



VLi Verkehrsplanung Link

Dipl.-Ing. Christoph Link
Verkehrsplaner SRL / IfR
Vaihinger Landstraße 50
D-70195 Stuttgart

Fon: +49 (0) 711 / 69 93 756
info@verkehrsplanung-link.de
www.verkehrsplanung-link.de

3. Juli 2018

Stadt Bad Wimpfen

Fragen zur Verkehrswirksamkeit einer Westtangente

1. Thema

Im Zusammenhang mit der Ansiedlung der Lidl-Zentrale am Westrand von Bad Wimpfen zwischen Steinweg und Rappenauer Straße wird diskutiert, eine Westumfahrung zwischen Hohenstädter Straße und Biberacher Straße (K 2040) zur innerstädtischen Entlastung vorzusehen. Mit einer entsprechenden Studie ist das Büro BS Ingenieure Ludwigsburg beauftragt worden. Die Studie wurde am 22. März 2018 im Gemeinderat vorgestellt.

Angesichts der Überlegungen, eine etwa 2,5 km lange Neubautrasse durch teilweise sensible Grünflächen zu planen, haben sich Bürger aus der Stadt Bad Wimpfen zusammengetan, um nach Alternativen zu diesen Planungen zu suchen. Dabei sind auch Fragen zu der vorgelegten Studie "Verkehrswirksamkeit Tangente" [1] aufgetaucht, die mit Hilfe eines Verkehrsplanungsbüros vertieft untersucht werden sollen. Dies soll mit dieser Verkehrsuntersuchung geschehen.

Die Untersuchung stellt vor allem Fragen zur Verkehrswirksamkeit der Westtangente. Sie will dazu beitragen, eine fundierte inhaltliche Diskussion um die Verkehrswirksamkeit einer Westtangente und um die künftige Verkehrsabwicklung in Bad Wimpfen zu führen. Hierzu sind die Stadtverwaltung, die Politik, die Planer und nicht zuletzt die Bevölkerung eingeladen.

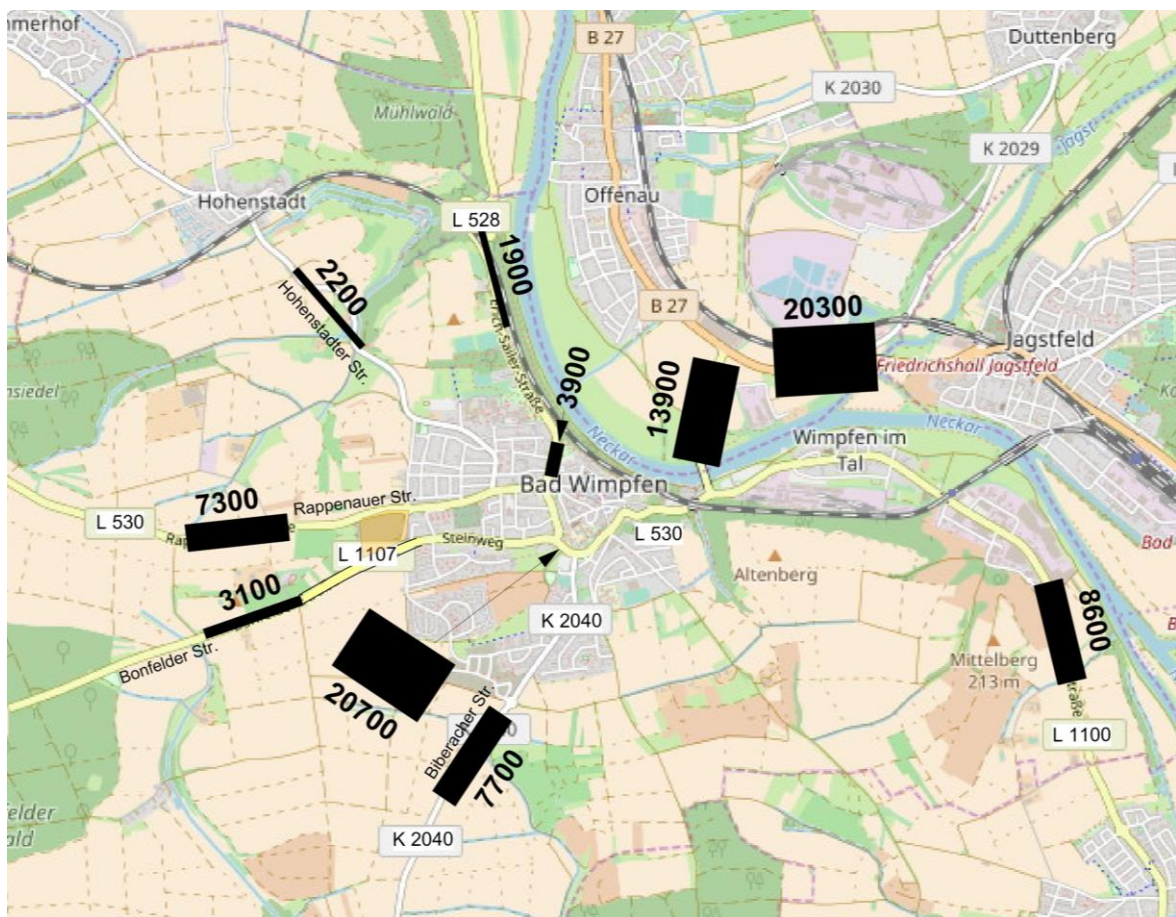
Diese Verkehrsuntersuchung wurde angeregt und in Auftrag gegeben von der Bürgerinitiative "Wimpfener Straße entlasten". Die Bürgerinitiative hat auch die Verkehrserhebungen durchgeführt.

