

Auszug aus dem Entwurf des Regionalplans Neckar Alb (liegt derzeit aus) zum Thema Verkehr (MIV)

Ab Seite 101 (Punkt 4.1) des Textteils wird das Thema Verkehr abgehandelt.

4.1 Verkehr

- G (1) Dem steigenden Verkehrsaufkommen in der Region Neckar-Alb ist nach dem Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ der Verkehrsinfrastruktur Rechnung zu tragen. Die Auslastung der Kapazitäten ist durch die Verknüpfung der Verkehrsmittel und der Transportsysteme zu erhöhen. Dazu ist die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern zu fördern.
- G (2) In der Region Neckar-Alb sind die Knotenpunkte für die Verknüpfung der Verkehre (z. B. Umschlageneinrichtungen für den Kombinierten Verkehr, P+R-Plätze, P+M-Plätze, B+M-Plätze, Omnibusknoten an Bahnhöfen) auszubauen.
- G (3) Durch die Abstimmung der raumbedeutsamen Planungen, wie z. B. Festlegung von verdichteten Wohnbauflächen und dezentralen Industrie-/Gewerbeschwerpunkten mit der Verkehrsplanung, ist eine Verminderung des Verkehrsaufkommens anzustreben und die Auslastung des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.
- G (4) Zur Verbesserung der Standortgunst der Region Neckar-Alb innerhalb der Euro-päischen Metropolregion Stuttgart sind die Verbindungen zum großräumigen Verkehrsnetz in alle Richtungen auszubauen.

Begründung

zu PS 4.1 G (1)

Sämtliche Verkehrsprognosen für die Bundesrepublik Deutschland gehen von einer weiterhin kräftigen Zunahme der Motorisierung und der Mobilität aus. Hinzu kommt ein verstärktes Wachstum im Güterverkehr durch die Erweiterung des europäischen Binnenmarktes und die wirtschaftliche Entwicklung der Märkte in Osteuropa und in Asien sowie durch die Veränderungen bei den Produktionsverfahren durch immer stärkere Arbeitsteilung in Verbindung mit neuen Produktions- und Lieferverflechtungen. Dem muss auch die Verkehrsinfrastruktur in der Region Neckar-Alb auf lange Sicht Rechnung tragen. Dabei soll der Grundsatz „Ausbau vor Neubau“ zur Geltung kommen. Für die Erhaltung der Standortgunst spielt der Umweltschutz bei der Neuordnung des Verkehrssystems und beim Ausbau der Verkehrswege eine wichtige Rolle. Bei der Beurteilung der Standortgunst werden die „weichen“ Standortfaktoren, z. B. Wohnqualität, intakte Umwelt, Freizeitwert, kulturelles Angebot, weiter an Bedeutung gewinnen.

zu PS 4.1 G (2)

Die bestehenden Verkehrswege (Schiene, Straße) und Transportsysteme (Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) sollen sich gegenseitig ergänzen, um die Auslastung der Transportkapazitäten insgesamt zu erhöhen. Dabei erlangt der Ausbau der Schnittstellen zwischen den Verkehrssystemen große Bedeutung.

Der infrastrukturelle Ausbau der Schnittstellen ist Voraussetzung für die angestrebte Vernetzung der Verkehrssysteme.

zu PS 4.1 G (3)

Die Siedlungstätigkeit ist mit den Erfordernissen der Verkehrssysteme besser zu verknüpfen. Dem dient das punktaxiale Siedlungskonzept (Kapitel 2). Durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrs-

systeme und die Bündelung der Verkehre im Rahmen einer mit den Erfordernissen der Siedlungstätigkeit abgestimmten Gesamtkonzeption kann der Verkehr effizienter organisiert werden, wodurch auch eine Verminderung von Verkehren möglich wird.

zu PS 4.1 G (4)

Die verkehrliche Anbindung an die großräumigen Verkehrsnetze stellt einen wichtigen Standortfaktor dar und beeinflusst nachhaltig die wirtschaftlichen Entwicklungschancen einer Region. Da die Region Neckar-Alb - obwohl Teil der Europäischen Metropolregion Stuttgart - vom großräumigen Verkehrsnetz (Autobahn, Flughafen, Schienenfernverkehr) nur tangiert wird, hat die Verbesserung der Anbindung, und zwar in alle Richtungen, höchste Priorität.

