

C.4 Verkehr

Mobilität ist eine wichtige Grundlage der wirtschaftlichen Leistungskraft und der Lebensqualität in Biberach. Die wachsenden Verkehrsbedürfnisse sind ebenso zu berücksichtigen, wie der Versuch, unnötigen Verkehr zu vermeiden. Verkehrsvermeidung kann u. a. durch sinnvolle räumliche Zuordnung der Nutzungen (z. B. Erreichbarkeit im Einzelhandel), durch Nutzungsmischung und durch verdichtete Bebauung entlang der Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel erreicht werden. Das Angebot im öffentlichen Verkehr sowie für Radfahrer und Fußgänger ist weiter zu verbessern, der motorisierte Individualverkehr sollte in der Innenstadt durch Parkraumbewirtschaftung geregelt werden.

Die zukünftige Konzentration des Wohnungsbaus in den Entwicklungsschwerpunkten „Talfeld“ und „Hauderboschen“ bzw. in den Ortsteilen Rißegg und Mettenberg und die Erschließung neuer Gewerbegebiete im nördlichen Rißtal bzw. beim Flugplatz bedingen einerseits stadtinterne Wanderungen an den Rand der Kernstadt, andererseits aber auch regionale Zuzüge aus dem Umland, die den Bedarf an Mobilität erhöhen und bestehende Verkehrsströme verändern. Den Verkehr auch unter einem veränderten Strukturgefüge stadtverträglich und umweltgerecht abzuwickeln ist das Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Biberach.

Die Ausgangssituation

Die Entwicklung der Stadt Biberach hängt eng mit der Leistungsfähigkeit der überregionalen und regionalen Straßen sowie der Südbahnstrecke zusammen.

Jeder Einwohner in Biberach legt pro Werktag durchschnittlich 3,0 Wege oder Fahrten zurück. Diese Mobilität liegt im Vergleich zu anderen Städten dieser Größenordnung im unteren Bereich. Die Verkehrsmittelwahl der Biberacher ist dabei deutlich am motorisierten Individualverkehr orientiert (62 % des Gesamtverkehrs). Eine Detailbetrachtung des Binnenverkehrsaufkommens (nur die Wege/Fahrten in Biberach) weist mit 56 % PKW-Verkehr einen höheren Anteil an den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Fahrrad (11%), Fußgänger (26%)

und Bus (6%) auf. Trotz einer Steigerung des ÖPNV-Anteils ist bei einem Vergleich der Erhebungen 1991 und 2002 der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel gesunken. Dies liegt vorrangig an den gesunkenen Anteilen des Fußgänger- und Radverkehrs. Als Erklärungsansatz können die eher ungeeignete Witterung aber auch Faktoren wie höhere PKW-Verfügbarkeit, geringere Einschätzung von Aspekten wie Umweltfreundlichkeit oder Energieeinsparungen bei der Verkehrsmittelwahl angeführt werden.

Die tageszeitliche Verteilung der Wege zeigt in Biberach 3 Verkehrsspitzen: die absolute Spitze liegt morgens zwischen 7.00-8.00 Uhr (Schul- und Arbeitsbeginn), eine kurze Mittagsspitze ist von 12.30-13.00 Uhr und eine abendliche breitere Spitze liegt zwischen 16.00–19.00 Uhr. Zu diesen Spitzenzeiten erreicht das örtliche Straßennetz die Grenzen seiner Belastbarkeit. Da es keine Busspuren oder ÖPNV-Bevorrechtigung in Biberach gibt, führen diese Verkehrsspitzen auch beim ÖPNV zu Verspätungen, die in den engen Umläufen in den nächsten Stunden kaum abgebaut werden können. Der ÖPNV bildet folglich keine Alternative um Stau oder Verspätungen zu vermeiden.

Für das Mittelzentrum Biberach ist die Erreichbarkeit aus dem Umland besonders wichtig. Hohe Pendlerzahlen bzw. starke Ziel- und Quellverkehre sind ein Beleg dafür. Trotz vielfältiger Angebote im ÖPNV greifen die Pendler aufgrund der großräumigen Strukturen mit Vorliebe auf den PKW als Fahrer oder als Mitfahrer zurück.

Vier Rahmenkonzepte – untereinander verbunden – beschreiben die entwicklungsplanerischen Ziele:

1. Straßenverkehrskonzept und Parkraumkonzept in der Innenstadt
2. Öffentlicher Personennahverkehr
3. Radverkehrskonzept
4. Fußgängerkonzept

C.4.1 Innerstädtisches Ergänzungsstraßennetz einschließlich Entlastungsstraßen

Die geplanten Siedlungsentwicklungen machen ergänzende Stadtteilverbindungen und Hauptschließungsstraßen erforderlich, die zur Erreichung und Versorgung der einzelnen Baugebiete notwendig sind.

Im Bestandsnetz des Straßenverkehrs sind die Hauptverkehrsstraßen entsprechend ihrer Bedeutung als Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen dargestellt. Das bestehende Straßennetz ist, wie bereits dargestellt, gut ausgelastet und kommt vor allem in den Verkehrsspitzen an die Grenzen der Belastbarkeit. Aufgrund der topografischen Situation und der vorhandenen räumlichen Trennung von Arbeitsplätzen und Wohngebieten verschärft sich die Problemsituation im Bereich der Innenstadt durch weiterhin zunehmende Motorisierung, Kfz-Besatz und die Ausweisung weiterer Bauflächen in der Peripherie. Verstärkte Staubildungen mit Behinderung des ÖPNV werden die Folge sein und gleichzeitig zu Verkehrsverlagerungen in benachbarte Wohngebiete führen. Insbesondere die geplante Entwicklung von Gewerbeflächen südlich des Flugplatzes bzw. die Wohnbauschwerpunkte „Hauderboschen“ und „Talfeld“ machen ergänzende Straßenverbindungen wie z. B. den Bau der Nord-West-Umfahrung erforderlich.