2. Verkehrsmengen Bestand

Im Jahre 2015 wurden vom Land Baden-Württemberg Verkehrszählungen [2] auch im Umfeld von Bad Wimpfen durchgeführt, die Grundlage für künftige Verkehrsplanungen und Verkehrsprognosen sind. Aus diesen Erhebungen liegen für alle überörtlichen Straßen um Bad Wimpfen Belastungszahlen vor, ausgenommen die Biberacher Straße. Um ein vollständiges Bild zu bekommen, wurde im Juni 2018 in der Biberacher Straße außerorts die Verkehrsbelastung über 4 Stunden erhoben. Diese Werte wurden auf Basis von Vergleichszählungen auf 24-Stunden-Werte umgerechnet, so dass vergleichbare Daten vorliegen [3], allerdings mit der dreijährigen Zeitdifferenz.

Die Tagesbelastungen aus den Angaben Straßenverkehrszählung Baden-Württemberg und eigene Erhebungen sind in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1:
Tagesverkehrs-mengen 2015 / 2018
Angaben in Kfz/24 h



Kartengrundlage: openstreetmap

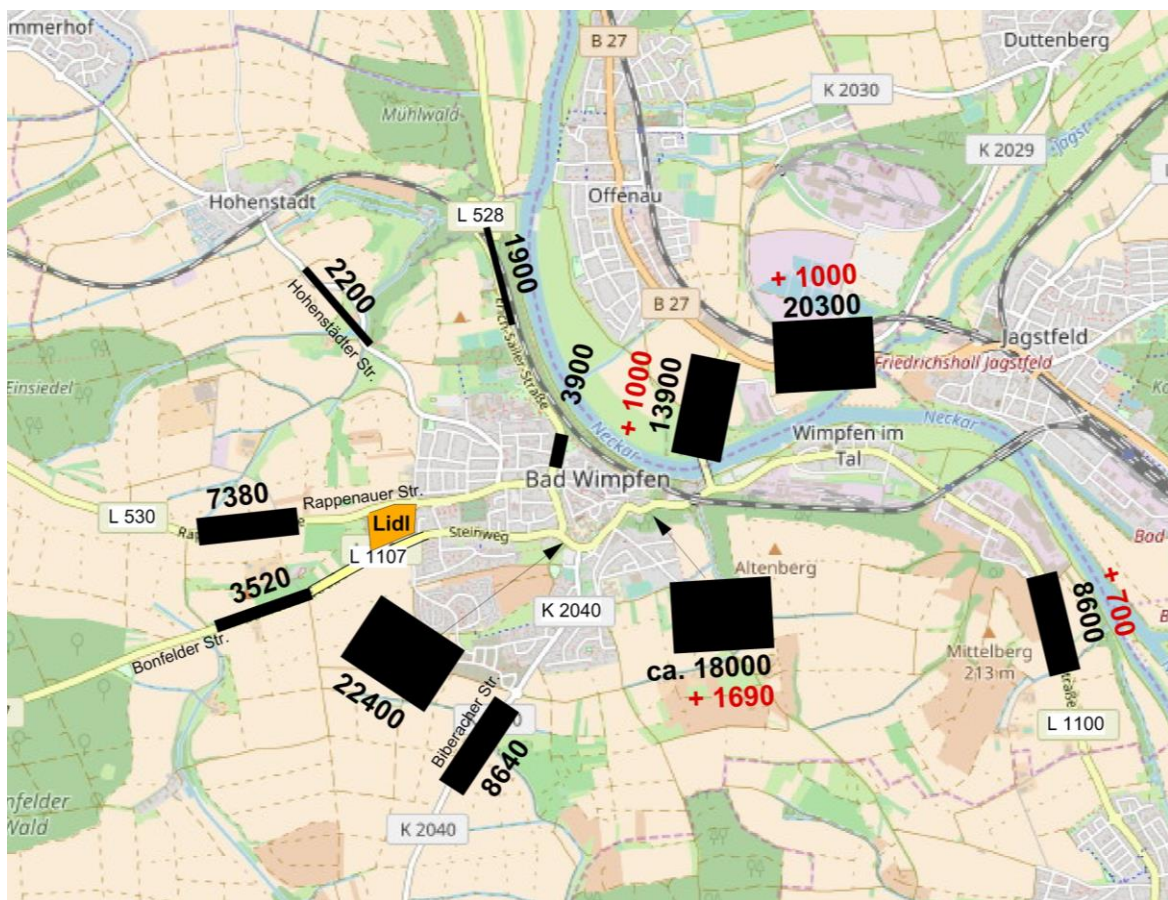
Die höchste Belastung tritt danach auf der L 530 zwischen Steinweg und Biberacher Straße mit über 20.000 Kfz/Tag auf, eine ähnlich hohe Belastung ist im Abschnitt bis zur Neckarbrücke anzunehmen. Auf der Neckarbrücke selbst sind knapp 14.000 Kfz/Tag gezählt worden. Belastungen in der Größenordnung 7 - 8.000 Kfz/Tag haben die Biberacher Straße (K 2040) und die Rappenauer Straße (L 530), alle anderen Straßen liegen außerorts bei Tageswerten um 3.000 Kfz und darunter.

