

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 09.05.2017

Betreff:

Fortschreibung des Regionalverkehrsplans - Stellungnahme der Stadt Kornwestheim

Anlage(n):

Mitzeichnung
Anlage 1: Stellungnahme der Stadt Kornwestheim
Anlage 2: Maßnahmenblätter (Auszug)

Beschlussvorschlag:

Der Stellungnahme wird zugestimmt.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	09.05.2017	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Der **Regionalverkehrsplan Region Stuttgart** wird derzeit fortgeschrieben. Die Stadt Kornwestheim wurde vom Verband Region Stuttgart als Planungsträger zur Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf des Regionalverkehrsplans bis zum 24.04.2017 aufgefordert. Der Entwurf der Stellungnahme ist der Vorlage in der Anlage beigelegt.

Hintergrund und rechtliche Einordnung

Der derzeit gültige Regionalverkehrsplan (RVP) wurde von der Regionalversammlung im März 2001 beschlossen. Die diesem Planwerk zugrunde liegende Datenbasis resultiert größtenteils aus dem Jahr 1995 und ist entsprechend veraltet. Auch weichen die damals formulierten Prognosen insbesondere zur Einwohnerentwicklung und -struktur, der Entwicklung von Arbeitsplätzen sowie zum Mobilitätsverhalten ganz allgemein deutlich von der aktuellen Entwicklung ab. Mit dem Ziel, ein Handlungskonzept für die zukunftsfähige Entwicklung des Verkehrs in der Region bis ins Zieljahr 2025 zu entwickeln und damit auch die Funktionsfähigkeit als Wohn- und Wirtschaftsstandort sicherzustellen, wurde von der Regionalversammlung bereits im Jahr 2011 das Verfahren zur Fortschreibung des RVP eingeleitet. Das Planwerk ist dabei vergleichbar dem Landschaftsrahmenplan ein den Regionalplan ergänzender Fachplan und damit entsprechend auch für die kommunale Bauleit- und Verkehrsplanung eine wichtige Planungsgrundlage. In seinen Inhalten orientiert sich der RVP an den verkehrspolitischen Vorgaben der EU, den Formulierungen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) sowie – auf Landesebene – dem Generalverkehrsplan (GVP). Weiter wichtige übergeordnete Planwerke sind der Landesentwicklungsplan (LEP) sowie der derzeit gültige Regionalplan aus dem Jahr 2010.

Wesentliche Grundlagen und Ziele des Regionalverkehrsplans

Vergleichbar dem Vorgehen bei der Ausarbeitung des MoKo 2030 der Stadt Kornwestheim wurden vom Verband Region Stuttgart in einem ersten Schritt sehr umfassende Datenerhebungen und zusätzlich eine regionsweite Haushaltsbefragung durchgeführt und daraus ein regionales Verkehrsmodell sowohl für das Analysejahr als auch den Planungshorizont 2025 entwickelt. Auf der Grundlage dieser aktualisierten Mobilitätsdatenbasis konnten nachfolgend unterschiedliche Planungsszenarien ausgearbeitet werden, die die insgesamt rd. 280 verschiedenen Maßnahmen in unterschiedlicher Form miteinander verknüpfen.

Im RVP sind unterschiedliche Ziele formuliert, die zusätzlich zu den rein verkehrlichen Aspekten (z.B. die Verbesserung der Erreichbarkeit, Funktionalität, die Verringerung der Reisezeit oder die Beseitigung von Engpässen) auch der gestiegenen Bedeutung des Umwelt- und Klimaschutzes (Reduktion von CO₂-, Lärm- und Schadstoffemissionen, Minimierung von Bodenversiegelung und Freiraumzerschneidung) Rechnung tragen. Hinzu kommen wirtschaftliche (Kosten / Effizienz, Finanzierbarkeit) und soziale (soziale Ausgewogenheit, Versorgungssicherheit) Ziele, sodass erstmals die 3 Säulen der Nachhaltigkeit erfasst sind. Auch neu ist, dass der RVP von einer strategischen Umweltprüfung (SUP) und damit der Betrachtung der unterschiedlichen Schutzgüter begleitet wird, was das Bemühen des Planungsträgers zur Berücksichtigung nachhaltiger Kriterien bei der regionalen Verkehrsplanung weiter unterstreicht.

Themenschwerpunkte und Einzelmaßnahmen

Der deutliche Schwerpunkt bei den im RVP dargestellten grundsätzlich denkbaren Einzelmaßnahmen liegt im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (hier insbesondere des Schienenverkehrs) und des Motorisierten Individualverkehrs (MIV). Hinzu kommen „Organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen“ sowie Maßnahmenvorschläge zum Fahrradverkehr, der Binnenschifffahrt und dem Luftverkehr. Weiter geht es um Elektromobilität, den Aufbau eines regionalen Verkehrsmanagements sowie den Bereich „Güterverkehr / Logistik“.

