergleich möglich.
- Die Verkehrszählung der Straßenverwaltung östlich der B-30-Brücke zwischen Mettenberg und Heggbach ergibt für 2005 nur 1800 Kfz/ 24h, davon 108 Schwerlastwagen.
- Zahlen für die K 7506 (Ellmannsweiler) werden nicht genannt. Damit ist keine Zahlengrundlage für den Verkehr in Mettenberg gegeben (Ortsdurchfahrt).
- Für die Biberacher Gemeinderatssitzung am 30. Januar 2006 wurde dem Gemeinderat eine **Teilfortschreibung** des Verkehrsgutachtens des Stadtplanungsamts als Information vorgelegt. Es handelt sich PNF 1-3 und PNF 8 mit je einer Zahlenkarte für den Gesamtverkehr mit und ohne Aufstieg sowie je einer Sonderkarte, in der der Lkw-Verkehr dargestellt wird. Die Entlastung Birkendorfs fällt darin deutlich geringer aus als vorher (2003). Woher die Steigerung kommen soll, bleibt unklar. Eine gedruckte Erläuterung wurde dem Biberacher Gemeinderat nicht mit der Sitzungsvorlage ausgehändigt. Seiten 5, 8, 13, 17, 18.
- In der Sitzungsvorlage zur GR-Sitzung am 30.1.06 werden unhaltbare Aussagen gemacht und mit dem „fortgeschriebenen“ Gutachten begründet. Seiten 5, 8, 13, 17, 18.
- Hinweise zu den Zahlen in Bezug auf **Herrlishöfen** mit Kritik: Seite 19.

Einstiegspfad: Wie Sie an das Verkehrsgutachten herankommen können

Wenn Sie das Verkehrsgutachten „Biberach 2020“ anschauen wollen, können Sie die **gedruckte Ausgabe** kaufen (Preis 25 Euro) oder einsehen (z.B. im Biberacher Stadtplanungsamt, wo Sie auch versuchen können, eine Einführung zu bekommen ...). Wenn Sie gerne zu Hause am Computer studieren und mit einer **Kurzfassung** zufrieden sind, die vor allem (das) **Kartenmaterial** vorstellt, aber auf den Text weitgehend verzichtet, ihn also nur im Auszug bietet, dann besuchen Sie die **Homepage** der Stadt Biberach unter www.biberach-riss.de. Dort klicken Sie auf „Planen und Bauen“, suchen „Pläne, Konzepte“ (klick!), finden dort „Verkehrsanalyse 2002 und Prognosen 2020“ (klick!) und stoßen dort zuerst auf die „Verkehrsuntersuchung 2002“. Wenn Sie die Karten mit den Verkehrszahlen suchen, wählen Sie gleich „Prognosebezugsfall 2020“ und „Übersicht über die Netzfälle“. Damit sind Sie am Ziel.

„Zahlen“ und ihre öffentliche Verwendung

Verkehr heute – Ergebnis der Verkehrszählung 2000 und Aufbereitung 2002

Diese Zahlen sind für die Vergleiche uninteressant. Sie geben Ihnen nur die Möglichkeit zu vergleichen, wie sich der Verkehr im Verhältnis zu heute vielleicht entwickelt, wenn keine der 3 großen Straßen neu gebaut wird (= „Prognosebezugsfall 2020“). Und Sie können natürlich in jedem einzelnen Planungsfall wieder vergleichen, wie sich der Verkehr nach Realisierung dieses Planungsfalls entwickelt. Wenn Sie das interessiert – warum nicht? In der hier abgedruckten kritischen Betrachtung spielt die Verkehrszählung 2002 weiter keine Rolle.

Inzwischen hat eine **neue Bundesverkehrszählung im Jahr 2005** stattgefunden. Deren offizielle Zahlen sollten im März 2007 vorliegen (Stand 3. April 2007). Die inoffiziellen stehen im Internet unter:

<http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/BP/menu/1194861/index.html>.

(Abteilung 9, Referat 95)

Es lohnt sich, auf einige Überraschungen einzugehen, die man auf Grund der bisher vorliegenden inoffiziellen Zahlen finden wird. Dazu unten: **Verkehrszählung 2005**. Übrigens haben die „Freien Wähler“ im Biberacher Kreistag bereits im vergangenen Jahr vielleicht diese Verkehrszählung 2005 benutzt, um öffentlich zu behaupten, schon im Jahr 2015 würden die für 2020 vorhergesagten Verkehrszunahmen erreicht. Das muss genauer untersucht und geklärt werden. Vielleicht stützt sich die Kreistagsfraktion der Freien Wähler auch auf ein Gutachten, das das Biberacher Landratsamt im Jahr 2002 für den Raum Ummendorf – Eberhardzell herstellen ließ.

Überhaupt sind die Zahlen, die von Kommunalpolitikern zum Thema „Straßenverkehr“ genannt werden, mit Vorsicht zu betrachten. Sie geben gern hohe Zahlen an, wenn sie die Straßenprojekte besprechen, auf deren Realisierung sie hoffen. Beispiel: Die CDU-Fraktion des Biberacher Kreistags. Laut Schwäbischer Zeitung vom 22. März 2007 sagte ein CDU-Kommunalpolitiker: Auf der B 312 „rolle der gesamte Verkehr aus dem Großraum Reutlingen-Tübingen zur A 7, in die Alpen und nach Süden. 15000 bis 20000 Fahrzeuge mit einem überdurchschnittlich hohen Lkw-Anteil würden täglich durch Ochsenhausen, Ringschnait, Erlenmoos und Edenbachen fahren, mit weiter steigender Tendenz“.

Wenn man die Verkehrszählung der Straßenverwaltungen von 2005 (vorläufiges Ergebnis) ansieht, findet man: Ochsenhausen „beim Öchsle“ bis Erlenmoos: werktags 10726 Kfz/ 24h (gesamter Durchschnitt: knapp 10000 Kfz/ 24h), Ochsenhausen (Fa. Liebherr) – Berkheim Gesamtdurchschnitt: ca. 7000 Kfz/ 24 h. Ferner: Biberach Jordanbad – Ringschnait knapp 6000 Kfz/ 24h und Ringschnait – Ochsenhausen („beim Öchsle“) ca. 12000 Kfz/ 24h. Nirgends wurden offiziell mehr als 12000 Kfz gezählt, also 3000 bis 7000 weniger, als die Kommunalpolitiker nennen, die gern mit hohen Zahlen die Notwendigkeit von Straßenbauten beweisen möchten.

An Schwerlastverkehr wurden im Jahr 2005 auf diesen Streckenabschnitten zwischen ca. 800 und ca. 1000 (schwere) Lkw, gezählt, also an die 10 % - das ist wohl für eine Bundesstraße kaum überdurchschnittlich.

Wichtige Definitionen: Die 3 großen Straßenvorhaben, „Planungsnetzfälle“ (PNF) und Anderes

- **„Prognosebezugsfall 2020“** heißt: Hier finden Sie für unzählige Biberacher Straßenabschnitte die Angaben, wie viele Autos/ Kfz **im Jahr 2020** an einem Tag, in 24 Stunden, dort durchschnittlich fahren, wenn keins der großen 3 Straßenvorhaben, des **„Netzes nördlich Biberach“**, gebaut wird, bestehend aus Nordwestumfahrung Biberach, Ortsumgehung Warthausen der B 465 und „Aufstieg nach Mettenberg“ zur B 30. Grundlage der Prognose ist die Verkehrserhebung 2000 der Straßenverwaltungen und die Verkehrszählung im Auftrag des Biberacher Stadtplanungsamtes vom Jahr 2002.
- Dieser Prognosebezugsfall ist nur noch teilweise von Bedeutung, denn im Jahr 2020 wird auf jeden Fall die Biberacher Nordwestumfahrung fertiggestellt sein, also die Situation „es wird keine neue Straße gebaut“ kommt nicht mehr vor. Er wird aber im Gutachten 2020 als Bezugsgröße für Entlastungen genommen. Das kann zu Irrtümern führen. Jedenfalls sind alle Karten mit grünen und roten Zahlen auf den Prognosebezugsfall 2020 bezogen. **Man benutzt also besser die Karten mit den blauen Zahlen, wenn man die Unterschiede zwischen den einzelnen Planungsfällen ermitteln möchte.**
- Die **Nordwestumfahrung** führt von der B 312 am Flugplatz bis ins Rißtal,
- die **Ortsumgehung der B 465 nördlich Warthausen** führt auf die östliche Rißtalseite zur „alten B 30“ (L 267), Kreuzung bei der Firma KaVo.
- Der **Aufstieg** soll die Verlängerung der Nordwestumfahrung vom Rißtal hoch zur B 30 bei Mettenberg bilden.

Eine **Sonderrolle** spielt die sogenannte **„Wolfentalquerspange“**, auf der der Hauptverkehr von Riedlingen (B 312) südlich um Biberach herum und durch das Wolfental geleitet werden soll. Diese „Spange“ ist besonders umstritten, und ihr sind auch weniger Karten gewidmet als den 3 anderen Straßen bzw. Karten mit anderen Straßenkombinationen.

Sie hat wenig Aussicht auf Realisierung, weil sie teuer ist und durch ein ökologisch sensibles Gebiet führen wird.

Die Wolfentalquerspange kommt hier in diesen Untersuchungen weiter nicht vor. Nur ein Hinweis: Wenn es wirklich um Entlastung der Innenstadt Biberachs geht, dann ist die Wolfentalquerspange die Straßenmaßnahme, welche die Biberacher Innenstadt (Riedlinger Straße, Saulgauer Straße, Kolpingstraße, Waldseer Straße) am meisten von Verkehr entlastet. Das ist auch nicht anders zu erwarten, denn es handelt sich um den Straßenzug der B 312 in der Stadt Biberach, der verlegt werden und direkt an die Querspange Königsbergallee angebunden werden soll.