3. Verkehrsmengen mit Lidl-Ansiedlung

Die Ansiedlung der Lidl-Zentrale wird zusätzlichen Verkehr erzeugen. In der Zentrale sollen 1.300 Beschäftigte arbeiten, etwa 1.500 Stellplätze sind vorgesehen. In der Studie "Verkehrswirksamkeit Tangente" werden etwas mehr als 3.200 zusätzliche Kfz-Fahrten auf das Straßennetz verteilt, d.h. es wird etwa von 1.600 Zu- und ebenso vielen Abfahrten pro Regelwerktag ausgegangen [1, Folie 13].

Wir haben diese Ansätze übernommen und die zusätzlichen Belastungen unserem Bestandsbelastungsplan entsprechend hinzu gerechnet, also auf das heutige Straßennetz umgelegt. Der Belastungsplan mit Lidl-Ansiedlung sieht dann folgendermaßen aus:

Abbildung 2:
Tagesverkehrsmengen Bestand mit Lidl-Ansiedlung
Angaben in Kfz/24 h



Kartengrundlage: openstreetmap

Die Verkehrsbelastung auf der L 530 zwischen Steinweg und Biberacher Straße steigt auf 22.400 Kfz/Tag, in der weiteren Abfolge zur Neckarbrücke hin auf knapp 20.000 Kfz/Tag (plus 1.690 Kfz/Tag). Da hier die genauen Verkehrsmengen bzw. die Aufteilung auf die L 1100 und die Neckarbrücke nicht bekannt sind, werden die geschätzten Zusatzbelastungen in rot dargestellt.

Die Verkehrsbelastungen auf den westlichen Überortsstraßen steigen teilweise moderat (Bonfelder Straße plus 420 Kfz/Tag, Rappenaue Straße plus 80 Kfz/Tag), die höchste Zunahme wird mit knapp 1.000 Kfz/Tag für die Biberacher Straße (K 2040) angenommen.