Der 2005 fertiggestellte Anschluss der Freiburger-Straße-Nord an die B 465 trägt aufgrund der direkten Verbindung an die Bundesstraße zu einer Entlastung im Bahnhofsbereich bei. Ebenfalls entlastend auf den Bahnhofsbereich und den Ring soll sich das 2005 errichtete Parkhaus „Ulmer Tor“ mit dem integrierten neuen Parkleitsystem auswirken. Hierdurch soll zusätzlicher Park-Such-Verkehr vermieden werden.

Planung

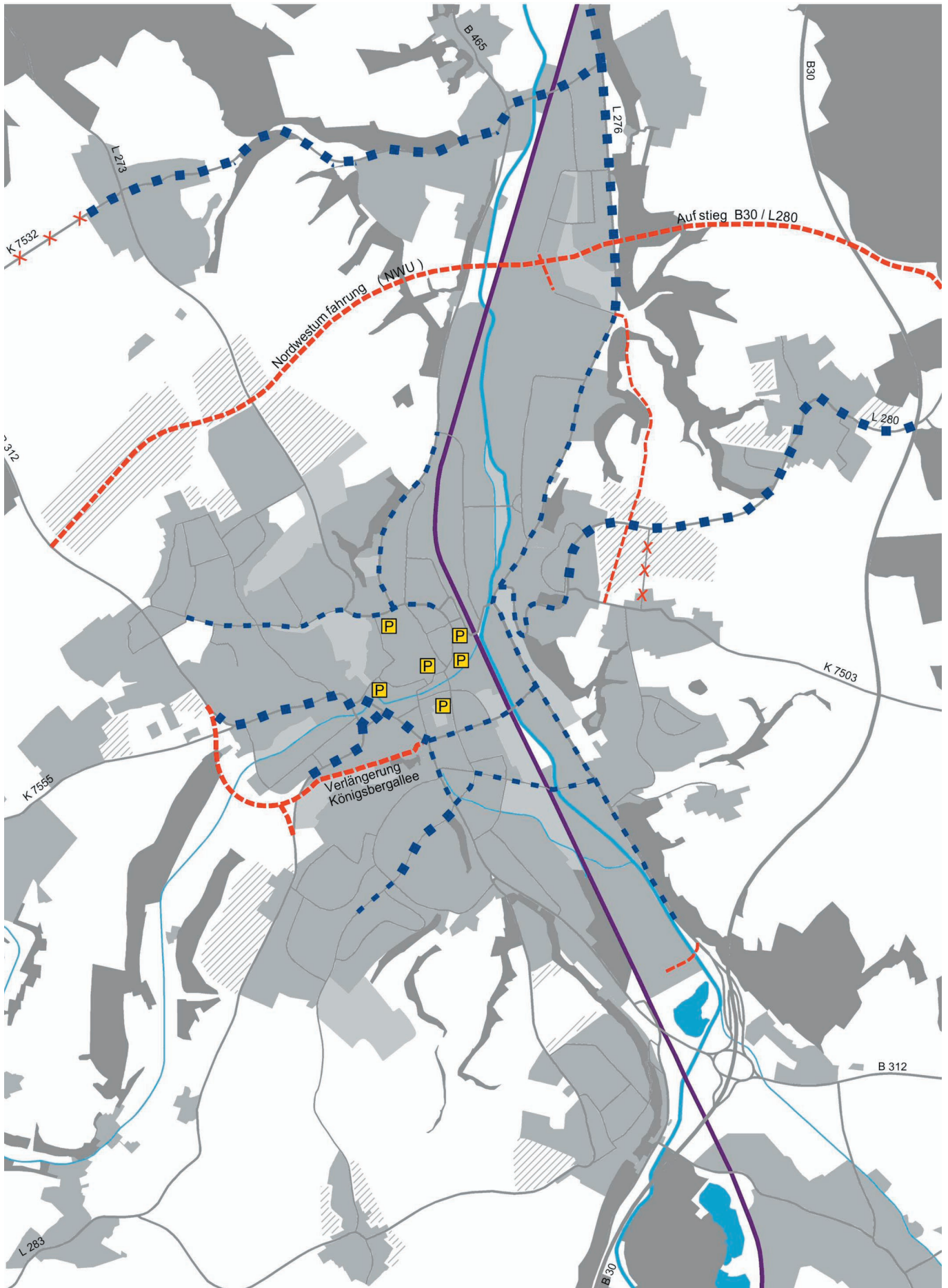
Nord-West-Umfahrung inklusive Aufstieg Mettenberg (NWU)

Geplant ist eine Straße, die die nördlich von Biberach verlaufenden Bundes- und Landesstraßen (B 312, L 273, B 465, L 276, B 30 und L 280) verbindet und für die Stadt Biberach eine Verteiler- und Entlastungsfunktion übernimmt. Die NWU zwischen B 312 und L 267 wird als Maßnahme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geplant, die Verlängerung nach Osten „Aufstieg Mettenberg“ ist in den weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Es besteht die Absicht auch den östlichen Abschnitt als GVFG-Maßnahme zu finanzieren.