Die Wolfentalquerspange steht, genauso wie der „Aufstieg nach Mettenberg“, im **Bundesverkehrswegeplan** (BVWP) im „Weiteren Bedarf“. Wenn Sie mehr darüber wissen wollen, studieren Sie die PNF 4 und 6 auf der Homepage der Stadt Biberach.

PNF 4 bietet die Kombination Nordwestumfahrung mit Wolfentalquerspange, sonst nichts. **PNF 6** hat nur historischen Wert, weil der Netzfall „Wolfentalquerspange ohne Nordwestumfahrung nicht mehr vorgesehen ist. Die Nordwestumfahrung soll auf jeden Fall deutlich vor der Wolfentalquerspange, nämlich 2012, fertiggestellt sein.

Netzfall oder Planungsnetzfall (abgekürzt PNF) bedeutet: Es wird angenommen, dass mindestens eine der gewünschten neuen Straßen des „Netzes“ – oder zwei oder drei oder alle 4 – gebaut worden sind. Dann wird vorausgesagt, welche Zunahmen oder Abnahmen des Autoverkehrs dadurch entstehen.

Zu jedem „Planungsnetzfall“ (PNF) gibt es 3 Karten: 1) je einen „**Maßnahmenplan**“, in dem die besprochenen neuen Straßen rot eingezeichnet sind, 2) eine **Prognosekarte**, in der mit blauen Straßen und blauen Zahlen angegeben ist, wie viele Kraftfahrzeuge in 24 Stunden voraussichtlich im Jahr 2020 „wirklich“ an allen Stellen fahren, wenn die angegebenen Straßenmaßnahmen des dazugehörigen Maßnahmenplans realisiert sind; 3) einen „**Differenzplan**“, dem zu entnehmen ist, wie groß der Unterschied zum „**Prognosebezugsfall 2020**“ (s.o.) ist, also wie viele Autos mehr oder weniger fahren, als wenn keine (!) der neuen Straßen gebaut würde. **Grüne Zahlen** geben an, wie viele Autos im Jahr 2020 weniger fahren, falls die eine oder andere Straße neu gebaut wird (PNF 1 bis 7), gegenüber den Zahlen des unveränderten Straßennetzes. **Rote Zahlen** geben an wie viele Autos es mehr sind.

Wichtig: In allen **Differenzplänen** ist also immer nur der Unterschied zum „Prognosebezugsfall 2020“ angegeben! Die verschiedenen PNF werden **untereinander** nicht verglichen (und das wäre wichtig gewesen). **Die Karten der Differenzfälle können also zu Verwirrung und Irrtum führen!**

Deshalb raten wir Ihnen, nur die Karten mit den blauen Zahlen zu benutzen und die Differenzen bzw. Unterschiede selbst auszurechnen

„**Flächige Entlastung**“ – dazu siehe unten den Abschnitt „Bilden Sie sich Ihr eigenes Urteil“ (Seite 6)

Die wichtigen Planungsnetzfälle Wichtig für die Feststellungen des Nutzens, den allein der „Aufstieg“ bringt

PNF 1.2 Nur die Nordwestumfahrung ist gebaut/ befahrbar im Jahr 2020. Sonst keine größere Straße.

PNF 3 Zur Nordwestumfahrung kommt die **Ortsumgehung Warthausen der B 465 hinzu**. Sie soll laut Bundesverkehrswegeplan im Jahr 2015 fertiggestellt sein.

PNF 2 Jetzt kommt noch **der „Aufstieg“ nach Mettenberg zur B 30 hinzu**. Damit wären alle 3 großen Straßenmaßnahmen im Jahr 2020 angenommenmaßen fertiggestellt.

PNF 7 Zur **Nordwestumfahrung** (die soll auf jeden Fall fertig sein: Fertigstellung bereits 2012) kommt nur der „**Aufstieg**“ hinzu, also nicht die Ortsumgehung Warthausen (angenommen bis zum Jahr 2020). Lieblingsfall der Stadtverwaltung, weil sie hofft, dass darin der „Aufstieg“ zeitlich am frühesten realisiert wird.

PNF 1 – 3 Dieser Fall ist eine extra Weiterentwicklung des Grundgutachtens (das ist das dicke Buch). Während die oben beschriebenen PNF von 2003 stammen, wurden **PNF 1 – 3 und PNF 8 (s.u.) für die Gemeinderatsentscheidung im Januar 2006 fortgeschrieben**. Die Zahlen sind noch einmal in die Höhe gegangen, und es fragt sich, wieso es nach so kurzer Zeit (von Oktober 2002 bis November 2005) dazu kommt. Außerdem werden unzulässigerweise 3 (!) Planungsnetzfälle zusammengefasst – das ist mit Sicherheit eine irreführende Zusammenfassung.

PNF 1 – 3 entspricht dem PNF 1.2 aus dem Jahr 2003 im ursprünglichen Gutachten (siehe oben).

PNF 8 Wie PNF 1 – 3 eine neue Hochrechnung aus dem Jahr 2005 (November), **extra hergestellt für die Gemeinderatssitzung am 30. Januar 2006, mit merkwürdig erhöhten Zahlen**.

Durch den Vergleich von PNF 1- 3 mit PNF 8 sollten die Gemeinderäte selbst errechnen können (durch Subtraktion), welche Verkehrsentlastungen allein durch den Bau des „Aufstiegs“ zu erwarten seien, nachdem die Nordwestumfahrung vorher fertiggestellt ist.

PNF 8 entspricht dem PNF 7 aus dem Jahr 2003 im ursprünglichen Gutachten (siehe oben), wieder mit erhöhten Zahlen.

Für den Fall, dass die Weiterentwicklung des **PNF 8** für den Biberacher Gemeinderat (veröffentlicht im November 2005) auf der Zählung 2005 basieren sollte (siehe oben „Wichtige Definitionen“, 2. Absatz), müsste man anmerken, dass unerklärlich ist, woher in so kurzer Zeit (3 Jahre: 2002 bis 2005) eine so starke angebliche Verkehrszunahme kommen soll, wie sie in PNF 8 des Gutachtens 2020 angenommen worden ist. Das Ergebnis der Zählung 2005 wird allerdings eher erst im Jahr 2006, also nach der „Fortschreibung“ des Gutachtens 2020 für den Biberacher Gemeinderat, vorgelegen haben.

Eine systematische und vollständige Fortschreibung des Gutachtens gibt es nicht, und sie ist auch nicht vorgesehen. Also nur von Fall zu Fall, wenn einmal für eine besondere Situation neuere Verkehrszahlen benötigt werden, gibt eine besonders bezogene Fortschreibung. Das kann bedenklich sein, wenn dazu nicht alle Verkehrszahlen neu hochgerechnet werden. Dazu siehe oben die PNF 1 – 3 und PNF 8!

Bilden Sie sich Ihr eigenes Urteil!

Gutachten dieser Art und überhaupt werden von Menschen angefertigt, enthalten also Fehler und Unverständliches. Ihre Inhalte, ihre Zahlen in diesem Fall, werden manchmal verschieden interpretiert, und sie sind hergestellt für jemand, der sie bestellt und bezahlt und natürlich bestimmte Vorgaben macht, wie das Gutachten aussehen soll. **Objektive Gutachten gibt es deshalb nicht.**

Der Biberacher Stadtverwaltung ist diese Verkehrsuntersuchung wichtig (und viel Geld wert) gewesen unter anderem deshalb, weil sie beweisen wollte und noch will, dass durch den Bau des „Aufstiegs nach Mettenberg“ die Gesamtstadt Biberach und insbesondere der Teilort Mettenberg sowie Warthausen-Herrlishöfen deutlich von Verkehr entlastet werden können und dass der „Aufstieg“ deshalb unbedingt notwendig sei.

Die Bürgerinitiative Mettenberg sieht das anders.

Erst als sich herausstellte, dass das Gutachten eine deutlich geringere konkrete Entlastung von Fahrzeugen an den einzelnen Orten und Straßenabschnitten voraussagte, wurde **der Begriff der „flächigen Entlastung“ eingeführt**, so als ob viele kleine Verkehrsmengenabnahmen an vielen Stellen in der Stadt den gleichen Wert wie höhere Entlastung einzelner Straßenabschnitte hätten. Vorausgesagt worden war von der Stadtverwaltung Biberach z.B. eine „hohe Entlastung“ der Riedlinger und Waldseer Straße ab der Realisierung des Aufstiegs zur B 30. Das Gutachten zeigt das Gegenteil. Damals, im Jahr 2004, wurden Befürworter des Aufstiegs unsicher über den Wert dieser Straßenplanung. **Die „flächige Entlastung“ ist der Ausweg aus der Beweisnot der Biberacher Stadtverwaltung.**

Das Problem: Was ist als „hohe“ oder „niedrige“ Entlastung anzusehen? Haben die Hersteller des Gutachtens richtig ausgewählt, gewichtet, verglichen, nichts vergessen? Sind die Zahlen für diesen oder jenen Straßenabschnitt plausibel usw.? Für Sie eine schöne Gelegenheit, genau hinzugucken, an einer spannenden Diskussion teilzunehmen, sich ein wenig im Rechnen zu üben, sich eine eigene Meinung zu bilden. Voraussetzung ist, dass Sie **genau lesen**, also möglichst wenig Fehler machen.