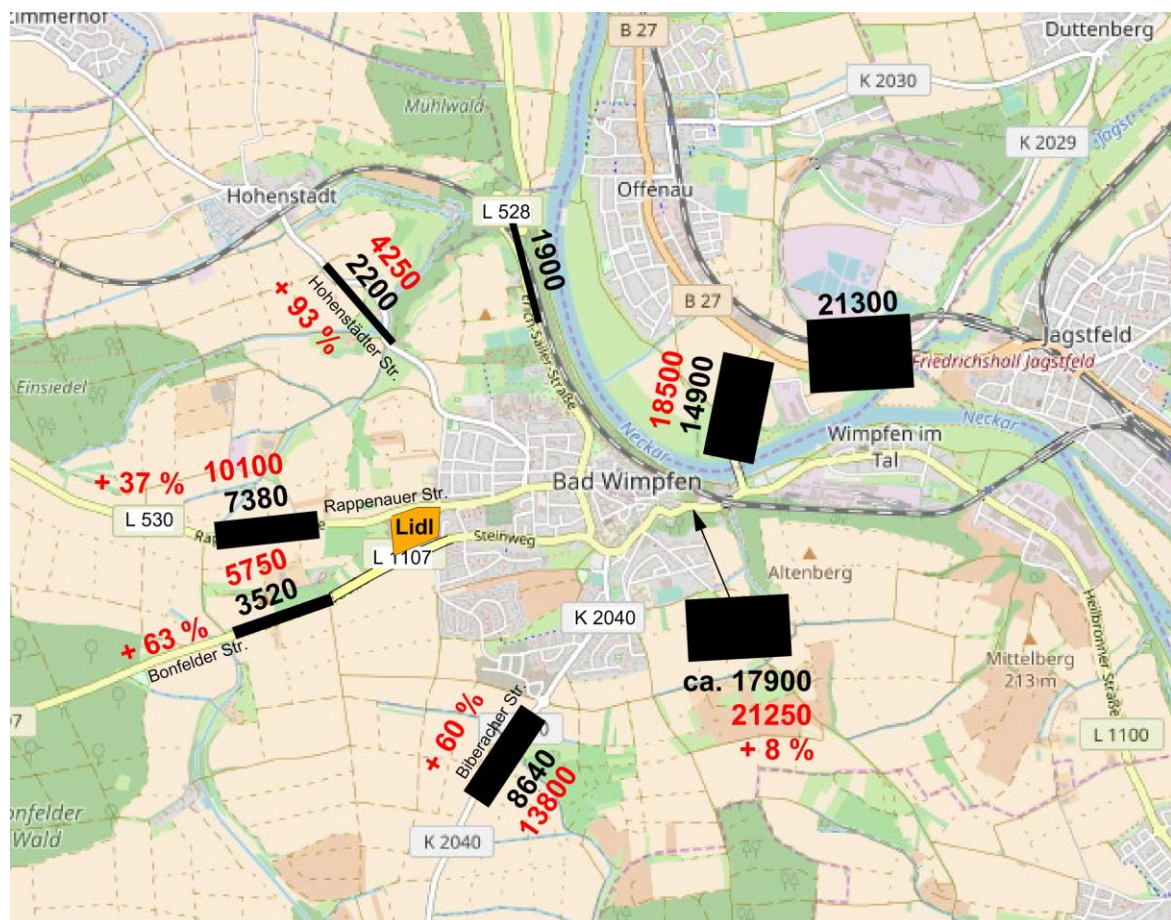
4. Verkehrsprognose

In der Studie "Verkehrswirksamkeit Tangente" wird der Nullfall für den Planungshorizont 2030 plus Lidl-Ansiedlung dargestellt [1 Folie 12]. Ergänzend sind der 6-streifige Ausbau der A 6 und die Nordumfahrung Frankenbach - Neckargartach bis zum Prognosehorizont als realisiert angesetzt. Inwieweit sich diese beiden Maßnahmen auf die Prognoseverkehrsbelastungen auswirken, wird nicht ausgeführt.

Nach den Prognosezahlen der Stadtverwaltung Bad Wimpfen wird bis 2030 ein Einwohnerzuwachs von 6.800 auf 7.500 angenommen, also eine Zunahme um etwa 10 %. Wird für die Umfeldgemeinden eine ebenso hohe Zuwachsrate angesetzt, könnte man pauschal eine Zunahme im Kfz-Verkehr um 10 % bis 2030 anrechnen. Allerdings ist dieser lineare Zusammenhang zwischen Einwohnerentwicklung und Bevölkerungsentwicklung nicht zwingend gegeben. Es besteht durchaus die Möglichkeit, den Modal Split zu steuern z.B. zugunsten des Umweltverbundes.

Wir wollen diese Frage aber hier nicht weiter vertiefen, sondern unsere Zahlen Bestand 2015/18 + Lidl-Ansiedlung mit den Zahlen der Studie Prognose 2030 + Lidl-Ansiedlung + 6-spuriger Ausbau A 6 und Nordumfahrung Frankenbach (in der Studie heißt dieser Netzfall: Nullfall plus 1- Prognose 2030) vergleichen. Hier müsste etwa der 10-prozentige Bevölkerungszuwachs als Differenz abgebildet werden.

Abbildung 3:
Vergleich Tagesverkehrsmengen Bestand mit Lidl-Ansiedlung (schwarz)
und Prognose 2030 Nullfall plus BS Ingenieure (rot)
Angaben in Kfz/24 h