Nachfolgend sind die aus Sicht der Stadt Kornwestheim relevanten Einzelmaßnahmen in kompakter Form dargestellt. Die jeweils zugehörige Stellungnahme ist dem der Vorlage in der Anlage 1 beigefügten Anschreibenentwurf zu entnehmen.

A. Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

- S-Bahn

Maßnahme Nr. 84: S-Bahnhaltestelle Kornwestheim Wüstenrot

Der Einrichtung eines neuen S-Bahnhaltepunkts „Kornwestheim-Wüstenrot“ wird vom Verband Region Stuttgart eine hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie ein hohes Nachfragepotenzial zugeschrieben. Demgegenüber werden nur sehr geringe Beeinträchtigungen der Schutzgüter „Mensch“ und „Klima/Luft“ erwartet. Die Maßnahme wird im RVP als „Maßnahme zur Trassenfreihaltung“ eingestuft. Empfohlen wird, offene Fragen zur Wirtschaftlichkeit und den Möglichkeiten einer baulichen Realisierung zu klären.

- Nebenbahnen

Maßnahme Nr. 34: Schusterbahn, Studentakt Kornwestheim – Untertürkheim

Der Einführung eines Studentakts wird von der Region nur eine relativ geringe verkehrliche Wirksamkeit unterstellt. Hinzu kommen bereits umgesetzte Fahrplanverbesserungen in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde. Die Einführung eines Studentakts wird als „Maßnahme der Trassenfreihaltung“ eingestuft.

- Stadtbahn

Maßnahme Nr. 36: Stadtbahn im Raum Ludwigsburg (Markgröningen – Ludwigsburg – Pattonville – Remseck/Aldingen)

Der Maßnahme wird im RVP ganz unabhängig vom Fahrzeugkonzept (Hoch-, Niederflur) eine hohe verkehrliche Wirksamkeit zugeschrieben. Hinzu kommen auch aus umweltökologischer Sicht deutliche Verbesserungen durch die Reduktion des MIV sowie der Verringerung von Emissionen. Das Projekt ist als Maßnahme von höchster Dringlichkeit eingestuft.

Maßnahme Nr. 54: Stadtbahn im Raum Ludwigsburg (Ludwigsburg – Ossweil – Remseck/Neckarrens - Waiblingen)

Der RVP sieht in dieser Maßnahme eine ausgesprochen wirkungsvolle Ergänzung der o.a. Maßnahme 36. Nachgewiesen sind große Nachfragepotenziale, denen allerdings eine hohe Betroffenheit zahlreicher Schutzgüter gegenübersteht. Das Projekt ist als „Maßnahme der hohen Dringlichkeit“ eingestuft.

Maßnahme Nr. 91: Stadtbahnverlängerung Stammheim – Kornwestheim (West) – Ludwigsburg

Die bereits im RVP aus dem Jahr 2001 enthaltene Führung einer Stadtbahnlinie entlang der Solitudeallee wird als „Maßnahme zur Trassenfreihaltung“ eingestuft. Zwar werden zusätzliche Fahrgastpotenziale v.a. im Bereich der in Kornwestheim befindlichen Gewerbeareale sowie eine mögliche Entlastung des Straßennetzes unterstellt, doch stehen diesem erhebliche Beeinträchtigungen aller Schutzgüter gegenüber. Der RVP formuliert, dass ein weiterer Bedarf i.Z. mit der Realisierung weiterer Gewerbeflächen im Westen zu erwarten ist, die Trasse entsprechend freigehalten werden sollte.

B. Maßnahmen im Straßenverkehr

- Autobahnen

Maßnahme Nr. 287b: Ausbau A81 (Pleidelsheim – LB Nord – Zuffenhausen)

Der Ausbau des Streckenabschnitts auf künftig 8 Spuren ist im aktuellen BVWP als weiterer Bedarf mit Planungsrecht ausgewiesen. Der Maßnahme wird eine hohe verkehrliche Wirksamkeit zugewiesen. Entsprechend erfolgt die Einstufung als Maßnahme der höchsten Dringlichkeit.

Maßnahme Nr. 317: Ausbau AS Ludwigsburg-Süd (an heutiger Stelle)

Der RVP stuft dieses Projekt als „Maßnahme zur Trassenfreihaltung“ ein. Begründet wird dies mit den Ergebnissen einer Untersuchung, die eine Notwendigkeit erst dann erkennen lassen, wenn weitere Straßen in der Nähe der Anschlussstelle mit der L1140 angebunden werden. In gleichem Zusammenhang steht auch die:

Maßnahme Nr. 333: Ausbau AS Ludwigsburg-Süd (mit Verlegung nach Süden)

Hier manifestiert der RVP v.a. aus ökologischer Sicht deutliche Nachteile gegenüber der Maßnahme 317. Empfohlen wird, diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen und stattdessen im Bedarfsfall einen klaren Fokus auf den Ausbau der AS Ludwigsburg-Süd (an heutiger Stelle) zu legen.