Was Sie vermeiden sollten, ist, dass Sie die Karten überfliegen, sich der Meinung irgendeines Kommunalpolitikers anschließen und mit einem **Vorurteil** im Kopf mit diskutieren. So etwas soll bereits vorgekommen sein, ja es soll sich jemand, der sich mit

der Verkehrsanalyse Biberach 2020 genauer befassen müsste, damit gebrüstet haben, „so ein Zeug lese er gar nicht erst“. Aber vielleicht ist das auch nur ein Gerücht.

Beurteilung des Biberacher Verkehrsgutachtens 2020

Vom Regierungspräsidium Tübingen sind Zahlen der Verkehrszählung der Straßenverwaltungen veröffentlicht worden, für 2005 als vorläufig. Aufgeführt sind dort die Ergebnisse der Jahre 1995, 2000 und 2005. Diese Zahlen widersprechen denen des Verkehrsgutachtens der Stadt Biberach zum Teil im Bereich der B 465 und z. T. auch der B 312 im Raum Biberach und Warthausen, ferner an der L 280 östlich Mettenberg, zwischen der B 30 und Heggbach und für die L 273 Biberach – Birkenhard (dort jedenfalls für den Straßenabschnitt Biberach Bereitschaftspolizei – Birkenhard).

Am Bismarckring in der Biberacher Innenstadt lauten die Ergebnisse der Bundeszählung 15997 Kfz/ 24h, werktags (Jahr 1995), 16428 (2000), 12341 (2005) tatsächlich täglich gezählte Kfz. Die Verkehrszählung 2002 des Gutachtens Biberach 2020 soll ergeben haben: zwischen 18750 und 19750 tatsächlich gezählte Kfz/ 24h. **Das ist eine Abweichung nach oben um ca. 3000 Kfz für 1995 und 2000, für 2005 sogar um 6000 bis 7000 Kfz!**

Auf der B 465 zwischen Biberach und Warthausen geben die Bundeszählungen an: 7432 (Jahr 1995), 6591 (2000) und 7529 (2005), also gleich bleibende Tendenz. Die Verkehrszählung des Gutachtens Biberach 2020 soll ergeben haben: zwischen 11000 und 12000 Kfz. **Das ist eine Abweichung nach oben um 5000 bis 6000 Kfz!**

Und auf dieser Strecke ist es nicht die OU Warthausen der B 465, die den Bismarckring in Biberach „entscheidend“ entlastet, wie die Stadtverwaltung Biberachs in der Gemeinderatsdrucksache 2/2006 behauptet, sondern die kürzlich in Betrieb genommene Freiburger Straße, die die Entlastung – nur zwischen Bismarckring und Einmündung der Freiburger Straße! – heute schon bringt. Erstaunlicherweise fahren auf dem Bismarckring laut Gutachten 2020 dennoch so viele Kfz, als habe die Entlastung durch die Freiburger Straße nicht stattgefunden: Also praktisch null Kfz Entlastung.

In dem Abschnitt zwischen dem evangelischen Friedhof und dem Biberacher Freibad/ Einmündung Königsbergallee findet sich ebenfalls eine gravierende Abweichung: Die Zählung der Straßenverwaltungen von 2005 nennt dort ca. 17000 Kfz/ 24h für den Gesamtdurchschnitt (nur an Werktagen: 19400), die Zählung 2002 für die Stadt Biberach nennt 24000. Das ist eine Differenz von mehr als 5000 Kfz (Gesamtdurchschnitt: 7000!).

Nun werden die Zahlen der Straßenbauverwaltungen, die noch vorläufig sind (Stand 3. April 2007) einer **Plausibilitätsprüfung** unterzogen. Für den Fall dieses Straßenabschnitts entlang der Fa. Gerster wurde die Plausibilität so geprüft: Die Stadtverwaltung Biberach wurde angerufen, die Stadtverwaltung gab an, ihre Schleifenzählung an der Ampel am evangelischen Friedhof habe diese Zahl (24000) ergeben.

Wurde im Jahr 2005 für die Straßenverwaltung falsch gezählt? Oder auch für die Jahre 1995 und 2000?

Wenn nicht ein Wunder passiert, wird das Straßenamt die Berichtigung (24000) als „plausibel“ in die Zahlenliste der Straßenverwaltungen aufnehmen.

Aber auch für die anderen Abschnitte der B 465 zwischen Freibad und Jordanbad gibt es Abweichungen, also an verschiedenen Zählstellen: Während die Zahl der Zählung 2005 der Straßenverwaltungen ca. 11000 Kfz/ 24h lautet, gibt das Biberacher Gutachten von 2002 für mehrere Unterabschnitte an: 19000 – 18000 (Kreuzung Theodor-Heuß-Straße) – 15250 – 16750 (an der Brücke der B 30 am Jordane).

Für die B 465 zwischen Jordanbad und Zusammentreffen der B 465 mit der L 267 am evang. Friedhof in Biberach nennen die Bundeszählungen die Zahlen 18133 – 20965 – 19420 an Werktagen, also fast gleich bleibende Tendenz. Das Gutachten Biberach 2020 mit seinen 24000 Kfz fällt deutlich aus diesem Rahmen. Siehe dazu auch oben auf dieser Seite.

Eine Auffälligkeit auf dem Abschnitt Jordanbad – Freibad – evang. Friedhof – Birkendorf (Memminger und Ulmer Straße) **im Biberacher Verkehrsgutachten 2020**: Auf dem ganzen Abschnitt werden der Zählung des heutigen Verkehrs überall (!) zwischen 4500 und 6000 Kfz zusätzlich bis zum Jahr 2020 hinzugefügt (Gutachten von 2003 mit Zählung 2002). Woher sollen die kommen? Die Zahlen der Verkehrszunahme orientieren sich zwar sonst allgemein an der immer wieder gehörten Behauptung, der Verkehr werde bis zum Jahr 2020 um etwa 20 % zunehmen, der Lkw-Verkehr sogar um 30 % oder mehr. Aber das wäre ein stark vereinfachendes Verfahren und ein unglaubwürdiges dazu. Es gibt andere Vorhersagen, die deutlich geringere Zunahmen oder sogar einen Rückgang des Verkehrs annehmen.

Hier jedenfalls, auf dem Abschnitt vom Jordanbad zum evangelischen Friedhof, beträgt die angenommene Zunahme im Gutachten des Stadtplanungsamts mehr als in den allgemein üblichen Voraussagen, nämlich zwischen 27 und 35 %. Siehe dazu unten die Bemerkungen auf S. 11.

Für die **L 267**, also für den Abschnitt vom evangelischen Friedhof in Biberach bis nach Barabain, hat das RP Tübingen bisher keine Zahlen veröffentlicht. Für Birkendorf lassen sich also bisher keine Vergleiche anstellen.

Es ist aber zu bedenken, dass der „Verkehrsschock“, der durch die Erschließung der Gewerbegebiete zwischen Warthausen zu erwarten war, bereits stattgefunden hat. Die Erschließung der Gewerbegebiete ist abgeschlossen, die Verkehrsteilnehmer fahren heute bereits zum Einkaufen und Arbeiten nach Aspach. Die riesigen Zunahmen sind nicht mehr zu erwarten.

Auffallend ist auch, dass beim Vergleich der PNF 1-3 (nur mit Nordwestumfahrung) und PNF 8 (mit Nordwestumfahrung und Aufstieg nach Mettenberg) – das sind die Anlagen zur Sitzungsvorlage des Biberacher Gemeinderats vom Januar 2006 – ab dem evang. Friedhof nach Norden die angebliche Verkehrsentslastung plötzlich abnimmt: Während es am evang. Friedhof/ Ulmer Straße noch minus 2500 Kfz/ 24h sind, sind es an der Esso-Tankstelle in der Ulmer Straße und an der Einmündung Ernst-Boehringer-Straße noch minus 750. **Die positive Wirkung des Aufstiegs ist hier keineswegs erwiesen!** Vielleicht führt der Aufstieg hier eher neuen Verkehr neu von Norden in Richtung Birkendorf heran, während er nach Süden, zum Jordanein hin die Memminger Straße entlastet – aber dann solche riesenhaften Zahlen (4500 bis 6000 Kfz laut Gutachten 2003)?

Und noch eine Auffälligkeit: Während im Bereich der Ulmer und Memminger Straße die Zunahme angeblich bei 4500 bis 6000 Kfz täglich liegt, ändert sich auf den einmündenden Straßen kaum etwas! Das kann nicht sein.

Und: Die entlastende Wirkung der Nordwestumfahrung, wie sie im Gutachten von 2003/2004 vorausgesagt wurde, ist in der Fortschreibung für den Gemeinderat (Nov. 2005, für die Drucksache 2/ 2006) so nicht mehr da. In PNF 1-3, also wenn nur die Nordwestumfahrung gebaut wird, stehen jetzt deutlich höhere Verkehrsmengenzahlen als im PNF 1.2 von 2003/04, der dem PNF 1-3 entspricht (NWU ist gebaut).

Die Beispiele: Durch den Bau der NWU Entlastung am evangelischen Friedhof 3000, am Hotel Reith 2750, Haberhäusle 2000, Esso-Tankstelle 1500, Ernst-Boehringer-Str. 750, **laut PNF 1.2.**

In PNF 1-3 („**Fortschreibung**“ **2005**) beträgt Entlastung durch die Nordwestumfahrung am evangelischen Friedhof nur noch 750, Hotel Reith 750, Haberhäusle 750, Esso-Tankstelle 500, Ernst-Boehringer-Straße 250.