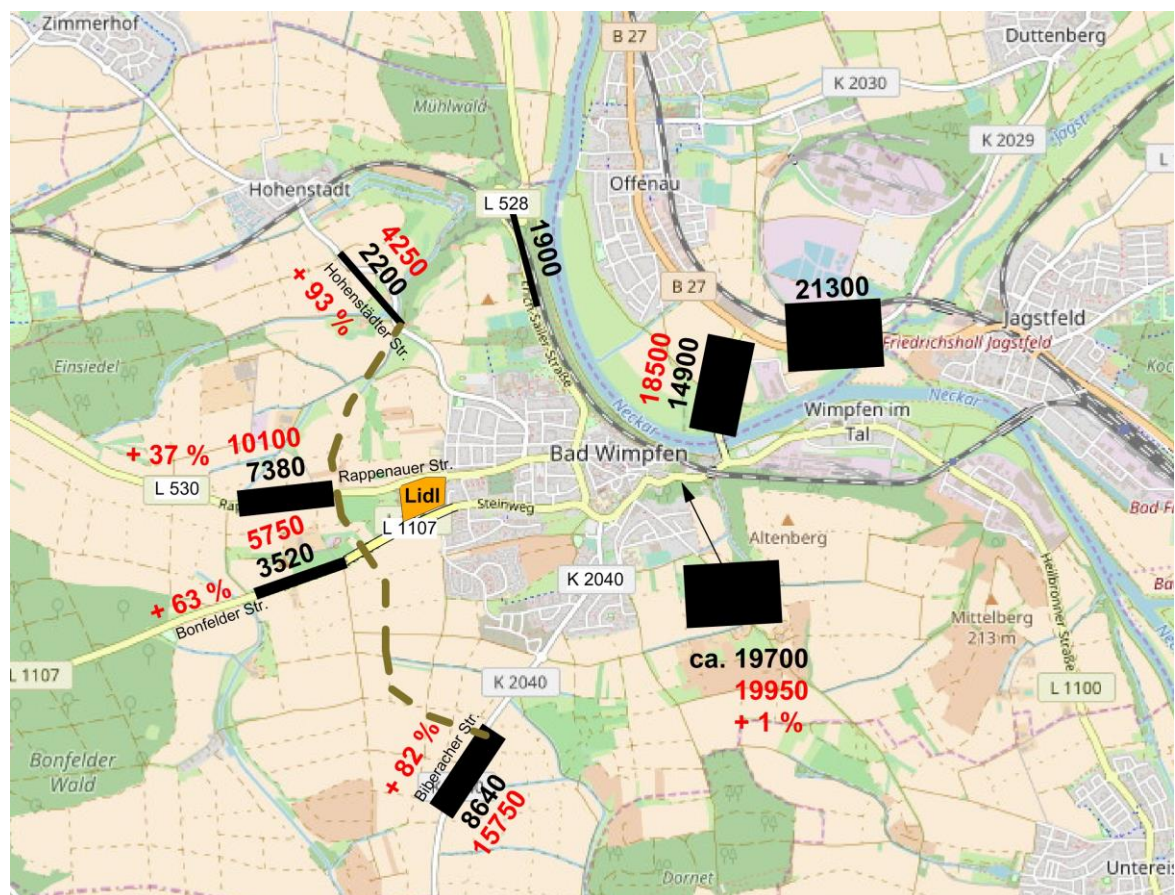
Kartengrundlage: openstreetmap

Erstaunlicherweise liegt nur die Verkehrszunahme auf der L 530 zwischen Biberacher Straße und Neckarbrücke etwa im Korridor von 10 Prozent. Wir haben auf der Biberacher Straße und der Bonfelder Straße nach BS Ingenieure Zunahmen um 60 % und mehr gegenüber unserem Ansatz Bestand + Lidl-Ansiedlung, auf der Hohenstädter Straße sogar fast eine Verdoppelung der Verkehrsmenge. Und die Rappenauer Straße hat fast 3.000 Kfz /Tag mehr, was einem Zuwachs um 37 % entspricht.

Diese extremen Verkehrszunahmen sind weder aus der Bevölkerungsentwicklung noch aus den aufgeführten zusätzlichen Maßnahmen Autobahnausbau und Nordumfahrung Frankenbach - Neckargartach abzuleiten. Wurden sie angesetzt, um die Westtangente Bad Wimpfen zu begründen?

Weiter ungeklärt ist, warum bei BS Ingenieure die Verkehrsmenge in der äußeren Biberacher Straße in den beiden Fällen mit Tangente "lang" und "kurz" um 1950 Kfz/Tag gegenüber dem Nullfall plus 1- Prognose 2030 zunimmt, während alle anderen Verkehrsmengen gleich bleiben bzw. für die L 530 vor der Neckarbrücke sogar mit weniger Verkehr gerechnet wird. Diese "Zunahme" (vergleiche Biberacher Straße Abbildung 3 und 4) schien erforderlich zu sein, um eine ausreichende Verkehrsbelastung auf die Tangente zu bekommen. Begründet wird sie nicht, plausibel ist sie auch nicht.