4.1.1 Straßen

G (1) Das Straßennetz in der Region Neckar-Alb ist dort zu ergänzen und auszubauen, wo dies zur Erschließung oder zur Entlastung von Siedlungen oder für die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten erforderlich ist.

Z (2) Dem Ausbau des vorhandenen Straßennetzes ist im Interesse eines sparsamen Umgangs mit dem Freiraum gegenüber dem Neubau von Straßen der Vorzug zu geben. Neben dem Ausbau- und Neubau ist auch die Erhaltung des bestehenden Straßennetzes von großer Bedeutung.

Z (3) Entlang der Entwicklungsachsen im Verdichtungsraum und entlang der Landesentwicklungsachsen sind Flächen für den mehrspurigen Ausbau des Straßennetzes langfristig freizuhalten.

Z (4) Folgende Straßenverbindungen haben für die Region Neckar-Alb höchste Bedeutung:

- B 27: Stuttgart - Tübingen - Balingen - Rottweil
- B 28/B 28 neu A 81 - Rottenburg - Tübingen - Reutlingen - Metzingen - Bad Urach -
- B 465 Münsingen - Ehingen
- B 312/B 313/ Alaufstieg im Echaztal mit Anbindung nach Norden und nach Süden
- B 464: (Umfahrung Grafenberg, Dietwegtrasse, Scheibengipfeltunnel, Umfahrung Engstingen)
- B 463/A 81: Albstadt - Balingen - Bisingen - Haigerloch - A 81

Diese sind in der Raumnutzungskarte als Vorranggebiet (VRG) dargestellt.

Z (5) Die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Straßenbaumaßnahmen sind vorrangig zu verwirklichen:

- B 27: OU Tübingen - Bläsibad - Nehren - Bodelshausen
- B 28 neu: Rottenburg - Tübingen
- B 312: OU Reutlingen Scheibengipfeltunnel
- B 313: OU Grafenberg
- B 463: OU Albstadt-Lautlingen

Diese sind in der Raumnutzungskarte als Vorranggebiet (VRG) dargestellt.

Z (6) Die Region Neckar-Alb drängt darauf, die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 im Weiteren Bedarf enthaltenen Straßenbaumaßnahmen zu verwirklichen:

- B 27: Balingen - Dotternhausen
- B 27: OU Schömburg
- B 32: OU Jungingen
- B 32: OU Burladingen
- B 312: Metzingen-West
- B 312: Alaufstieg im Echaztal, OU Pfronstetten, OU Tigerfeld, OU Huldstetten, OU Zwiefalten
- B 312/B 313: OU Engstingen
- B 313: Trochtelfingen - Engstingen (Engstingen-Haid - Umfahrung Trochtelfingen - Jungnau, teilweise im Verlauf der K 6738)
- B 464: Reutlingen Dietwegtrasse
- B 465: Bad Urach - OU Seeburg - OU Münsingen

Diese sind in der Raumnutzungskarte als Vorranggebiet (VRG) dargestellt.

Z (7) Die im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) 1995 im Vordringlichen und im Weiteren Bedarf enthaltenen und noch nicht umgesetzten Straßenbaumaßnahmen sind zu verwirklichen:

- L 230: Münsingen - Laichingen, OU Böttingen, OU Magolsheim
- L 360: Ortsumfahrung Bisingen - Bisingen-Thanheim - Albstadt-Onstmettingen
- L 384: OU Reutlingen-Ohmenhausen
- L 390: Rosenfeld-Heiligenzimmern - Haigerloch-Gruol
- L 410: OU Rangendingen
- L 415: OU Geislingen
- L 449: OU Winterlingen - OU Bitz

Diese sind in der Raumnutzungskarte als Vorranggebiet (VRG) dargestellt.