Auch wenn damit immer noch eine Entlastung durch die NWU angenommen wird und nicht „spürbare Verkehrsmengenzunahmen“, wie in der Gemeinderatsvorlage Drucksache 2/2006 von der Stadtverwaltung behauptet wird, die Verringerung der Entlastung gegenüber dem Prognosefall 2020 ist auffällig und merkwürdig und nicht erklärbar.

Südlich des evang. Friedhofs sehen die Beispiele so aus: An der Fa. Gerster nahm im Gutachten von 2003 der Verkehr nach dem Bau der Nordwestumfahrung immerhin noch um 1000 Kfz/ 24h ab, in der Fortschreibung des Gutachtens von 2005 aber nimmt er nun um 750 Kfz zu im Vergleich zur Prognose 2020, die Gesamtzunahme ist angeblich sogar 1750 Kfz. Am Biberacher Freibad blieb in PNF 1.2 von 2003 die Verkehrszahl vor und nach dem Bau der NWU gleich (24250), aber im fortgeschriebenen Gutachten von 2005 steigt die Zahl der Kfz auf 26000, liegt also um 1750 über der Prognose 2020 (falls nichts, also auch nicht die NWU gebaut wird). Ebenso ist es an der Kreuzung bei Bachlangen.

Diese Zahlen sind ungewöhnlich, und wenn man sie ironisch kommentieren wollte, könnte man das tun mit den Worten: Glücklicherweise nimmt das fortgeschriebene Gutachten ja auch nochmals erhöhte Entlastungen nach Bau des Aufstiegs an

Für die L 280 zwischen Mettenberg und Heggbach nennen die Zählungen der Straßenverwaltungen 2311 Kfz täglich (Jahr 1995), 2552 (2000) und 1766 (2005), also **Tendenz abnehmend**.

Laut Gutachten 2020 soll Mettenberg am östlichen Ortseingang aber um 2000 Kfz und in der Ortsmitte um 3500 Kfz entlastet werden.

Selbst wenn man die Zahlen der K 7506 (von Ellmannsweiler) hinzuaddiert, ist eine zukünftige Verkehrsmenge von 5500 Kfz täglich auf der alten oder neuen L 280 und eine so hohe Entlastung Mettenbergs sehr unwahrscheinlich.

Wenn für die neu geplante L 280 mit Anschluss an die B 30 („Umgehung Mettenberg“) 5500 Kfz/ 24h für 2020 vorhergesagt werden, lohnt sich der Vergleich mit der Verkehrszählung der Straßenverwaltung (2005: täglich knapp 1800 Kfz.

Diese Zahlen, wenn sie richtig wären, würden vor allem zeigen, dass neu gebaute Straßen insgesamt den Verkehr nicht verringern, sondern überhaupt erst induzieren und deutlich steigern.

Schwerverkehr in Mettenberg: Vergleich Bundeszählung 2005 mit Gutachten 2005 PNF 1-3 und PNF 8:

Schwerverkehrs-Zahl der Bundeszählung 2005: 108 Lkw täglich. Voraussage in **PNF 1-3** (nur die Biberacher Nordwestumfahrung wird gebaut): 350 Schwerlaste – das ist **mehr als das 3-fache an angeblicher Verkehrszunahme** (Lkw). **PNF 8: Vorhersage** für L 280neu mit Anschluss an die B 30: 750 Schwerlaste. Das wäre noch einmal die dreifache Menge, **die siebenfache Menge der Zählung von 2005!** Wenn man diese Zahlen glauben will, sind sie nur ein extremes Beispiel dafür, wie Straßenneubauten neuen, vorher nicht dagewesenen Verkehr erzeugen. Der Aufstieg zusammen mit der neuen L 280 wäre damit nichts als eine gigantische Verkehrserzeugungsmaschine!!

Aber darum geht es hier wahrscheinlich nicht einmal. Diese Voraussagen, die dem Biberacher Gemeinderat vor der Abstimmung vorgelegt wurden, sind vermutlich einfach falsch.

Das letzte Beispiel für die Unglaubwürdigkeit des Gutachtens 2020 gibt der Auftraggeber, die Stadt Biberach, selbst.

In einer Nachricht der Schwäbischen Zeitung Biberach v. 16.02.07 heißt es zum Bericht über die Einrichtung eines Verkehrskreisels für die Rollinstraße Nord, es würden dort 6226 Kfz täglich fahren, in der Rollinstraße Süd: 4777, Hans-Liebherr-Straße: 6040 und Mühlweg: 2259.

Das Biberacher Verkehrsgutachten 2020 will dort im Jahr 2002 gezählt (!) haben: Rollinstraße Nord (undefiniert, was genau gemeint ist) ca. 8000 Kfz (**plus mindestens 1500 Kfz**) , Rollinstraße Süd ca. 8500 Kfz (wenn hier nicht mit 5750 Kfz ganz südlich verglichen wird - plus 4000 (sonst 1000). Die Zahlen für die Hans-Liebherr-Straße weichen nur gering nach oben ab (plus 200 bis 450 Kfz), aber im **Mühlweg zählt das Gutachten 3250 Kfz, also 1000 Kfz mehr – und das bei einer so geringen Menge (Abweichung 30 %).**

Auf der **L 273 zwischen Biberach und Birkenhard** zwischen Biberach und Birkenhard nennen die Bundeszählungen 4116 (Jahr 1995), 4587 (2000), 4409 (2005), also Tendenz gleich bleibend. Die Verkehrszählung 2002 des Gutachtens Biberach 2020 soll zwischen den Anlagen der Bereitschaftspolizei und Birkenhard ergeben haben: 6750, also eine Abweichung von mehr als 2000 Kfz, das sind wieder fast 30 %.

Wenn die Voraussagen auf derart nach oben abweichenden Verkehrszählungsergebnissen beruhen, ist **das Verkehrsgutachten, mit dem die Stadtverwaltung Biberach den Bedarf bei den „intensiven Abstimmungsgesprächen“ begründet hat, unzuverlässig und unglaubwürdig.** Auf den Verkehrszählungen 2002 beruhen nämlich die Prognosen für das Jahr 2020.

Auffällig und wenig glaubwürdig ist allein schon, dass so kurze Zeit nach dem Inkrafttreten des BVWP 2003 die Verkehrsmengen im Raum Biberach – Warthausen so stark zugenommen haben sollen, dass der Bedarf an so vielen Straßenmaßnahmen, wie sie das Schreiben des Stuttgarter Innenministeriums auflistet, gegeben wäre – während die Bundeszählung für 2005 gleichbleibende oder abnehmende Tendenz angibt.

Genug der Theorie!

Gehen Sie mit auf die Homepage der Stadt Biberach (www.biberach-riss.de) folgen Sie dem **Einstiegspfad**, der oben beschrieben ist. Schauen Sie **drei Beispiele** an. Und vergessen Sie bitte nicht: Zu vergleichen sind die Planungsnetzfälle (PNF) **untereinander**, sonst bekommen Sie keine Auskunft über die „Leistung“ eines der drei Straßenbauwerke, sondern nur eine allgemeine Übersicht, was sich ändert wenn alle drei zusammen fertiggestellt sind. Und darum geht es nicht.

Schauen Sie sich auf den Karten den **Straßenabschnitt der Ulmer Straße in Birkendorf am Haberhäusle** an:

- **Verkehrsaufkommen heute** (nur interessehalber, für die weitere Berechnung ist die Zahl ohne Bedeutung!): **17500** Kfz in 24 Stunden
- **Prognosebezugsfall 2020** (es wird keine neue Straße gebaut – dieser Fall ist heute praktisch nicht mehr gegeben, weil mit dem Bau der Biberacher Nordwestumfahrung im Jahr 2008 begonnen werden soll, aber auf ihn beziehen sich alle Veränderungszahlen der verschiedenen PNF): **22000** Kfz in 24 Stunden
- **PNF 1.2** (Mit Biberacher Nordwestumfahrung) **20000** Kfz in 24 Stunden, also: **2000 Kfz weniger!** Es gibt eine einfache Erklärung: Die Bewohner der Weststadt – Gaisental, 5-Linden, vielleicht auch die der Riedlinger Straße – fahren in die Gewerbegebiete im Rißtal/ Aspach/ OBI und andere Einkaufszentren, auch

nach Warthausen usw. nicht mehr durch die Biberacher Innenstadt/ Ring/ an der Post vorbei, sondern auf der B 312 Richtung Riedlingen und dann auf der neuen Nordwestumfahrung .

- **PNF 3** (Mit Nordwestumfahrung und Ortsumfahrung Warthausen)
20000 Kfz in 24 Stunden, also **keine Veränderung! Überraschung!**
- **PNF 2** (Mit Nordwestumfahrung und Ortsumfahrung Warthausen und „Aufstieg zur B 30“)
19250 Kfz in 24 Stunden, also: minus 750 Kfz/ 24h
Die Entlastung in der Ulmer Straße durch den „Aufstieg“ allein beträgt am Haberhäusle 750 Kfz/ 24 Stunden!
- **PNF 7** (Mit Nordwestumfahrung und Aufstieg – also ohne OU Warthausen – das ist die Variante, die erreicht werden soll mit der „Finanzierungsvariante“ (GVFG.)Die Antragsteller hoffen, dass der Aufstieg vor der OU Warthausen gebaut wird.
19750 Kfz in 24 Stunden. Nachdem der Bau der Nordwestumfahrung hier zunächst schon 2000 Kfz/ 24h weggenommen und die Autozahl auf 20000 gedrückt hat, **nimmt der Aufstieg noch einmal 250 Kfz in 24 Stunden weg. Das ist alles!**

Lesen Sie noch 3 weitere Beispiele:

Ulmer Straße, Memminger Straße, Brücke Eisenbahnstraße (Eselsberg)

Schauen wir uns noch die Zahlen für die Ulmer Straße an der Kreuzung am evangelischen Friedhof (Rißbrücke/ Gasthaus „Zweigart“) an, ferner auf der Memminger Straße an der Fa. Gerster bis zum Freibad und schließlich die Eisenbahnstraße (Eisenbahnbrücke „Eselsberg“), also in unmittelbarer Nähe zum Ring und der Innenstadt.