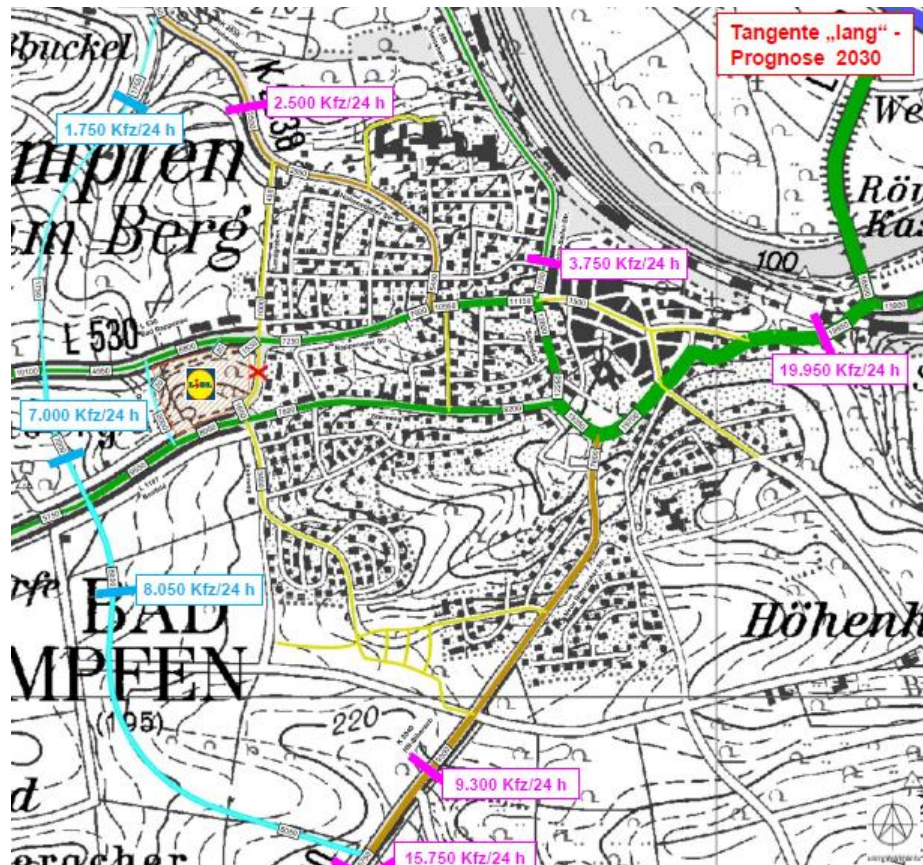
Abbildung 4:
Vergleich Tagesverkehrsmengen Bestand mit Lidl-Ansiedlung
und Prognose 2030 mit Tangente BS Ingenieure
Angaben in Kfz/24 h



5. Wirksamkeit der Tangente

Untersucht werden in der Studie "Verkehrswirksamkeit Tangente" [1] eine Tangente "lang" zwischen Hohenstädter und Biberacher Straße und eine Tangente "kurz" zwischen Rappenauer und Biberacher Straße. Der erste Fall ist in Abbildung 5, der zweite in Abbildung 6 dargestellt.

**Abbildung 5:
Belastungsplan Tangente "lang"
nach BS Ingenieure**



Quelle: BS Ingenieure / Stadt Bad Wimpfen, Verkehrswirksamkeit Tangente, 22.3.2018, Folie 2

Auf Basis welcher Grundlagen die Verkehrsumlegung auf die Tangenten vorgenommen wurde, wird in der Studie nicht erläutert. Voraussetzung für eine Umlegung auf ein neues Netz ist, dass Ziele und Quellen der Fahrten bekannt sind, z.B. durch eine Verkehrsbefragung erhoben wurden. Eine solche Befragung hat unseres Wissens nicht stattgefunden.

Die Prognosebelastung der Tangente "lang" wird im nördlichen Abschnitt (Abschnitt A: Hohenstädter Straße - Rappenauer Straße) mit 1.750 Kfz/Tag angegeben, im mittleren Abschnitt (Abschnitt B: Rappenauer Straße - Bonfelder Straße) mit 7.000 Kfz/Tag und im südlichen Abschnitt (Abschnitt C: zwischen Bonfelder und Biberacher Straße) mit 8.050 Kfz/Tag.

Schaut man sich die überörtlichen Verkehrsbeziehungen an, so wird deutlich, dass die meisten Fahrten aus dem Westen und aus Biberach in Richtung Wimpfen im Tal / Neckarbrücke bzw. in Gegenrichtung orientiert sind. Das sind alles Verkehrsbeziehungen, die alle nicht über die dargestellte Westtangente laufen.

Verkehrsbeziehungen zwischen äußerer Hohenstädter Straße und äußerer Rappenauer Straße sind genauso wenig sinnvoll wie zwischen äußerer Hohenstädter Straße und äußerer Bonfelder Straße oder zwischen äußerer Rappenauer Straße und äußerer Bonfelder Straße oder äußerer Biberacher Straße oder zwischen äußerer Bonfelder Straße und äußerer Biberacher Straße. Bad Rappenau, Bonfeld und Biberach sind untereinander direkter verknüpft als über die Umfahrt Bad Wimpfen, ebenso Hohenstadt und Bad Rappenau bzw. Bonfeld.

Die einzige Beziehung im Durchgangsverkehr, die sinnvollerweise über eine Westtangente "lang" umgelegt werden kann, ist die zwischen der Hohenstädter Straße und der Biberacher Straße. Die Hohenstädter Straße hat heute 2.200 Kfz/Tag, mit plus 10 % Einwohnerzunahme 2.400 Kfz/Tag im Jahr 2030. Aus der Differenz zwischen Umlegung Tangente "lang" und Tangente "kurz" kann man ableiten, dass der Durchgangsverkehr zwischen diesen Straßen mit maximal 300 Kfz/Tag angenommen wurde - dies ist der Unterschied der Prognosebelastung zwischen den beiden Netzfällen für den südlichen Abschnitt.

Zu diesen 300 Kfz/Tag, die auf der Tangente umgelegt werden, ist das Verkehrsaufkommen der Lidl-Zentrale hinzu zu rechnen. Nach Folie 13 der Studie sind das 940 Kfz/Tag zwischen Bonfelder und Biberacher Straße. Je nachdem, wie die Zufahrt zum Lidl-Gelände organisiert ist, kann diese Verkehrsmenge auch auf den mittleren Abschnitt zwischen Bonfelder und Rappenauer Straße angesetzt werden.