Durch die Anschlüsse des geplanten Gewerbegebietes „Flugplatz“, der Gewerbegebiete „Aspach“ und „Wässerwiesen“, sowie des geplanten Wohngebietes „Hauderboschen“ werden wichtige Erschließungsfunktionen bzw. die Verknüpfung dieser Gebiete an das großräumige Netz wahrgenommen. Eine Anbindung des Wohnbauschwerpunktes „Hauderboschen“ nur über die Birkenharder Straße an die Stadt würde zu Überlastungen an den bestehenden Kreuzungen vor allem in der Gaisentalstraße führen. Die Kreuzungen der NWU mit den übergeordneten Straßen werden teilplanfrei und die Anschlüsse an die Gewerbegebiete auf einer Ebene (plangleich) konzipiert. Nach Inbetriebnahme der NWU kann die parallel geführte Kreisstraße zwischen Burren und Birkenhard zurückgebaut werden.

- Bundesstraßen geplant
- Landesstraßen geplant
- Kreisstraßen geplant
- Sonstige Straßen geplant
- X X Straße aufgehoben
- Parkhäuser / Tiefgaragen
- ■ ■ Entlastung größer 10%
- ■ ■ Entlastung größer 25%

Legende - Ergänzungs- und Entlastungsstraßennetz



Ergänzungs- und Entlastungsstraßennetz

Auswirkungen:

Mit dieser durchgängigen Planung entsteht eine leistungsfähige und zügige Verbindung, die Veränderungen in der Routenwahl in Biberach und Warthausen hervorruft. Die prognostizierte Verkehrsbelastung im Bereich L 267 und B 30 beträgt ca. 22 000 Kfz/Tag und entlastet bei allen nach Norden orientierten Verkehrsströmen den Ortsteil Herrlishöfen um ca. 12 000 Kfz/Tag. Ebenso nutzen Verkehrsströme in und aus Fahrtrichtung L 280-Maselheim-Schwendi die neue Straßenverbindung und tragen bei einem Rückbau der Ortsdurchfahrt Mettenberg zu einer Entlastung bis zu 3000 Kfz/Tag bei.

Die NWU führt zu einer flächigen Entlastung im Stadtgebiet, die sich durch den Bau des Aufstiegs Mettenberg im östlichen Stadtgebiet verstärkt.

Fortführung Königsbergallee – bis Riedlinger Straße

Die Planung geht von einer Verlängerung der Königsbergallee bis zur Riedlinger Straße, nördlich des Knotenpunktes Mittelbiberacher Steige, aus. Die Maßnahme ist im aktuellen Bundesverkehrsweegeplan im weiteren Bedarf dargestellt. Die Mittelbiberacher Steige und die Saulgauer Straße sollen über Kreisverkehrsplätze mit der neuen Straße verknüpft werden. Im Bereich der bestehenden Bebauung soll die neue Straße in Tunnellage geführt werden. Mit dieser Maßnahme wird eine Ordnung der Verkehrsströme in Durchgangs- und Zielverkehr erreicht, wobei der Innenstadtring entlastet werden kann. Die heute stark belasteten Verkehrsstraßen führen zu einer Abwertung des Umfeldes der angrenzenden Wohnquartiere.

Auswirkungen:

Die Verkehrsbelastungen der verlängerten Königsbergallee betragen bis zu 15 750 Kfz/Tag und führen somit zu einer Verkehrsentslastung bis zu 11 000 Kfz/Tag im Bereich der östlichen Riedlinger Straße, der Felsengartenstraße, der Kolpingstraße und der Theaterstraße. Aufgrund der Entlastung kann eine Aufwertung des Wohnumfeldes erfolgen und eine bessere Anbindung der Fuß- und Radwege in dem Quartier mit Dollingerschule und Fachhochschule vorgenommen werden. Auch der ÖPNV würde

durch die Entlastung nicht mehr in den Berufsverkehrsspitzen stecken bleiben.

Aufgrund der neuen Fahrtmöglichkeiten sind auch Entlastungen der Valenceallee, Waldseer Straße, Rollinstraße und östlichen Königsbergallee um bis zu 3 250 Kfz/Tag prognostiziert.

Verkehrsverbindung Talfeld – Gewerbegebiet „Aspach“

Mit der Neuplanung des Wohnungsbauschwerpunktes „Talfeld“ ist eine Fortführung der Theodor-Heuss-Straße mit Verknüpfung an die L 280 bis zur L 267 –Knoten Gewerbegebiet Aspach-Süd geplant. Dabei soll eine versetzte Linienführung den Widerstand für Durchgangsverkehr und Ausweichverkehr aus der Memminger/Ulmer Straße erhöhen. Die Straße ist als übergeordnete Sammelstraße mit Erschließungsfunktion konzipiert.

Auswirkungen:

Die Verlängerung der Theodor-Heuss-Straße bis zur L 267 führt zu einer Mehr- bzw. Neubelastung dieses Streckenabschnittes um bis zu 4 500 Kfz/Tag. Entsprechend der Streckenführung dieser Verbindung können Teile der Bergerhauser Straße und Ulmer Straße entlastet werden.

Erhöhung Eselsberg

Der Umbau der Brücke am Eselsberg wird aufgrund der zu niedrigen Brückenhöhe für die geplante Elektrifizierung der Südbahn notwendig. Bei einer einfachen Verlängerung der Rampen nach Süden wird die Maßnahme zu keinen nennenswerten Verkehrsverlagerungen führen.

Umfahrung der B 312 von Ringschnait

Die Planung geht von einer südlichen Umfahrung der B 312 von Ringschnait aus. Die Maßnahme ist in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrsweegeplans aufgenommen, allerdings mit der Gesamtmaßnahme Umfahrung Ochsenhausen kombiniert und mit einem Vermerk zur ökologischen Überprüfung versehen worden.



Ortsteil Ringschnait - Umfahrung B 312



Ortsteil Stafflangen - keine Neuplanung

Auswirkungen:

Die Maßnahme führt zu einer starken Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Ringschnait mit daraus resultierender massiver Lärmverringerung und Verbesserung der Verkehrssicherheit, aber auch des Wohnumfeldes im Ortskern.

Ruhender Verkehr

Im 1997 erstellten Parkraumgutachten wurde der Parkraumbedarf analysiert, hochgerechnet und mit dem Angebot verglichen. Der höchste Parkraumbedarf wurde in Biberach für die Monate Oktober bis Januar, vor allem für die Wochenmarkttag Mittwoch und Samstag ermittelt. Ein Vergleich mit den heutigen Belegungszahlen der Tiefgaragen bestätigt den ermittelten Parkraumbedarf. Mit Bau des dritten großen öffentlichen Parkhauses/Tiefgarage „Ulmer Tor“ ist das Stellplatzangebot deutlich ausgeweitet worden. Aus diesem Grund ist auch das ebenerdige Stellplatzangebot zu erhalten und eine konsequente Parkraumbewirtschaftung und -überwachung innerhalb der Innenstadt zu betreiben.



Parkhaus Ulmer-Tor-Straße - fertiggestellt 2005

C.4.2 Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Schienenverkehr

Wichtigster Punkt zur Stärkung des Schienenverkehrs ist der Ausbau des Bahnhofes Biberach mit Erhöhung und Verbreiterung der Bahnsteiganlagen inklusive Bau einer Unterführung. Durch diese Maßnahme wird ein wichtiges Eingangstor zur Stadt Biberach auf den heute üblichen Standard angepasst. Mit dem geplanten Ausbau auf 2 Bahnsteigkanten mit 216 m Länge können auch zukünftig Zugarten der Kategorie „IC“ in Biberach halten. Die neue Bahnstufunterführung wird bis zur Freiburgerstraße hindurchgebaut, so dass dort bei Ausweisung einer zusätzlichen Haltestelle für den ÖPNV kurze und direkte Wege zu den Bahnsteigen geschaffen werden können. Dies kann zu einer Entlastung des bereits heute überlasteten ZOB's führen.

Auf die Anzahl und Qualität der Zugfolgen kann die Stadt Biberach nur indirekt Einfluss nehmen, da die Bestellung der Züge Angelegenheit des Landes BW ist. Zum heutigen Stand werden jedoch alle wichtigen Verbindungen berücksichtigt und bieten ein ausgezeichnetes Angebot zum Knotenpunkt Ulm bzw. Stuttgart.

Langfristig wird für die Stadtentwicklung noch ein weiterer Haltepunkt im Gewerbegebiet Aspach vorgesehen. Die Verwirklichung dieses Haltepunktes ist von der Anzahl der Arbeits- und Studienplätze im Gewerbe- und Industriegebiet abhängig.

Ebenfalls langfristig ist der Ausbau der Südbahn als elektrifizierte Strecke zu sehen. Die Elektrifizierung wird in der Stadt Biberach zu der notwendigen Erhöhung der Eisenbahnbrücke „Eselsberg“ führen. Infolge der geplanten Elektrifizierung auf der Südbahn, kann die Reisequalität und Reisegeschwindigkeit über die Südbahn hinaus, verbessert werden, da kein Lokwechsel mehr erforderlich wird.

Auch wenn die Südbahn das Rückgrat des ÖPNV bildet, so wird im Landkreis Biberach die flächendeckende ÖPNV-Erschließung mit dem Bus das entscheidende Standbein bleiben.






Busverkehr

In den letzten 10 Jahren wurde, seit Übernahme der Konzession durch die Stadt Biberach das Stadtbusliniennetz stetig ergänzt und verbessert. Dies geschieht in enger Kooperation mit den ÖPNV-Nahverkehrsplänen des Landkreises. Diese Verbesserung schlägt sich deutlich in der Fahrgastentwicklung des ÖPNV in Biberach nieder, die von 1995 - 2004 eine Steigerung von ca. 85 % aufweisen kann. Das heutige Grundnetz ist im Plan dargestellt und wird durch Durchmesserlinien, die sich in den Baugebieten in Schleifen auflösen, geprägt. Knotenpunkte bilden dabei die Umsteigebereiche ZOB/Bahnhof, Marktplatz, Behördenzentrum Landratsamt sowie in den Randbereichen die beiden Schulbereiche des Berufsschulzentrums bzw. des Bischof-Sproll-Bildungszentrums.