Prognosebezugsfall 2020 (keine neue Straße wird gebaut) Für die Berechnung nur im Vergleich von Bedeutung. Zu berücksichtigen: Die Nordwestumfahrung wird auf jeden Fall bis etwa 2012 gebaut, also PNF 1.2 wird realisiert.

Ulmer Straße/ Rißbrücke	33000 Kfz/ 24h
Memminger Straße/ Gerster	29500
Eisenbahnstraße/ „Eselsberg“	16250

PNF 1.2 (nur mit Nordwestumfahrung neu)

Ulmer Straße/ Rißbrücke	30000 Kfz/ 24h	minus 3000 (=Entlastung)
Memminger Straße/ Gerster	28500	minus 1000 (=Entlastung)
Eisenbahnstraße/ „Eselsberg“	16250	kein Unterschied

PNF 3 (mit Nordwestumfahrung und Ortsumfahrung Warthausen) **verglichen mit PNF 1.2:**

Ulmer Straße/ Rißbrücke (Neubelastung!)	31250 Kfz/ 24h	plus 1250
Memminger Straße/ Gerster	28500	kein Unterschied
Eisenbahnstraße/ „Eselsberg“)	16000	minus 250 (Entlastung)

Dadurch, dass mit der Ortsumgehung Warthausen die Autos in und aus Richtung Warthausen - Ehingen südlich von Herrlishöfen auf die östliche Rißtalseite geleitet werden, entstehen dort geringe Mehrbelastungen – vielleicht ist diese geringe Zunahme, wenn sie überhaupt stattfindet, ausschließlich auf die allgemeine Verkehrszunahme zurückzuführen. Denn viel ändert sich auf der „alten B 30“, also der L 267 zwischen Biberach und Barabain/ Äpfingen nicht, weil **bereits heute** ein Großteil des Verkehrs zwischen Ehingen und

Warthausen in Warthausen auf der **Bahnhofstraße** (Bahnschranke!) auf die andere Rißtalseite (bei der Fa. KaVo) wechselt und umgekehrt.

Und man darf nicht vergessen: **Der weitaus größte Teil des „weiträumigen Verkehrs“**, des Durchgangs- und Fernverkehrs also, **hat Ulm zum Ziel**, wird also von der Nordwestumfahrung nach Norden in Richtung Herrlishöfen abbiegen, ein Teil wird statt durch Herrlishöfen zur B 30 (und dann nach Ulm) zu fahren, den geplanten „Aufstieg“ nehmen – vielleicht.

PNF 2 (mit Nordwestumfahrung und Ortsumgehung Warthausen und „**Aufstieg**“ zur B 30“) **verglichen mit PNF 3**. Andere Fälle hiermit zu vergleichen ist sinnlos, weil die Nordwestumfahrung ab 2008 gebaut wird. Wenn der „Aufstieg“ im Bundesverkehrswegeplan bleibt, ist sehr wahrscheinlich die Ortsumgehung Warthausen vorher fertiggestellt.

Ulmer Str. (Rißbrücke)	29250 Kfz/ 24h	minus 2000 (Entlastung)
Memminger Straße/ Gerster	26750	minus 1750 (Entlastung)
Eisenbahnstraße/ Eselsbergbrücke	16750	plus 750 Neubelastung!

Durch den „**Aufstieg**“ werden also laut Gutachten 2020 einige Straßenabschnitte gegenüber den beiden vorhergehenden Planungsfällen (PNF 1.2 und PNF 3) entlastet, allerdings findet die größte Entlastung an der Ulmer Straße/ Rißbrücke/ evang. Friedhof mit 2000 Kfz in 24 Stunden statt, Nur noch auf der Memminger Straße zwischen Jordanbad und Freibad ist die Entlastung laut Gutachten durch den Bau des „Aufstiegs“ ähnlich oder höher, nirgends sonst im ganzen Stadtgebiet ist sie annähernd so hoch, und an den meisten Stellen handelt es sich nur um 250 bis 750 Autos.

Wir meinen: Diese geringen Entlastungen werden von Anwohnern und Verkehrsteilnehmern (auch Fußgängern) nicht wahrgenommen. Eine Abnahme von ca. 30000 Autos auf 28000 Autos (also minus 2000) ist weder hörbar noch fühlbar. Deswegen sagen wir: Dafür darf der „Aufstieg“ nicht gebaut werden. Nutzen, Kosten und Schäden (!) stehen in keinem vernünftigen Verhältnis!

Übrigens gibt es in Bachlangen nur auf einem kurzen Abschnitt überhaupt Anlieger, die von den veränderten Verkehrszahlen „profitieren“ können, sofern die Veränderungen überhaupt wahrnehmbar sind.

Grundsätzlich ist aber zu beachten, dass in dem Gutachten zu den Zählergebnissen von 2002 (Verkehrszählung im Auftrag des Stadtplanungsamts Biberach) eine hohe Steigerungsrate hinzugezählt wurde, mehr als die oft gehörte und im Gutachten selbst gemachte Voraussage „plus 20 % in den nächsten Jahren“

Das bedeutet z.B. auf der Memminger Straße am Jordanbad (B 465): Im Jahr 2002 wurden 16750 Kfz/ 24h gezählt. Im Gutachten des Stadtplanungsamts von 2003 wird eine Steigerung von 5000 oder 6000, das macht 21750 bzw. 22750 Kfz, und das ist im zweiten Fall, wenn nämlich die neue Straße bei der Fa. Liebherr fertig ist (heute, 2007, im Bau) fast das Doppelte der „allgemeinen“ Steigerungsrate aus (genau: 35,8 %).

Weiter nördlich, am Freibad, kommen zu den im Jahr 2002 gezählten 19000 Kfz/ 24h als Steigerungsrate laut Gutachten 5250 hinzu (macht in der Summe 24250). Das ist eine angenommene Zunahme von 27,6 %.

Diese hohen Zunahmen im Gutachten dürfen hinterfragt werden. Vor allem wenn man bedenkt, dass die Verkehrszählung der Straßenverwaltungen aus dem Jahr 2005 (vorläufige Zahlen) für den Abschnitt Jordanbad – evangelischer Friedhof die Zahl 19000 nennt (im Gesamtdurchschnitt sogar nur ca. 17000 Kfz/ 24h. Das sind bis zu 7000 Kfz im Jahr 2005 gezählte Kfz weniger (bei der Fa. Gerster). Zur Behandlung dieser Differenz im Rahmen der „Plausibilitätsprüfung s.o. unter „Beurteilung des Biberacher Verkehrsgutachtens 2020“.

Weiter südlich, zwischen Freibad und Jordanbad, zählte das Biberacher Verkehrsgutachten im Jahr 2002 folgende Verkehrsmengen: 19000 – 18000 – 15250 – 16750. Die **Zählung der Straßenverwaltungen im Jahr 2005** ergab zwischen Jordanbad und Biberacher Freibad/ Einmündung Königsbergallee ca. 11000 Kfz/ 24h, das sind (3 Jahre später) **zwischen 4000 und 8000 Kfz weniger**.

Allein schon die praktisch gleichmäßige Steigerungsrate im Biberacher Gutachten 2020 von durchschnittlich 5000 Kfz/ 24h gegenüber der Zählung des Gutachtens 2020 von 2002 darf hinterfragt werden.

Jetzt noch ein Blick auf den

- **PNF 7** (Nur Biberacher Nordwestumfahrung und „Aufstieg“) **verglichen mit PNF 2** (alle 3 Straßen sind gebaut). Sie werden es ahnen: Der Unterschied zum PNF 2, in dem noch zusätzlich die Ortsumgehung Warthausen dabei ist, kann nur gering sein.

Es ist aber der Lieblingsfall der Biberacher, weil in diesem Fall der „Aufstieg“ relativ schnell fertiggestellt sein soll. Zur Entlastung Biberachs braucht man ihn deshalb trotzdem nicht.

Ulmer Straße/ Rißbrücke	28500 Kfz/ 24h	minus 1500 (geringere Entlastung als durch PNF 2)
Memminger Straße/ Gerster	26750	kein Unterschied
Eisenbahnstr./ „Eselsberg“	15750	minus 500 (geringe Entlastung um 500 statt Zunahme um 750)

Eigentlich ist jetzt alles gezeigt, was nötig ist. Trotzdem: Wenn Sie noch Lust haben weiterzulesen ...

Entlastungen am „Inneren Ring“ in Biberach?