V (8) Um eine weitere Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs vor allem im Berufsverkehr zu erreichen, sollen Fahrgemeinschaften gefördert werden. Dazu wird vorgeschlagen, folgende P+M-Plätze (Parken + Mitfahren) einzurichten oder zu erweitern:

- Balingen (B 27/B 463) und (B 27/L 415)
- Bisingen (B 27/L 360/B 463 neu)
- Hechingen (B 27/L 410, Nord) und (B 27/B 32, Mitte)
- Bodelshausen (B 27/L 389)
- Offerdingen (B 27/L 385)
- Gomaringen (B 27/L 230)
- Kirchentellinsfurt (B 27/L 379)
- Walddorfhäslach (B 27/B 464)
- Rottenburg am Neckar (A 81/B 28a)
- Kusterdingen (B 28/K 6903)
- Jettenburg (B 28/K 6907)
- Reutlingen (B 28, Industriegebiet Mark-West, Betzinger Knoten)

Diese sind in der Raumnutzungskarte als Vorschlag (V) dargestellt.

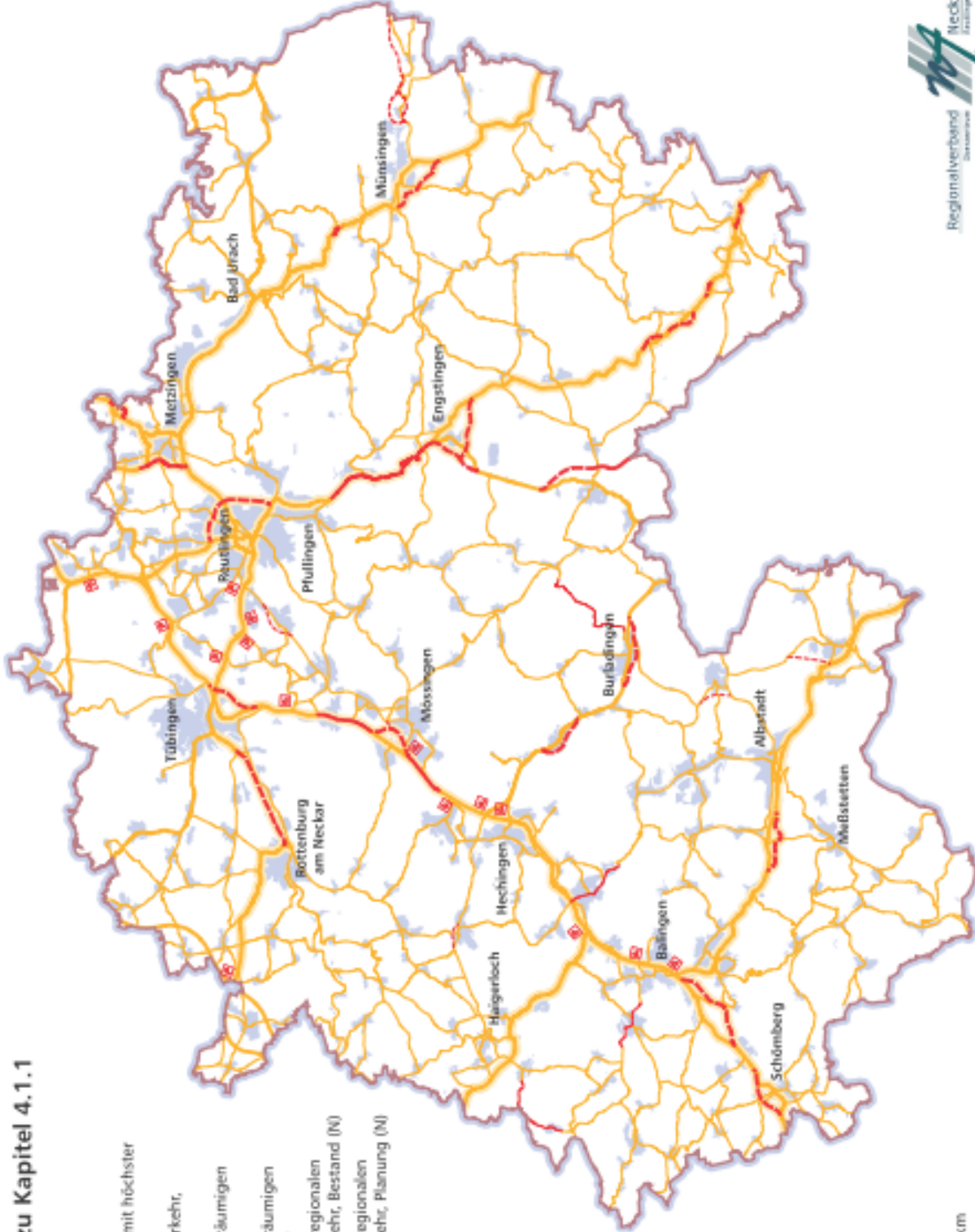
G (9) Zur Stärkung des Fahrradverkehrs ist in Ergänzung des Straßennetzes ein kategorisiertes Radwegenetz mit einheitlicher Beschilderung anzustreben. Die Vernetzung bestehender Rad-, Feld- und Wanderwege ist dabei vorzusehen.