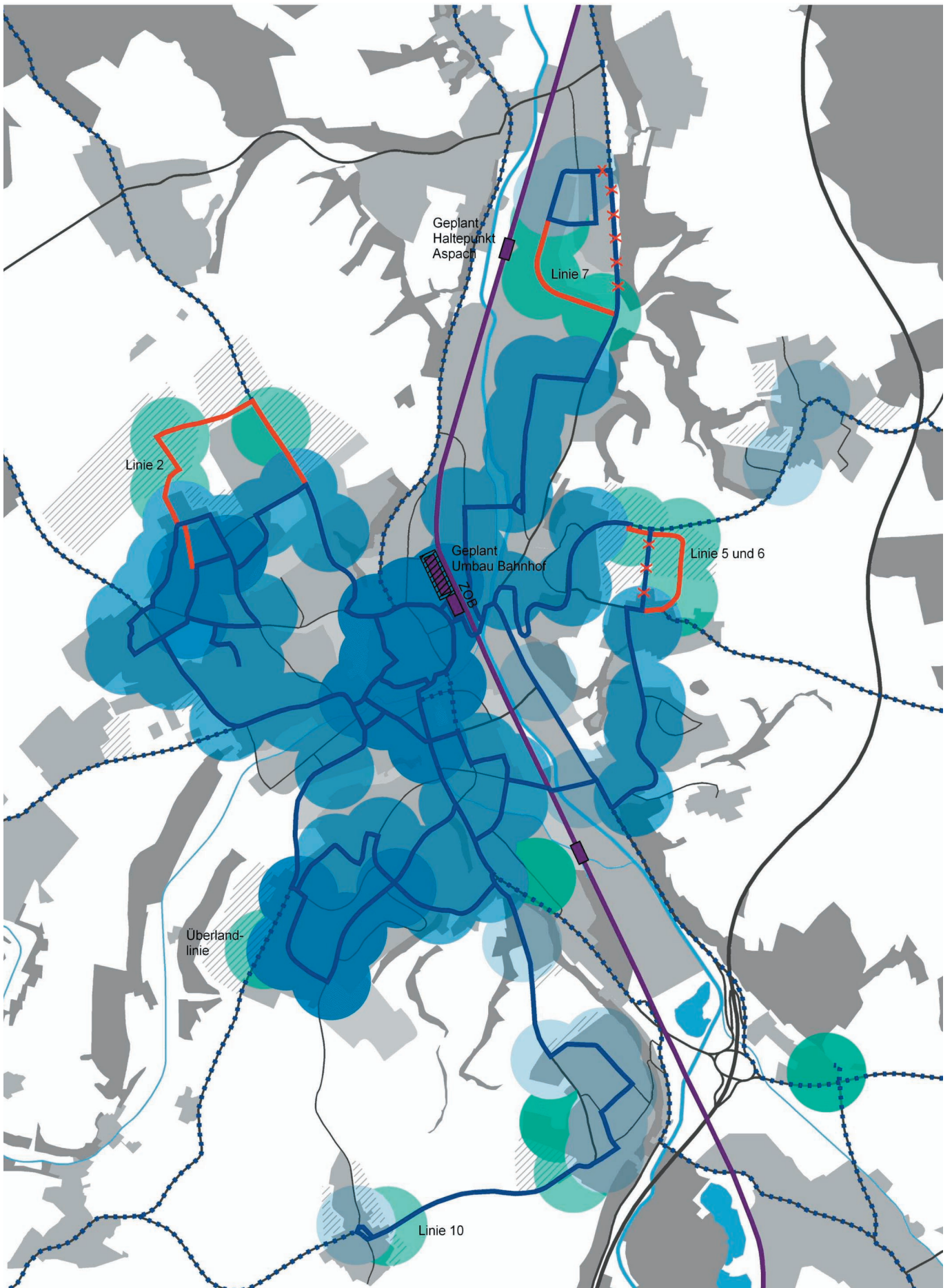
Im Plan ebenfalls dargestellt sind die 300 m-Einzugsbereiche der Haltestellen, so dass gut ablesbar ist, in welchen Bereichen ein Viertel-, Halb-, oder Stundentakt vorliegt, bzw. welche Bereiche nur mit längeren Fußwegen erreichbar sind. Konfliktträchtige Staustrecken in den Verkehrsspitzen liegen vor allem im Bereich des Bahnhofes und des Alt-

-  Südbahn
-  Geplanter Haltepunkt Aspach
-  Umbau Bahnhof
-  Bestehende Buslinie Stadtverkehr
-  Bestehende Buslinie Überlandverkehr
-  Geplante Linie ÖPNV
-  aufgehobene Buslinie

Einzugsbereich 300m rund um Haltestelle:

-  im Viertelstundentakt
-  im Halbstundentakt
-  im Stundentakt
-  Sonderhaltestelle
-  Zusätzliche Haltestelle mit Einzugsbereich

Legende - Öffentlicher Personennahverkehr



Öffentlicher Personennahverkehr

stadtringes, sowie in den Straßenzügen Waldseer Straße, Kolpingstraße, Saulgauer Straße bis zurück in die Riedlinger Straße vor. Aufgrund des begrenzten Straßenquerschnittes zwischen den Gebäuden, wäre die Umsetzung von einer Busbevorrechtigung in Form von Busspuren nur mit massiven Einschränkungen beim Individualverkehr möglich. Eine Bevorrechtigung an den Lichtsignalanlagen (LSA) für den ÖPNV wäre sinnvoll, ist aber schwer umzusetzen, da z. B. die Fahrzeuge den Bahnhof von allen Seiten anfahren, bzw. wieder in alle Richtungen ausfahren müssen. Konzeptionell sollte trotzdem für die Ausfahrt vom Bahnhof bis zur Wielandstraße eine intelligente Lösung weiter verfolgt werden, da dieser Streckenabschnitt von allen Linien des Stadtverkehrs befahren wird.



Anruf-Sammel-Taxi im Auftrag der Stadtwerke Biberach

Mit Einführung des Anruf-Sammel-Taxis (AST) zu den schwachen Verkehrszeiten „abends“ „nachts“ und an Sonn- und Feiertagen konnte in den letzten Jahren eine Erfolgsgeschichte geschrieben werden. Diese Verkehre sind zur Abdeckung einer Ganz-Tagesbedienung für die Nutzer extrem wichtig und sollten daher beibehalten bzw. bei Bedarf noch in kleinerem Rahmen ausgebaut werden. Auch die Einführung eines Verkehrsverbundes bzw. die Eingliederung in den DING-Verbund führte in den letzten Jahren zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Trotz allem sollte nicht übersehen werden, dass eine der wichtigsten Säulen des ÖPNV in Biberach der Schülerverkehr mit seinen Abhängigkeiten bzgl. Schulbeginn bzw. -ende darstellt.

In der langfristigen Stadtentwicklungsplanung lassen sich die neuen Wohngebiete in die bestehenden Linien bzw. mit Haltestellen an den Überlandverkehr

integrieren, wenn rechtzeitig eine kurze und direkte Linienführung über möglichst wenig geschwindigkeitsreduzierte Straßenzüge mit eingeplant wird. In der Darstellung zum ÖPNV-Netz sind die Einzugsbereiche der Haltestellen dargestellt (farblich unterschieden entsprechend der Taktfolge). Im Plan ist deutlich erkennbar, dass in Biberach alle wichtigen Ziele, aber auch alle Wohngebiete mit einer dichten Haltestellenfolge bedient werden. Zusätzlich dargestellt sind die Neubaugebiete und ihre möglichen Verbindungen.



Ortsteil Ringschnait - ÖPNV



Ortsteil Stafflangen - ÖPNV

C.4.3 Rad- und Fußwegekonzept

Der Anteil des Radverkehrs hat sich mit 8 % beim Gesamtverkehrsaufkommen, bzw. 11 % Radverkehrsanteil beim Binnenverkehr gegenüber 1990 verringert. Besonders in einer Stadt unserer Größenordnung sollte versucht werden, diese Radverkehrsanteile durch gezielte Maßnahmen z. B. die Schließung von Lücken im Radwegenetz oder die Schaffung attraktiver Verbindungen wieder zurückzugewinnen und möglichst zu steigern.

Ziel des Radwegekonzeptes ist die Komplettierung des Wegenetzes zur Förderung des Radverkehrs und zur Beseitigung heutiger Unfallpunkte. In dem Radwegekonzept 2000 wurden die fehlenden Verbindungen als langfristiges Ziel beschlossen. Einige dieser Maßnahmen lassen sich erst bei Änderungen der Rahmenbedingungen z. B. im Modal Split, Parkverkehr oder bei größeren Umgestaltungsmaßnahmen verwirklichen. Eine detaillierte Darstellung der fehlenden Verbindungen kann dem Radwegekonzept entnommen werden.

Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung in der Stadt Biberach an der Riss

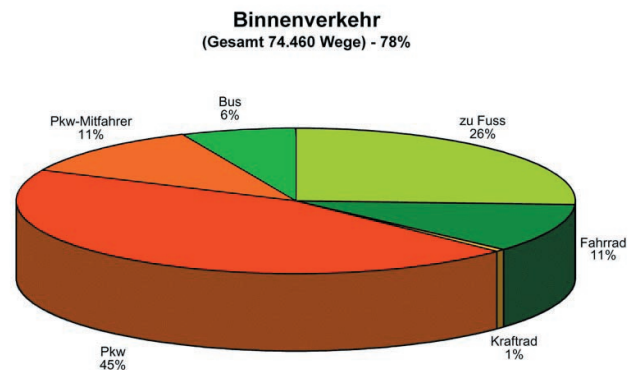
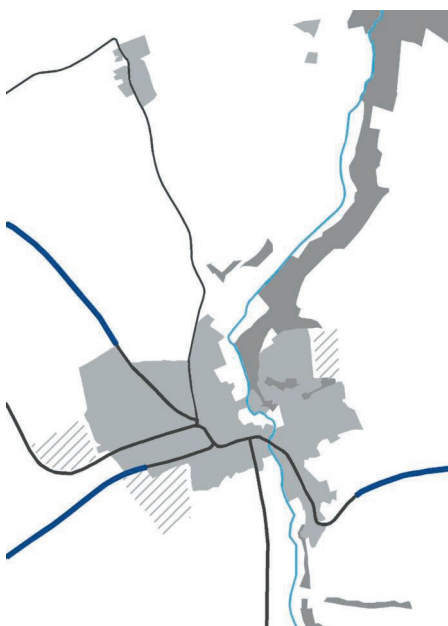


Diagramm Verkehrsmittelwahl - Verkehrsuntersuchung 2002

Auch der Anteil der Fußgänger hat im Vergleich zwischen 1990 und 2002 von 28 % auf 26 % im Binnenverkehr (20 % im Gesamtverkehr) abgenommen. Diese Tendenz eines abnehmenden Fußgängeranteils ist klar erkennbar, auch wenn sie möglicherweise aufgrund des regnerischen Wetters am Erhebungstag oder unterschiedlicher Erhebungsmethoden verstärkt wurde.



Ortsteil Ringschnait - Rad-/Fußwege



Ortsteil Stafflangen - Rad-/Fußwege

Stadtentwicklungskonzept

Zwar existieren durchaus sehr attraktive Fußwege innerhalb der Stadt, doch in vielen Fällen wurden straßenbegleitende Gehwege durch die Immissionen des zunehmenden KFZ-Verkehrs unattraktiv. Ebenso häufig wurden Fahrbahnverbreiterungen oder neue Radwege zu Lasten der vorhandenen Gehwegbreiten angelegt, so dass ein „Nebeneinandergehen“ nur mit häufigem Ausweichen möglich ist (Schaltkästen, Laternen etc.).