Im Text zum Flächennutzungsplan Biberachs, der die Verkehrsentwicklung im Raum Biberach beschreibt (siehe Homepage der Stadt www.biberach-riss.de) heißt es:

- „Die Fortführung der Nordwestumfahrung zu B 30 (Anmerkung: das ist der „Aufstieg“ nach Mettenberg zur B 30) gemeinsam mit der Bündelung des Durchgangsverkehrs der B 465 und B 312 wird für Biberach **wesentliche Entlastungsfunktionen am inneren Ring**, aber auch flächenhaft in der gesamten Innenstadt bringen.“
- Schauen wir uns die „Entlastungen“ an

	Prognosebezugsfall	PNF 1.2	PNF 3	PNF 2	PNF 7
Bismarckring Einmündung Ehinger Straße/ Feuerwehr	20750	20500	20250	19750	20250
Bismarckring EnBw/ Volksbank	20500	20750	20750	20000	20500
Zeppelinring Ecke Waldseer Str.	12250	12250	12250	12500	12500
Waldseer Straße Ecke Zeppelinring/ Zeppelin-Apotheke	13250	13250	13000	12750	13250
Rollinstraße	9250/9750	9000	9000/9250	8500	8500/ 9250
Königsbergallee Am „roten Bau“	14000	12500	12750	13000	13250

So sieht also die „wesentliche Entlastung am inneren Ring“ aus:

- An der Ehinger Straße, wenn alle 3 Straßen gebaut werden, minus 1000, aber wenn die OU Warthausen nicht dabei ist (PNF 7) sind es nur 250.
- An der EnBw minus 750 Kfz, PNF 7 nur 250.
- Am Zeppelinring keine Veränderung: Plus/ minus 0!
- Die Königsbergallee, die nicht zum Ring zu rechnen ist, wird im Planungsfall mit Aufstieg entweder um 500 oder um 750 Kfz (PNF 7) entlastet.

Zum Vergleich folgen der **PNF 1 bis 3 und der PNF 8 der Gemeinderatsvorlage** (sonst verdächtig wegen hoher Zahlen) und einfach interessehalber das Ergebnis der Zählung von 2000/ 2002.

Die Schlussfolgerung wird bestätigt. Selbst bezogen auf den Prognosebezugsfall („es wird keine der 3 Straßen gebaut“) ist der Unterschied bescheiden, selbst noch im Vergleich mit der Autozahl heute:

	PNF 1 - 3 zu vergleichen mit PNF 1.2	PNF 8 zu vergleichen mit PNF 7	heute
Bismarckring Kfz/24	20750	20500	minus 250 Kfz/ 24 h 19750
Einmündung Ehinger Str.			
Bismarckring EnBw/ Volksbank	21500	20750	minus 750 19750
Zeppelinring Ecke Waldseer Str.	13250	13000	minus 250 12750
Waldseer Str. Ecke Zeppelinring Am „Klösterle“	13000	13000	000000 13000

Eine Tabelle, die das Bisherige bestätigt:
Kolpingstraße und Waldseerstraße und Gaisentalstraße
(das alles ist der Bereich der B 312)

Genau genommen brauchen Sie sie nur zu überfliegen: Die Unterschiede sind Gering, erstaunlicherweise auch die Unterschiede zum Prognosebezugsfall 2020 („keine der drei großen Straßen wird bis 2020 gebaut“)!.

	Prognose 2020	PNF 1.2	PNF 2	PNF 7
Kolpingstraße	21500	<u>20750</u>	20750	<u>20000</u>
Waldseer Str. (südl. Königsbergallee)	26500	26000	26000	25500
(nördl. Valenceallee)	20000	19750	19750	19500
Waldseer Str. (südl. Valence-Allee)	18500	18500	18250	18500
Bismarckring (Nähe Porterhouse)	20750	<u>20500</u>	<u>19750</u>	20250
Gaisentalstraße „Noodles“, Birkenharder Str.	17250	16000	16250	15700
Gaisentalstr. (Mitte/ Krummer Weg)	12500	10750	11000	11250
Gaisentalstr. (Fünf-Linden/ Kreisel)	12500	<u>11750</u>	<u>12500</u>	11750

Das Ergebnis und unsere Schlussfolgerung bei dieser Tabelle

Wenn Sie es richtig gemacht haben, haben Sie miteinander verglichen PNF 1.2 mit PNF 2 (und/ oder PNF 1.2 mit PNF 7), also immer den Unterschied zwischen Straßennetz mit Nordwestumfahrung allein und Situation „der Aufstieg kommt dazu“.

Wenn Sie PNF 2 verglichen haben mit PNF 1.2, haben Sie die höchste Entlastung gefunden an zwei Stellen in der Gaisentalstraße minus 750 Kfz in 24 Stunden).

Wenn Sie PNF 7 verglichen haben mit PNF 1.2, stellen Sie fest: Die größte Entlastung gibt es an der Kreuzung am „Porterhouse“/ „Möbel Dietterle“, nicht weit vom Feuerwehrhaus, sie beträgt 750 Kfz in 24 Stunden. In diesem Fall spielt das Fehlen der Ortsumgehung Warthausen eine gewisse, kleine Rolle.

Sonst: Kleinkram. Ein Auf und Ab mit 250, maximal 500 Kfz.

Noch einmal zur Erinnerung: Vergleichen Sie immer die Karten mit den blauen Zahlen. Die anderen Karten mit den grünen und roten Zahlen (Differenznetze) sind ohne Vergleich untereinander wertlos für die Beurteilung des „Aufstiegs“. Sie geben viel zu hohe Entlastungszahlen an, weil sie z.B. nicht berücksichtigen, dass die Nordwestumfahrung sowieso bald gebaut ist und – ohne „Aufstieg“ – Entlastung bringt, vor allem in Birkendorf.

Die **Stadtverwaltung** Biberach zählt nun gewissermaßen alle kleinen und großen „Gewinne“ an allen Straßenabschnitten zusammen (natürlich nimmt sie keine Addition vor. Das wäre unseriös) und sagt: Die Kernstadt Biberach werde „**flächig entlastet**“ (siehe dazu oben S. 6). Das ist unbestritten. **Aber an jedem Straßenabschnitt in der Stadt ist die Entlastung so gering, dass der Schluss, die Stadt Biberach werde durch den Bau des „Aufstiegs“ wesentlich von Verkehr entlastet, für uns nicht akzeptabel ist.** Es ist ja noch einmal erwiesen, ob der „Aufstieg“ die Entlastung bewirkt, oder ob andere Faktoren eine Rolle spielen. Selbst an der Straßenachse Ulmer Straße/ Memminger Straße, wo man deutlich geringere Verkehrszahlen nach dem Bau des „Aufstiegs“ erwarten sollte, ist die Entlastung relativ gering. Wir halten auch die Entlastung der Kreuzung am evangelischen Friedhof (minus 2000) und in der Memminger Straße (Fa. Gerster) (minus 1750) für viel zu gering, um damit die Forderung nach dem „Aufstieg“ zu rechtfertigen.

Und da die Prognosezahlen 2020 für diese Stadttangente Biberachs, die Ulmer und die Memminger Straße, im Gutachten der Stadtverwaltung überdurchschnittlich hoch angesetzt sind (siehe dazu S. 12), fällt auch die „Entlastung“ durch den Aufstieg entsprechend hoch aus. Vorsicht bei der Beurteilung ist geboten.

Unser Fazit: Es gibt keinen Bedarf für den Aufstieg, wenn die Entlastung der Stadt Biberach betrachtet und zum Maßstab gemacht wird.

Betrachtung des Abschnitts Jordanei – Freibad/ Einmündung der Querspange, der Königsbergallee

Wenn man davon ausgeht, dass der Aufstieg die direkte Zufahrt ohne Stadtberührung zu den Gewerbegebieten im Rißtal nördlich von Biberach werden soll, ist es natürlich, anzunehmen, dass der Abschnitt zwischen dem Jordanei und z.B. der Einfahrt Boehring, also die Memminger und die Ulmer Straße von Verkehr entlastet werden.

Zwei Einschränkungen müssen gemacht werden:

- Zwischen dem Jordanei und dem „Aufstieg“ liegt auf der B 30 eine beträchtliche Steigung. Auch der „Aufstieg“ selbst enthält eine beträchtliche Steigung bzw. ein Gefälle. Lkw werden sie vielleicht auf dem Weg von und nach „Aspach“ meiden.
- Viele Autofahrer ziehen den „kürzeren“ Weg vor. Das ist aber real und gefühlsmäßig die Memminger und Ulmer Straße. Wenn nun die Ulmer Straße von Birkendorf bis Herrlishöfen auch noch ausgebaut wird, wie es vielleicht geplant ist, und wenn sie zur Bundesstraße aufgewertet und aufgestuft wird, geht sehr wahrscheinlich ein Teil der

Entlastung wieder verloren. Dann führt zwar mit Recht die Ulmer/ Memminger Straße den Titel einer Bundesstraße, aber dann ist hier auch der „Aufstieg“ wieder überflüssig – kein Bedarf.

Verkehrslenkung wird die meisten Autofahrer nicht beeindrucken. Sie wird sich vor allem auf Beschilderung beschränken. Die Autofahrer benutzen aber die Strecken meist regelmäßig, haben also nach 2 Fahrten heraus bekommen, welches der für sie günstigere Weg ist. Und Ampelphasen kann man nicht beliebig ungünstig, also zu Hindernissen für den Verkehr gestalten.

Merkwürdigerweise geht übrigens die hohe Entlastung (nach Bau des Aufstiegs) zwischen Jordanei und Freibad nördlich des evangelischen Friedhofs, also in Birkendorf wieder verloren, versickert gewissermaßen. Dort, zwischen „Haberhäusle“ und der Einmündung der Straße zur Fa. Boehringer (Ernst-Boehringer-Straße) beträgt die Verringerung je nach PNF zwischen 250 und 1000 Kfz/ 24 Std. Wenn man dazu die Zahlen des folgenden Absatzes in Betracht zieht, kann man sich wundern.