Übersichtskarte zu Kapitel 4.1.1

Legende

-  Straßenverbindung mit höchster Bedeutung (VRG)
-  Trasse für Straßenverkehr, Ausbau (VRG)
-  Straße für den großräumigen Verkehr, Bestand (N)
-  Straße für den großräumigen Verkehr, Planung (N)
-  Straße für den überregionalen und regionalen Verkehr, Bestand (N)
-  Straße für den überregionalen und regionalen Verkehr, Planung (N)
-  P + M - Platz (V)

-  Siedlungsfläche
-  Regionsgrenze



Maßstab 1 : 350 000
 0 2,5 5,0 7,5 10,0 km

Begründung

zu PS 4.1.1 G (1)

Der Straßenverkehr wird auch in Zukunft eine wesentliche Rolle im Verkehrssystem spielen. Die Bemühungen, Fernverkehrsleistungen im Personen- und im Güterverkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger zu verlagern oder durch logistische und informationstechnische Maßnahmen zu reduzieren, stellen die Notwendigkeit eines funktionsfähigen Fernstraßennetzes nicht in Frage (PS 4.1.6 LEP 2002). Die Straßen der Region Neckar-Alb werden auch in Zukunft den überwiegenden Teil des Verkehrs aufnehmen müssen.

zu PS 4.1.1 Z (2)

An Verkehrsplanungen werden zunehmend strengere Maßstäbe bezüglich der Umweltverträglichkeit gestellt. Im Sinne des sparsamen Umgangs mit der Landschaft soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes Vorrang gegenüber dem Neubau von Straßen haben. Für die Erhaltung des Straßennetzes müssen regelmäßig die dazu erforderlichen Mittel bereitgestellt werden.

zu PS 4.1.1 Z (3)

Die Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 und im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (GVP) 1995 vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen in der Region Neckar-Alb ist notwendig, um langfristig die Funktionsfähigkeit des regionalen Verkehrssystems zu erhalten. Deshalb ist es erforderlich, Flächen für den mehrspurigen Ausbau von Straßen langfristig freizuhalten.

zu PS 4.1.1 Z (4)

Der Ausbau der Straßen, die die Region an das überregionale Fernstraßennetz anbinden, hat für die Region Neckar-Alb höchste Priorität. Diese sind in der Raumnutzungskarte mit dem Symbol „Trasse für den Straßenverkehr, Ausbau (VRG)“ als Vorranggebiete dargestellt. Bei Straßenplanungen, die noch nicht rechtskräftig planfestgestellt sind, erfolgt die Darstellung des geplanten Aus- und Neubaus auf der bestehenden Trasse. Damit bestehen zukünftig alle Möglichkeiten, die endgültige Trassenfestlegung auszuformen. Zur Verbesserung der Transparenz ist in der Raumnutzungskarte der Aus- und Neubau von Straßen zusammengefasst.

zu PS 4.1.1 Z (5)

Grundlage für den Aus- und Neubau des klassifizierten Straßennetzes ist bei Bundesstraßen der Bedarfsplan des Bundes, der als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz am 01.07.2004 vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde. Wegen den fehlenden Autobahnen in der Region Neckar-Alb ist es von besonderer Bedeutung, dass die im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthaltenen Maßnahmen schnellstmöglich ausgebaut werden.