- Bundesstraßen

Maßnahme Nr. 338: B29 Verbindung Waiblingen/Fellbach – Ludwigsburg/Kornwestheim (3-streifig)

Maßnahme Nr. 338a: B29 Verbindung Waiblingen/Fellbach – Ludwigsburg/Kornwestheim (4-streifig)

Der RVP attestiert dem Nord-Ost-Ring unabhängig von einer 3- oder 4-streifigen Lösung eine hohe verkehrliche Wirksamkeit. Alternativen hierzu werden nicht gesehen. Die Maßnahmen 338 und 338a sind als Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Mittelbereiche Ludwigsburg/Kornwestheim – Waiblingen/Fellbach eingestuft.

Maßnahme Nr. 262: B10 Schwieberdingen – Stuttgart/Zuffenhausen (A81)

Der 4-streifige Ausbau der B10 zwischen Enzweihingen und Stgt.-Zuffenhausen wird im BVWP als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs ausgewiesen. Aufgrund der damit verbundenen deutlichen Leistungssteigerung attestiert der RVP eine hohe verkehrliche Wirksamkeit. Entsprechend erfolgt die Einstufung als Maßnahme höchster Dringlichkeit.

Maßnahme Nr. 289: B10 Stuttgart/Zuffenhausen – Neuwirtshaus

Der 6-streifige Ausbau ist im BVWP als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs dargestellt. Ähnlich wie Nr. 262 wird auch hier eine hohe verkehrliche Wirksamkeit unterstellt. Entsprechend erfolgt die Einstufung als Maßnahme höchster Dringlichkeit.

Maßnahme Nr. 271: B10 Vollausbau Anschluss Stuttgart-Neuwirtshaus / Korntal

Die Vorteile dieser Maßnahme liegen v.a. darin, Verkehrsbeziehungen künftig deutlich weniger umwegig abzuwickeln und damit insbesondere auch die angrenzenden Wohngebiete in Neuwirtshaus und Korntal zu entlasten. Die Einstufung erfolgt als Maßnahme zur Trassenfreihaltung

- Landesstraßen

Maßnahme Nr. 321: L1197 Neckarquerung (südlich Remseck-Aldingen)

Der RVP attestiert dieser Maßnahme auch als „Stand-alone-Lösung“ eine hohe verkehrliche Wirksamkeit, sieht gleichzeitig aber einen klaren Zusammenhang mit den Maßnahmen Nr. 338 und 338a (B29 Nord-Ost-Ring). Entsprechend erfolgt die Einstufung als Maßnahme der höchsten Dringlichkeit (als erster Bauabschnitt von 338 oder 338a)

Maßnahme Nr. 283: L1140/L1142 neue Neckarbrücke bei Remseck (ortsnahe Lösung/Westrandbrücke)

Dem Neubau einer neuen Neckarbrücke ca. 440 m südlich der bestehenden Querung soll das städtebauliche Projekt „Neue Mitte“ ermöglichen. Der RVP attestiert eine räumlich nur sehr begrenzte verkehrliche Wirksamkeit und stuft die Maßnahme als wichtiges lokales Projekt ein.

C. Radverkehr

Der RVP enthält im Bereich des Radverkehrs keine konkreten Einzelmaßnahmen. Unter Beachtung der Planungen zum Landesradnetz, den Kreisradnetzten sowie dem Haupttroutennetz der Stadt Stuttgart im RVP kartografisch dargestellt ist das aus Sicht der Region regionalbedeutsame Streckennetz mit einer Länge von rd. 1.200 km, welches im Planungszeitraum einen Orientierungsrahmen bei infrastrukturbezogenen Planungsüberlegungen geben soll. Gegenüber dem RVP 2001 ist die Netzdichte deutlich höher, was den mittlerweile deutlich höheren Stellenwert des Radverkehrs verdeutlicht. Kernaussage des RVP ist, dass alle Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs einen wertvollen Beitrag v.a. unter ökologischen Gesichtspunkten leisten können und von daher auch weiter regionsweit realisiert werden sollten.

D. Güterverkehr / Logistik

Die Stadt Kornwestheim ist nicht von konkreten Einzelmaßnahmen im Bereich Güterverkehr / Logistik betroffen. Dennoch fußen eine Vielzahl der Überlegungen des RVP in konsequenter Fortführung der Festlegungen des Regionalplans u.a. auch auf der Zielsetzung, den *Logistiknoten Kornwestheim* im Bestand zu sichern und weiter auszubauen.

E. Organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen

Im RVP geprüft und bewertet wurden unterschiedliche grundsätzliche Ansätze, wie z.B. der Aufbau eines Mobilitätsmanagements, die Vereinfachung von ÖPNV-Tarifen, Parkraumkonzepte und Ansätze i.Z. mit Mobilitätsinnovation (Elektromobilität, Autonomes Fahren, etc). Eine direkte Betroffenheit für die Stadt Kornwestheim ergibt sich bei diesen Punkten nicht.