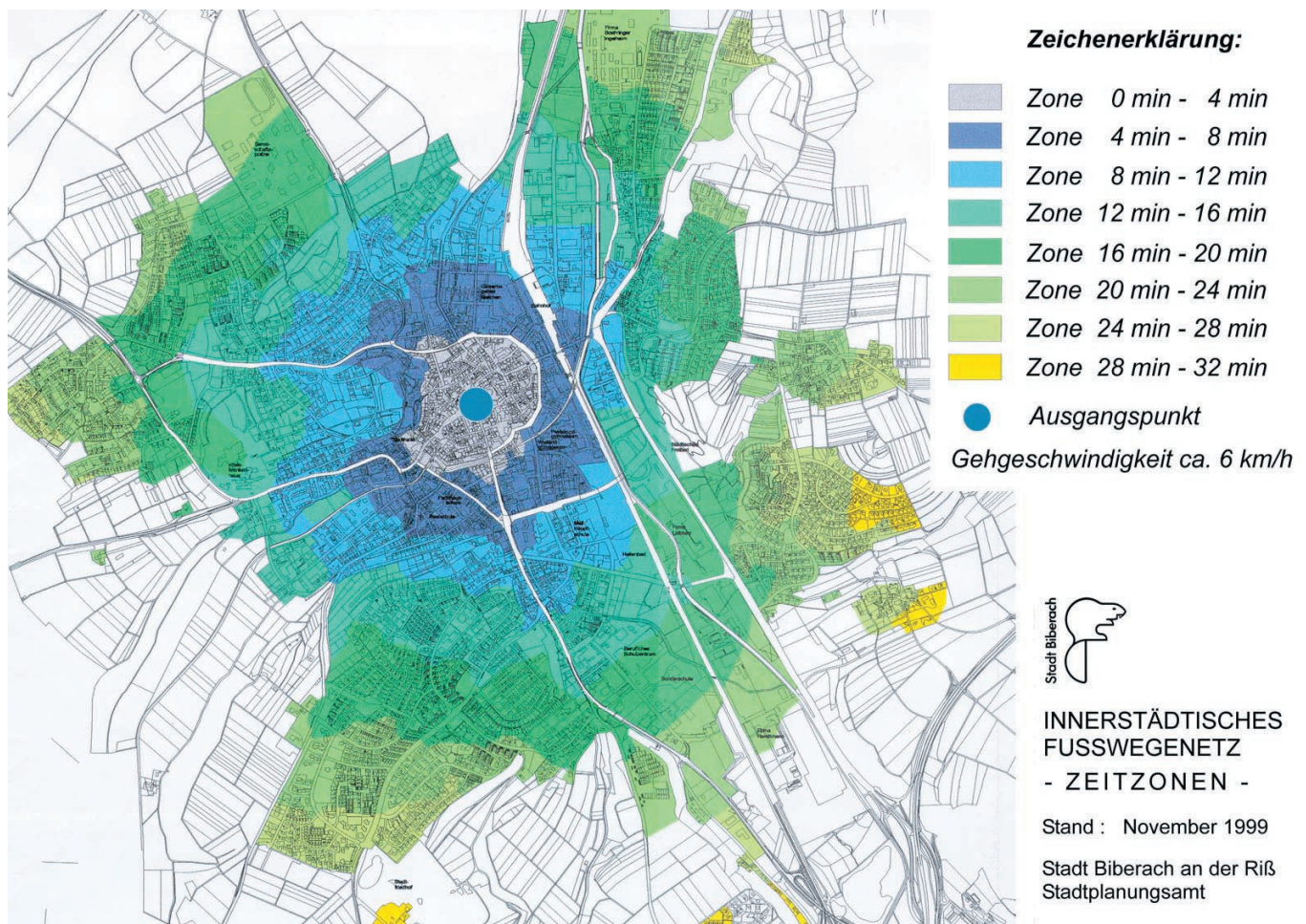
Verbessert wurde die Situation der Fußgänger in der Altstadt durch die Umgestaltung der Pfluggasse, der Viehmarktstraße und vor allem des östlichen Marktplatzes, auf dem neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen wurden. Allerdings ist derzeit ein eklatanter Bruch zwischen östlichem und westlichem Marktplatz entstanden. Es konnten auch viele kleine punktuelle Maßnahmen, wie Absenkungen, Querungshilfen in Form von Mittelinseln oder z. B. der neuen Ampel über die Königsbergallee geschaffen werden, die das Zu-Fuß-Gehen erleichtern. Das Fußwegekonzept 2000 weist aber noch auf viele

weitere Problempunkte hin. In der Altstadt sind noch einige nicht umgestaltete Straßen mit sehr schmalen seitlichen Gehwegen, wie z. B. in der Hindenburgstraße oder Karpfengasse. Im Stadtentwicklungskonzept 2050 werden nur die wichtigsten fehlenden Fußwegeverbindungen dargestellt.