Ist eine Verkehrszunahme, wenn keine der 3 Straßen gebaut wird, von mehr als 4000 Kfz/ 24 h realistisch, so an der Kreuzung der Memminger Straße in Bachlangen? Und nördlich der B-30-Brücke sollen es von heute bis ins Jahr 2020 laut Prognosebezugsfall 6000 Kfz täglich mehr werden, wenn der „Aufstieg“ nicht gebaut wird, und nach dem eher verdächtigen PNF 1 – 3 (für die Gemeinderatssitzung Anfang 2006 extra fortgeschrieben) sollen es sogar gegenüber heute am Jordanei, unterhalb der B-30-Brücke auf der Memminger Straße 8000 Kfz/ 24h mehr sein (Vergleich der Zählung 2002 für das Gutachten des Stadtplanungsamts mit PNF 1-3, der Anlage zur Gemeinderatssitzung vom 30.1.06)!

Wenn der **Verkehr aus Richtung Osten (Schwendi, Maselheim, Ellmannsweiler)** sich im Biberacher **Talfeld** und an der Einmündung der Bergerhauser Steige in die Ulmer Straße (am evangelischen Friedhof/ „Zweigart“) verringern soll, ist das ohne Schwierigkeit ohne den „Aufstieg“ und die Anbindung Mettenbergs zu erreichen. Denn am Stadtrand, am Wohngebiet „Mozartstraße“, ist die „**Blosenbergstraße**“ geplant, eine Abkürzung des Verkehrs von Mettenberg in die Stadt und zu den Gewerbegebieten/ Boehringer. Heute fahren schon viele auf dieser Abkürzung. Der „Aufstieg“ wird daran praktisch nichts ändern.

Entlastung Mettenbergs und des Talfelds?

Für die Untersuchung, ob Mettenberg laut Gutachten 2020 durch den Bau des „Aufstiegs“ von Verkehr im Ort entlastet würde, genügt es, die PNF 2 und PNF 7 zu betrachten, und zwar die „Differenznetze“ mit den grünen und roten Zahlen. Sie vergleichen die Situation nach dem Bau des Aufstiegs mit Anschluss östlich an die L 280 nach Laupertshausen mit der Situation ohne diese Straßen (= Prognosebezugsfall 2020).

Besser ist es aber auch hier wieder, absolut, also mit den blauen Zahlen, zu rechnen. Und es darf gefragt werden: Sind der neue Kindergarten und das neue Mettenberger Wohngebiet „Klotzholzäcker“ schon im Gutachten berücksichtigt?

	PNF 2 Differenznetz	PNF 7 Differenznetz
Mettenberg L 280 neu (die östliche Verlängerung des „Aufstiegs“)	plus 5500	plus 5750 (rot)
am Kindergarten	minus 2000	minus 2000 grün
in der Ortsmitte	minus 3000	minus 3250 grün
L 280 Mettenberg – Biberach	minus 3250	minus 3500 grün
L 280 im Talfeld	minus 3500	minus 3500 grün

Interessant ist der Vergleich dieser Zahlen mit dem Ergebnis der Verkehrszählung der Straßenverwaltung von 1995, 2000 und 2005 (vorläufiges Ergebnis, Stand 4. April 2007).

Lesen Sie dazu bitte die Seiten 8 und 9, wo die unrealistische Verkehrszunahme auf der L 280 Richtung Laupertshausen dargestellt ist, besonders die überhöhten Zahlen des Schwerverkehrs.

Unerklärlich ist zum Beispiel die Annahme, ohne den Bau des Aufstiegs würden auf der L280 östlich der B-30-Brücke zwischen Laupertshausen und Mettenberg 350 Schwer-Lkw fahren (täglich!) (am Kindergarten vorbei sogar 450 Schwer-Lkw). Im Jahr wurden durch die Zählung der Straßenverwaltung 108 Schwerlast-Lkw ermittelt (Jahr 2005, vorläufige Zahl). Woher soll die Steigerung auf das Dreifache kommen? Und nach dem Bau sollen noch 200 schwere Lkw durch Mettenberg fahren, trotz des Baus des Aufstiegs und des neuen L-280-Anschlusses an der B 30 noch 200 schwere Lkw, doppelt so viele wie heute!

Da mag man schon gar nicht mehr davon reden, dass östlich der B 30 das schönste Mettenberger Wiesental durch den Neubau der L 280 zerstört werden soll und dass die dort fahrenden Autos noch zu dem heute schon beträchtlichen Verkehr auf der B 30 hinzugerechnet werden müssen und dass man zum Boschachwald östlich der neuen L 280 von Mettenberg aus nicht mehr direkt hingehen kann.

Nicht berücksichtigt ist in den Zahlen des Gutachtens für Mettenberg die beantragte „Blosenbergsstraße“ vom Stadtrand Biberachs/ Wohngebiet Mozartstraße nach Norden ins Rißtal. Sie wird vor allem Veränderungen im Talfeld bringen, aber vielleicht auch für Mettenberg.

Wir wundern uns: Soll wirklich durch den Bau der Ortsumgehung Warthausen (ein klein wenig) mehr Verkehr auf der L 280 neu entstehen?

Und wir wundern uns noch mehr: Wenn die angebliche Entlastung Mettenbergs am Kindergarten **2000** Autos beträgt, warum sagt man uns dann, Mettenberg werde um „mehr als 3000 Autos täglich“ entlastet, wobei es sich bei dem Unterschied doch nur um innerörtlichen Verkehr in Mettenberg handelt. Das sind die Fahrten zwischen Kindergarten/ Wohngebiet Klotzholzäcker und Ortsmitte. Interessanterweise wurde ja das Wohngebiet Klotzholzäcker an der Ostseite Mettenbergs an die Landstraße angeschlossen und nicht nach Biberach zu, so dass der Verkehr nach Biberach (die Mehrheit) durch ganz Mettenberg geleitet wird.

Und wir wundern uns noch mehr bei der Betrachtung der Zahl, die in der Verkehrszählung der Straßenverwaltung steht: 2005 wurden auf der L 280 in Richtung Laupertshausen östlich der B-30-Brücke knapp 1800 Kfz täglich gezählt. Wenn man nun eine unbekannte, aber sicher kleinere Zahl für die Ellmannsweilerstraße (K 7506) hinzuzählt, kommt man für den Abschnitt am neuen Mettenberger Kindergarten auf keine 4000 Kfz täglich. Die Frage ist erlaubt: Entlastung Mettenbergs um 3000 Kfz täglich (und mehr) durch den Aufstieg? Und am Kindergarten sollen auf jeden Fall noch 3750 Kfz täglich fahren (so PNF 8, der dem Biberacher Gemeinderat als Entscheidungsgrundlage für den 30.1.06 vorgelegt wurde)? Lesen Sie das Weitere bitte auf den Seiten 8 und 9.

In einem Punkt misstrauen wir dem Gutachten besonders (wir halten es darin für falsch!)

Wir haben oft öffentlich darauf hingewiesen, dass vermutlich durch den Anschluss der Laupertshausener Straße (L 280 neu) **neuer Zubringerverkehr zur B 30** entstehen wird. Er wird zum großen Teil mitten durch Mettenberg fahren. Wir glauben, dass das Gutachten 2020 diesen Zubringerverkehr nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt.

Wir gehen davon aus, dass deshalb die Entlastung Mettenbergs von Autoverkehr viel geringer als 2000 (!) Kfz/ 24h – am Kindergarten – sein wird, ja dass möglicherweise insgesamt der Durchgangsverkehr im Ort nicht abnehmen, sondern zunehmen kann.

Im Gutachten geht man von einem „Rückbau“ der Ortsdurchfahrt Mettenberg aus. Wird eine 30-km-Zone im ganzen Ort eingerichtet? Von anderswo ist bekannt, dass das weder den Verkehr verringert noch die Sicherheit erhöht. Viele Autofahrer fahren deutlich mehr als 30 km/h.

Ist an ein Lkw-Fahrverbot gedacht? Wir sind misstrauisch, und die weitaus meisten Fahrzeuge sind Pkw.

Wie soll also ein „Rückbau der Ortsdurchfahrt“ aussehen und wird er überhaupt eine Wirkung haben?

Wem nützt diese Verkehrsuntersuchung?

Das Gutachten dient einerseits der **Zukunftsplanung der Stadtverwaltung Biberach**. Andererseits wird es gern zitiert von denjenigen, die „**Zahlen**“ brauchen, mit denen sie **begründen** möchten, warum neue Straßen gebaut werden sollen, und von anderen, die das Gegenteil erreichen wollen, also begründen möchten, warum eine Straße nicht gebaut werden sollte.

Zum Beispiel wird der Biberacher **Gemeinderat** mit Zahlen- und Kartenmaterial versorgt bei der Besprechung verschiedener Planungen. So Anfang des Jahres 2006, als noch einmal über den „Aufstieg nach Mettenberg“ im Gemeinderat abgestimmt wurde. Vor der Abstimmung wurde ein **PNF 8** (Teil der Sitzungsvorlage) vorgestellt, also eine weiter entwickelte bzw. fortgeschriebene Version, die nicht im gedruckten Gesamtgutachten enthalten ist und auch nicht ins Netz gestellt wurde (schade eigentlich.; das wäre doch interessant zu lesen gewesen). Anmerkungen zu diesem PNF finden Sie auf den Seiten 5, 8, 13, 17, 18.

Wer den PNF 8 lesen möchte, kann ihn trotzdem bei allen Gemeinderäten einsehen – die 4 Karten sind ja öffentlich – oder mit etwas Glück noch ein Exemplar zusammen mit der Sitzungsvorlage für den Gemeinderat zum 30. Januar 2006 bekommen, und zwar im Biberacher Rathaus.