Vom übrigen Ziel- und Quellverkehr Bad Wimpfens wird nur ein verschwindend kleiner Teil die Westtangente benutzen, etwa aus dem Bereich Süd-, Nord- und Oststraße in Richtung Biberach und in Gegenrichtung oder aus dem Bereich der südwestlichen Neubaugebiete zur Rappenauer oder Hohenstädter Straße. Für den Binnenverkehr spielt die Westtangente praktisch keine Rolle.

Von daher sind auf Basis der vorhandenen Daten und logischer Überlegungen nur rund 1.300 Kfz/Tag südlich der Rappenauer Straße und rund 300 Kfz/Tag nördlich der Rappenauer Straße auf der Westtangente sicher anzunehmen. Wird zusätzlich noch ein Anteil Ziel- und Quellverkehr und sogenannter "Schleichverkehr" zur Umfahrung der hochbelasteten Innenstadt angesetzt, kommt man auf maximal 2 - 2.500 Kfz/Tag auf der Umgehungsstraße.

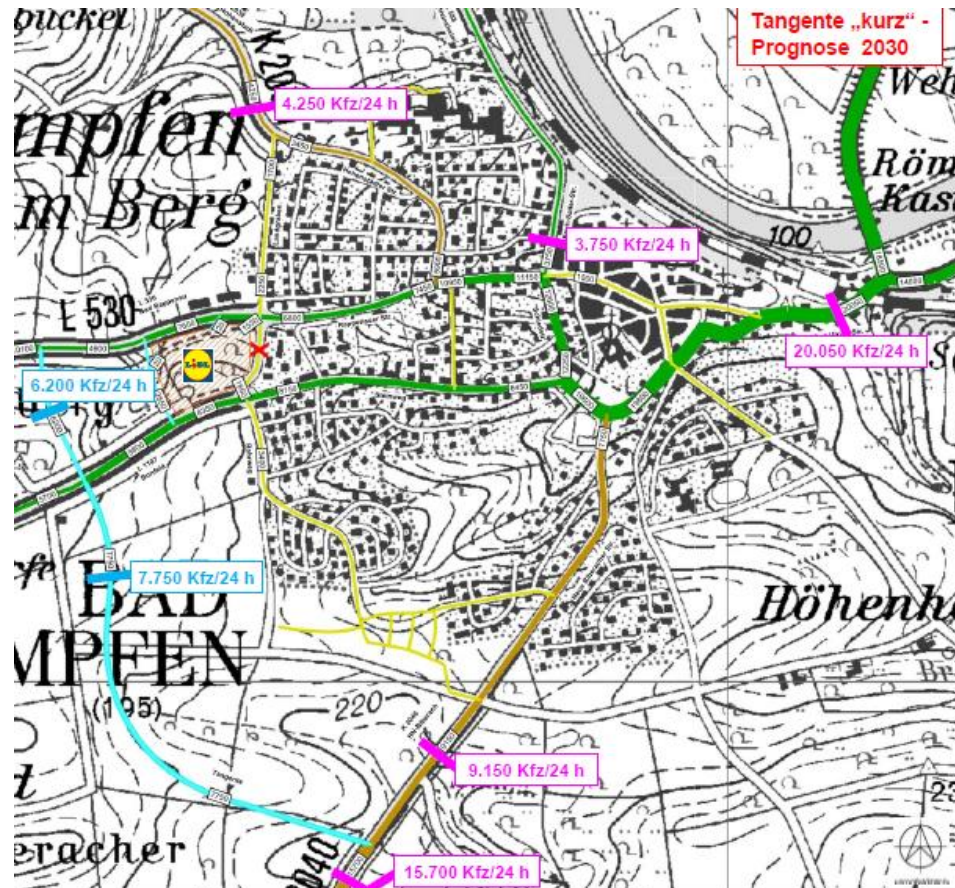
Die in der Studie genannten 7 - 8.000 Kfz/Tag auf der Tangente sind weder belegt noch scheinen sie nach unseren Recherchen in einer plausiblen, realistischen Größenordnung zu liegen.

Anmerkung dazu: Natürlich können sich höhere Verkehrsbelastungen einstellen, wenn neue Straßen gebaut werden und sich dadurch auch überörtliche Relationen verändern: So könnte die Tangente Bad Wimpfen u.U. zur Verlagerung von Verkehr von der B 27 beitragen oder eine gute Verbindung zwischen Bad Rappenau und Biberach darstellen. Aber solche Verkehrsverlagerungen wünscht sich die Stadt sicher nicht und möchte diese sicher auch nicht finanzieren.