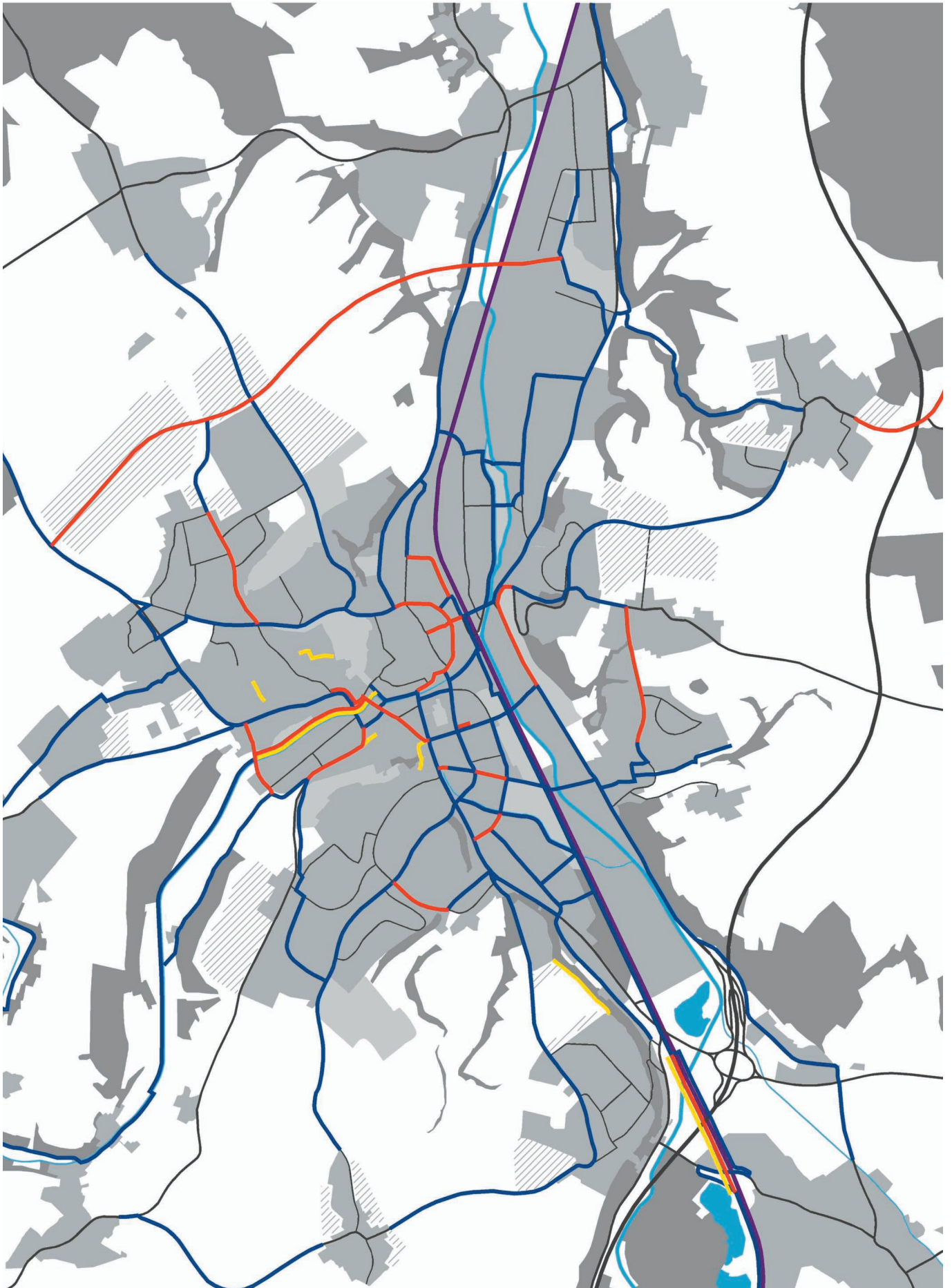
Exemplarisch wird hier die Verbindung entlang des Ratzengrabens vom Braithweg bis ins Wolfental als attraktive Rad- und Fußwegeverbindung genannt. Hierdurch würde eine vom Kfz-Verkehr unabhängige und durchgängige Verbindung zwischen Riss-Bahnhof-renaturiertem Ratzengraben mit Bürgerpark und dem Naherholungsgebiet Wolfental geschaffen.

- Hauptradwege Bestand
- Fehlende Verbindungen
- Wichtige fehlende Fusswegeverbindungen

Legende - Rad- und Fußwegenetz



Zeitonenoplan Biberach - Fußwege



Radwegenetz mit Ergänzung der wichtigen fehlenden Fußwegeverbindungen

Ziele der Verkehrsplanung

1. Verbesserung der Erreichbarkeit der Stadt aus den übergeordneten Verkehrsnetzen (Individualverkehr, Dienstleistungs- und Gewerbeverkehr und öffentlicher Personenverkehr);
2. Chancengleichheit für alle Verkehrsmittel;
3. Ergänzung des Straßennetzes zur verbesserten Anbindung einzelner Stadtteile und neuer Baugebiete;
4. Entlastung innerstädtischer Straßen durch optimierte Ampelschaltungen, Umfahrungen oder neue Anschlüsse zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung sowie Verbesserung der Leistungsfähigkeit;
5. Erhaltung und Verbesserung des guten Parkplatzangebotes rund um die Innenstadt mit gleichzeitiger Parkraumbewirtschaftung zur Reduzierung des Park- und Suchverkehrs innerhalb der Innenstadt;
6. Umbau des Biberacher Bahnhofes als attraktives Eingangstor in die Stadt Biberach;
7. flächendeckende Erschließung durch den ÖPNV, Vertaktung am ZOB ;
8. Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs durch Ausbau ergänzender Verbindungen, Schließung von Lücken und Attraktivierung der Wege.