Öffentlicher Umgang mit den Zahlen der Verkehrsuntersuchung 2020

(Dazu unter mehr unter „Kritik an Stadtverwaltung und Gemeinderat – Ein Beispiel unkorrekten Umgangs mit dem Gutachten“)

Wir von der Bürgerinitiative Mettenberg glauben, dass weder der **Biberacher Gemeinderat** noch der **Biberacher Kreistag** (der vor allem) die Verkehrszahlen gründlich genug studiert haben. Zum Beispiel sind beide Gremien nie darauf eingegangen, dass man die Planungsnetzfälle (PNF) **untereinander vergleichen** muss. Ohne den **Vergleich** kommt man überhaupt nicht zu (den) korrekten Zahlen zum Beweis der Notwendigkeit oder der Überflüssigkeit irgendeines der 3 erwähnten Straßenbauwerke der „Netzkonzeption nördlich Biberach“. **Es wurden nur die Zahlen vorgetragen für den Fall, dass alle 3 Straßen gebaut werden**, und die wurden verglichen mit der Situation „es wird keine der 3 Straßen gebaut“. Diese Zahlen geben keine Auskunft darüber, was der „**Aufstieg**“ **allein** erbringt.

Und damit sind wir noch einmal bei einer häufig öffentlich verwendeten Aussage, die nicht zum Gutachten passt: Wenn die Biberacher Nordwestumfahrung vom Flugplatz ins Rißtal gebaut werde, müsse mit stärkerer Verkehrsbelastung in Birkendorf auf der Memminger Straße gerechnet werden. **Das Gutachten sagt das Gegenteil: Birkendorf wird entlastet! Bereits ohne den Aufstieg!** Dazu Seiten 6, 7 und 10.

Davon, dass manche auch einfach nur die für den Verkehr von heute festgestellten Zahlen vergleichen mit denen des unveränderten (heutigen) Straßennetzes im Jahr 2020 und feststellen, da müsse „was passieren“, der „Aufstieg“ müsse her, davon mag man gar nicht reden, weil das **unseriös** ist.

Leider hat man manchmal den Eindruck, dass einigen Menschen gar nicht der Inhalt des Verkehrsgutachtens Biberach 2020 wichtig ist, sondern dass sie sich damit begnügen, dass es überhaupt da ist und das für den Beweis nehmen, der Aufstieg zur B 30 müsse gebaut werden.

Kritik an Stadtverwaltung und Gemeinderat Ein Beispiel unkorrekten Umgangs mit dem Gutachten

Als am 30. Januar 2006 im Biberacher Gemeinderat darüber abgestimmt wurde, ob die „Finanzierungsvariante“ beantragt werden solle, (Bau nicht durch das Bundesverkehrsministerium, sondern mit Fördermitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)), waren der Sitzungsvorlage Pläne bzw. Karten angeheftet, die es doch etwas an Korrektheit fehlen ließen.

- In den „Anlagen“ 1 und 2 („Plan 1 und Plan 2“) waren für den „Aufstieg nach Mettenberg“ andere Verkehrszahlen angegeben als in der Anlage 4 (= Plan 1 und Plan 2: 22000, PNF 8: 24500 Kfz in 24 Std.). Das ist eine Abweichung von 10 %!
- Warum macht man sich nicht einmal die Mühe, den Gemeinderat mit einer eindeutigen Aussage zu versorgen (abgesehen von den noch einmal ohne Begründung hochgesetzten Zahlen).
- Ebenso die Angabe für Mettenberg östlich der B-30-Brücke /Laupertshäuser Straße (Plan 1 = 3500 Kfz gegenüber Anlage 4 (PNF 8) = 4000 Kfz, das ist eine Abweichung von 14 % bezogen auf 3500, von 12 % bezogen auf 4000 Kfz)
- Die Belastungszahlen für Herrlishöfen weichen ebenfalls stark voneinander ab: Laut „Plan 1 und Plan 2“ (das sind Übersichtskarten) sollten nach Bau des „Aufstiegs“ durch Herrlishöfen noch verbleibende 4250 Kfz/ 24 h fahren, laut PNF 8 (= Anlage 4 der GR-Sitzungsvorlage: 7250 Kfz – und korrekterweise muss man noch die Autozahl unmittelbar südlich von Herrlishöfen hinzunehmen, weil sie den Verkehr zwischen der Durchfahrt Herrlishöfen und dem Neubaugebiet Herrlishöfen mit enthält); das ist eine Abweichung zwischen den Karten von fast 100 %!
- Anzumerken ist, dass der in den Gemeinderatssitzungen in Biberach und Warthausen vorgelegte PNF 8 eine teilweise Weiterentwicklung des Gutachtens ist, und das Weiterentwickeln bzw. „Fortschreiben“ ist ja ganz ehrenwert. Vielleicht ist in diese Weiterentwicklung die Kritik der Bürgerinitiative Mettenberg eingegangen, denn vor allem die Verkehrszahlen für Herrlishöfen, die sich im ursprünglichen Gutachten und auf der Biberacher homepage befinden, sind mit Sicherheit korrekturbedürftig.
- Es werden im Jahr 2020 laut Gutachten trotz des „Aufstiegs“ noch mehr als 8000 Kfz täglich durch Herrlishöfen fahren. Das sieht etwas realistischer aus als die reichlich geschönten 4250 Kfz von vorher (wie sie aber noch in den Anlagen 1 und 2 der Sitzungsvorlage stehen ...). Dazu unter unter „Herrlishöfen“ mehr.
- Jedenfalls stand der PNF 8 im März 2007 noch nicht im „Netz“ obwohl er durch die Gemeinderatssitzung „öffentlich“ geworden ist – auch das ist nicht korrekt.
- Die Anlagen 1 und 2 der Sitzungsvorlage des Gemeinderats (s.o.) (sind) einseitig ausgelegt mit „Information“ über Mettenberg, vielleicht, weil die Kritik seitens der Mettenberger BI in der Öffentlichkeit geschwächt werden sollte?
- In den Anlagen 1 und 2 der GR-Sitzungsvorlage ist die Ortsumgehung Warthausen mit Verkehrszahl eingetragen. In den Anlagen 3 und 4 (PNF 1-3 und PNF 8) fehlt sie.
- In der Sitzungsanlage werden Zahlen aus verschiedenen Gutachtenteilen vermischt. Als Verkehrszahl (Jahr 2020) an der Reißbrücke/ evang. Friedhof in Biberach ist in den Anlagen 1 und 2 für den Gemeinderat angegeben: 29250 Kfz in 24 Std. Das ist die annähernd die Zahl aus PNF 8 (Abweichung: In PNF8 plus 500 Kfz).
- Unkorrekt sind die Anlagen zur Sitzungsvorlage des Biberacher Gemeinderats in denen auf den Karten kurzerhand die PNF 1 bis 3 zusammengefasst worden sind. Das geht nun wirklich nicht, denn einmal ist in den PNF 1 bis 3 die Ortsumgehung Warthausen dabei, einmal ist sie es nicht usw.
- Dargestellt werden soll in dieser unkorrekten Weise
 1. die Zahl der vorausgesagten wirklich fahrenden Autos des Jahres 2020. Es gibt aber nur ein schiefes Bild, weil diese Zahlen nur interessant sind, wenn sie verglichen werden mit anderen. Z.B. wird in dieser Darstellung nicht deutlich, dass **Birkendorf** durch den Bau der **Nordwestumfahrung ohne „Aufstieg“** von Verkehr entlastet wird (dazu mehr auf den Seiten 6, 7 und 10).

- Die Gemeinderäte und die Bürger erfuhren in der wichtigen Gemeinderatssitzung am 30.1.2006 mit dieser Karte nur, dass nach dem Bau der Biberacher Nordwestumfahrung überall ziemlich viele Autos fahren werden, aber nicht, **was der Bau des „Aufstiegs“ daran verbessert**, wie behauptet wird. War das beabsichtigt, die Gemeinderäte und Bürger einfach nur mit hohen Verkehrszahlen zu beeindrucken, so dass jeder – ohne Grund – den Eindruck haben konnte, der „Aufstieg“ sei unentbehrlich? Zum wahren „Nutzen“ des „Aufstiegs“ erfahren Sie aber etwas Anderes auf einigen anderen Seiten (z.B. in den Abschnitten „Es geht los“ und „Weitere 3 Beispiele“).
- Übrigens: Wo bleiben die 150 Schwerlastwagen, die an der südlichen Ortseinfahrt von Herrlishöfen noch auftauchen, aber in der Ortsmitte und in Richtung Barabein nicht mehr (PNF 1 –3) Auch in PNF 8 sind es noch 100, die vom schwarzen Loch verschluckt werden) ? Fahren täglich 150 oder auch nur 100 Schwerlastwagen (!) zum Neubaugebiet Herrlishöfen und nach Galmuthshöfen, wo das Fahren für schwere Lkw verboten ist??

Ärgerlich ist, dass die Stadtverwaltung eigentlich verpflichtet ist, die Bürger, besonders die Gemeinderäte, möglichst korrekt zu informieren. Es geht ja um viel Geld, um Schäden für die Umwelt, die in Kauf genommen werden müssen usw. . **Aber man ging und geht wohl davon aus, dass die Bürger im Allgemeinen nicht an Einzelheiten interessiert sind und deshalb das Gutachten nicht so ganz genau studieren.**

Aber leider: Die Verwaltungen dürfen die Bürger manipulieren. Man kann eine korrekte Information nicht einklagen. Man muss selbst nachrechnen und die Behörden kontrollieren ...

Für die Richtigkeit aller Ergebnisse dieser Untersuchung kann keine Garantie übernommen werden.