Die Gutachter der Studie "Verkehrswirksamkeit Tangente" haben trotz aufgebauschter Zahlen schnell festgestellt, dass der nördliche Teil der Tangente "lang" aufgrund zu geringer Prognoseverkehrsmengen keine Chance auf Umsetzung hat. So wird die Tangente "kurz" präsentiert, deren Prognoseverkehrsmengen ebenso wenig begründet sind wie bei der Tangente "lang". Wer - außer den Lidl-Beschäftigten - fährt von der Biberacher Straße auf die Rappenauer Straße bzw. in Gegenrichtung? Von Biberach nach Bad Rappenau kann heute problemlos über Bonfeld gefahren werden. Diese Fahrt über Bad

Wimpfen mittels Tangente attraktiver zu machen und den Verkehr dahin zu verlagern, ist weder sinnvoll noch wünschenswert.

Abbildung 6:
Belastungsplan Tangente "kurz"
nach BS Ingenieure



Quelle: Stadt Bad Wimpfen, Verkehrswirksamkeit Tangente, 22.3.2018, Folie 5

Anzumerken ist weiter, dass im Netzfall mit Tangente gegenüber dem Bestand innerhalb der Stadt Wimpfen keine spürbaren Verkehrsentlastungen zu erwarten sind: In der Biberacher Straße innen sind 9.150 Kfz/Tag prognostiziert, heute mit Ansatz Lidl 8.640 Kfz/Tag. Auch auf den anderen Innerortsstraße sind die Verkehrsbelastungen nicht spürbar geringer, auf der L 530 zwischen Biberacher Straße und Neckarbrücke sind über 20.000 Kfz/Tag prognostiziert, was dem heutigen Bestand plus Lidl-Mitarbeiter entspricht.

6. Fazit

Die Studie "Verkehrswirksamkeit Tangente" erfüllt weder methodisch noch inhaltlich die Anforderungen, die üblicherweise an eine solche Trassenuntersuchung mit Prognosebelastungsberechnungen gestellt werden. Bezeichnenderweise wird am Ende der Präsentation auch eine Verkehrsuntersuchung als weiteres erforderliches Gutachten gefordert.

In der Studie sind keine Bestandsverkehrsmengen belegt, die Ansätze für den Prognosehorizont 2030 und der Verkehrsprognose werden nicht dargestellt (ausgenommen die Wirkung der Lidl-Ansiedlung). Unerklärlich sind die hohen Verkehrszunahmen bis 2030 auf den überörtlichen Straßen, die durch die Tangente verbunden werden. Die Verkehrsbeziehungen, welche Grundlage einer Verkehrsumlegung auf die geplante Tangente sind, werden in der Studie nicht belegt, die Umlegung selbst erscheint auf Basis überhöhter Prognosezahlen völlig willkürlich vorgenommen zu sein. Sollte es entsprechende Unterlagen geben, müssen diese vorgelegt werden und nachprüfbar sein. So erscheint der Eindruck, dass die Studie nur im Interesse der Gutachter, eventuell auch des Investors der Lidl-Ansiedlung erstellt wurde.

Angesichts der vielfältigen Probleme, die mit zunehmendem Verkehrsaufkommen verbunden sind wie Lärm, Versiegelung, Zerschneidung der Landschaft, Gefährdung, Schadstoffbelastung von Luft und Boden bis hin zur weiteren CO₂-Belastung, kann man heute nicht mehr eindimensionale, technokratische Verkehrslösungen, welche nur auf zusätzlichen Straßenbau setzen, verfolgen. Aufgabe ist es, nachhaltige Lösungen zu suchen, mit denen wir unsere Umwelt nicht weiter zerstören, sondern lebenswerte Räume für unsere Kinder und Enkel schaffen. Solche Lösungen gehen davon aus, dass der motorisierte Individualverkehr reduziert und der Umweltverbund mit ÖPNV, Rad und Zufußgehen gestärkt wird.

Die Ansiedlung der Lidl-Zentrale an diesem Standort in Bad Wimpfen ist aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrsplanung von Grund auf verfehlt, da es hier keine optimalen Bedingungen für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr gibt und diese auch nur bedingt geschaffen werden können. Denkbar wäre aber, dass der Investor selbst Wege sucht, den Umweltverbund - ÖV, Rad, zu Fuß gehen - zu fördern, um das prognostizierte zusätzliche Verkehrsaufkommen deutlich zu reduzieren.

Anmerkungen:

[1] Stadt Bad Wimpfen "Verkehrswirksamkeit Tangente", BS Ingenieure Ludwigsburg, vorgestellt im Gemeinderat der Stadt Bad Wimpfen am 22. März 2018

[2] Diese Zählungen sind im Internet zu finden unter: www.svz-bw.de

[3] Aus vergleichbaren Erhebungen des Gutachters wird der Umrechnungsfaktor von 4 auf 24 Stunden von 3,1 angesetzt. Die 4-Stunden-Werte 15 - 19 Uhr betrugen in der Biberacher Straße am 21. Juni 2018 2474 Kfz, der Tageswert liegt bei rund 7 700 Kfz.