zu PS 4.1.1 Z (6)

Der Bund hat mit seinem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2001 bis 2015 eine Priorisierung der Maßnahmen in den Vordringlichen und in den Weiteren Bedarf vorgenommen. Diese Unterscheidung ist erforderlich, da der Bund die entsprechenden Investitionskosten für den genannten Zeitraum bei weitem nicht bereitstellt. Das Land ist im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Planung zuständig und muss für einen effizienten Einsatz der Planungsmittel sorgen. Die im Weiteren Bedarf enthaltenen Maßnahmen des Bedarfsplans für Bundesstraßen haben für die Region Neckar-Alb ebenfalls große Bedeutung und müssen schnellstmöglich umgesetzt werden.

zu PS 4.1.1 Z (7)

Grundlage für den Aus- und Neubau des klassifizierten Straßennetzes ist bei Landesstraßen der Generalverkehrsplan (GVP) des Landes Baden-Württemberg. Der GVP 2010 löst den Plan aus dem Jahr 1995 ab. Die Rahmenbedingungen des neuen GVP sind Nachhaltigkeit, Realitätsnähe und Haushaltskonsolidierung. Der GVP trennt die verkehrspolitischen Grundsätze von der Maßnahmenplanung. Der Maßnahmenplan zum GVP 2010 wurde noch nicht veröffentlicht. Die im Vordringlichen und im Weiteren Bedarf enthaltenen und noch nicht umgesetzten Straßenbaumaßnahmen aus dem GVP 1995 sind in der Region Neckar-Alb zu verwirklichen.

zu PS 4.1.1 V (8)

Fahrgemeinschaften reduzieren die Fahrleistungen von Kraftfahrzeugen und tragen dadurch zur Verkehrsvermeidung bei. In der Region Neckar-Alb sollen die Anschlussstellen von Bundesautobahnen (A 81 Rottenburg-Ergenzingen) und Bundesfernstraßen flächendeckend mit Parkplätzen für Fahrgemeinschaften „Parken und Mitfahren“ (P+M) ausgestattet werden. Dadurch soll das „wilde“ Parken vermieden und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Internetplattformen für Pendlernetze und weitere Formen der Vermittlung

von Fahrgemeinschaften in Firmen, Behörden und Bildungseinrichtungen unterstützen das Ziel, Verkehr zu vermeiden. Gewinner sind die Nutzer und die Umwelt, weil gleichzeitig Kosten gespart und Emissionen vermieden werden.

zu PS 4.1.1 G (9)

Die Bundesregierung will mit dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2002 - 2012 die Chancen des Fahrradverkehrs im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik in einem auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrssystem gezielt erschließen. Das Land Baden-Württemberg strebt an, „Fahrradland Nr. 1“ in der Bundesrepublik zu werden und hat am 18.05.2009 das Landesbündnis „ProRad“ gegründet. Das Landesbündnis ProRad setzt an den Schnittstellen von Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft an, um die politische und gesellschaftliche Verankerung der Fahrradmobilität im Land zu gewährleisten. Für Baden-Württemberg soll ein Landesradverkehrsnetz entwickelt werden. Landesweit bedeutsame Hauptradrouten sollen sich an den Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsplanes mit seinen Siedlungsschwerpunkten orientieren. Sie bilden zusammen mit den touristisch ausgerichteten Landesradfernwegen, dem europäischen und dem nationalen Netz das Landesradverkehrsnetz.

Es fehlt bisher eine spezielle Radwegeauschilderung, die auf sichere, schnelle und auch landschaftlich schöne Routen hinweist und auf einer umfassenden Netzplanung basiert. Die an einigen Orten vorhandene Fahrradwegweisung ist oft uneinheitlich und beschränkt sich meist auf das Gebiet einer Gemeinde, eines Landkreises oder eines Fremdenverkehrsverbandes. Derartige Grenzen entsprechen nicht den Bedürfnissen des Radverkehrs.

Bereich Reutlingen:

