

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	02.05.2017	öffentlich	Beschlussfassung

Stellungnahme des Landkreises Göppingen zum Regionalverkehrsplan

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr beschließt die Stellungnahme des Landkreises Göppingen zum Entwurf des Regionalverkehrsplans.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Der Verband Region Stuttgart schreibt seinen aktuell gültigen Regionalverkehrsplan aus dem Jahr 2001 (Datenbasis 1995) fort. Die öffentliche Auslegung endet am 24.04.2017. Der Landkreis als Träger öffentlicher Belange erhält die Möglichkeit, eine Stellungnahme zur Entwurfsfassung abzugeben. Eine Nachfrist bis zur Beschlussfassung durch den UVA am 02.05.2017 wurde durch den Verband eingeräumt. Die Städte und Gemeinden hatten ihrerseits Gelegenheit, zum Planentwurf Stellung zu nehmen. Zudem wurden das Straßenbauamt, das Straßenverkehrsamt, das Amt für Schulen, Straßen und Gebäudemanagement, das Umweltschutzamt, das Landwirtschaftsamt, das Forstamt und das Amt für Vermessung und Flurneuordnung im Landratsamt Göppingen angehört. Soweit aus Gesamtsicht des Landkreises von Bedeutung, wurden die Positionen in die unter II.2 ausgeführte Stellungnahme eingearbeitet. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung des Verbands Region Stuttgart, die am 17.02.2017 im Landratsamt Göppingen stattfand, wurden die Planungsinhalte und die enthaltenen Maßnahmen erläutert.

Der Regionalverkehrsplan ist Teil des Regionalplans und soll die Weichen für eine nachhaltige Weiterentwicklung des Verkehrs für alle Verkehrswege und Verkehrsträger in der Region Stuttgart stellen. Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich die Zuständigkeit des Verbandes Region Stuttgart rechtlich auf die Trägerschaft der S-Bahn, der neuen Expressbusse und der regional bedeutsamen Schienennebenbahnen beschränkt. Der Verband hat mit Bezug auf alle Mobilitätsbereiche daher vorrangig die für die Regionalplanung wichtigen Wechselwirkungen zu Siedlungs-, Freiraum und Infrastrukturentwicklung im Blick, da er selbst über keine Zuständigkeiten als Baulastträger im Bereich der Straßen- und Radverkehrsinfrastruktur verfügt. Der Verband Region Stuttgart nimmt hier eine

unterstützende und koordinierende Funktion wahr.

Mit der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans soll eine aktualisierte „strategische“ Planungs- und Entscheidungsgrundlage für Stellungnahmen der Region zu aktuellen und künftigen Verkehrsprojekten geschaffen werden. Er stellt damit vor allem ein Instrument dar, um auf Investitionsentscheidungen und die Dringlichkeit der Umsetzung von Maßnahmen bei Bund, Land und der Region selbst Einfluss zu nehmen.

Der Regionalverkehrsplan gliedert sich wie folgt:

- Regionalverkehrsplan (Textteil) -in gedruckter Form vorliegend-
- Anhang (Maßnahmen)*
- Umweltbericht*

** aufgrund der Größe der Datei jeweils als PDF zum Download unter <https://gecms.region-stuttgart.org/gdmo/Sitzung.aspx?id=1521>*

Das Planwerk arbeitet mit mehreren Bezugsszenarien. Im Mittelpunkt bei der Erarbeitung stand die zentrale Frage, wie sich der Verkehr entwickeln wird, wenn die heutigen Rahmenbedingungen unverändert bleiben. Im Gegensatz dazu stand die Frage, durch welche Projekte sich die Mobilität der Zukunft sinnvoll beeinflussen lässt. Die zu erwartenden Wechselwirkungen wurden auf Basis des regionalen Verkehrsmodells berechnet und aufgezeigt.

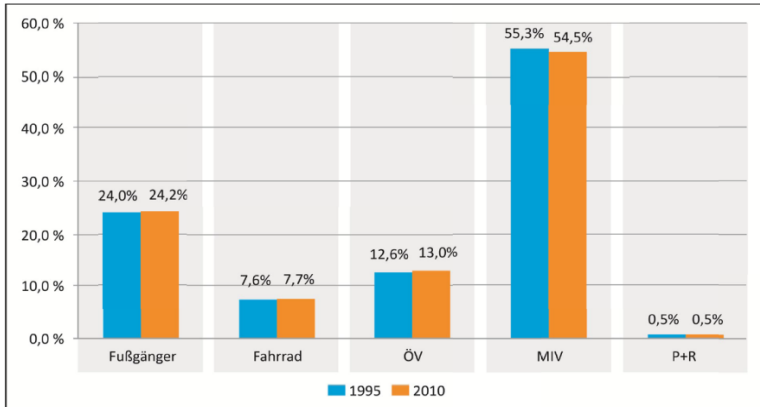
Der Entwurf beleuchtet neben den finanziellen Anforderungen die zu erwartenden Entlastungswirkungen der einzelnen Maßnahmen sowie deren Auswirkungen auf die Umwelt, erstmals einschließlich des Klimaaspekts. Der Regionalverkehrsplan wird durch einen gesonderten und umfangreichen Umweltbericht ergänzt, der auf einer Strategischen Umweltprüfung (sUP) beruht. Durch die sUP konnte die Entscheidungsgrundlage für die Abwägung verbreitert und in Bezug auf die Umweltbelange optimiert werden.

Folgende Teilziele des Regionalverkehrsplans wurden formuliert:

- Gewährleistung der Mobilitätsbedarfe und Sicherung der Erreichbarkeit funktionaler Schwerpunkte
- Steigerung der Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrs
- Stärkung des Wirtschaftsstandorts
- Einbindung in ein leistungsfähiges europäisches Fernverkehrsnetz
- Sicherung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen
- Erhöhung der Lebensqualität im Siedlungsbereich
- Gleichberechtigter Zugang zu Mobilitätsangeboten
- Stärkung der Zentralen Orte
- Verbesserung der Erschließung von Frei- und Erholungsräumen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Kulturelles Erbe in Stadt und Landschaft sichern – Planungsoptionen offenhalten

Im Planungszeitraum 1995/2010 (Basis der Verkehrserhebungen) hat sich die wegebezogene Verkehrsmittelwahl in der Region Stuttgart kaum verändert (vgl. Abb. 1)

Abb. 1: Wegebezogene Verkehrsmittelwahl Region Stuttgart (Quelle: RVP)

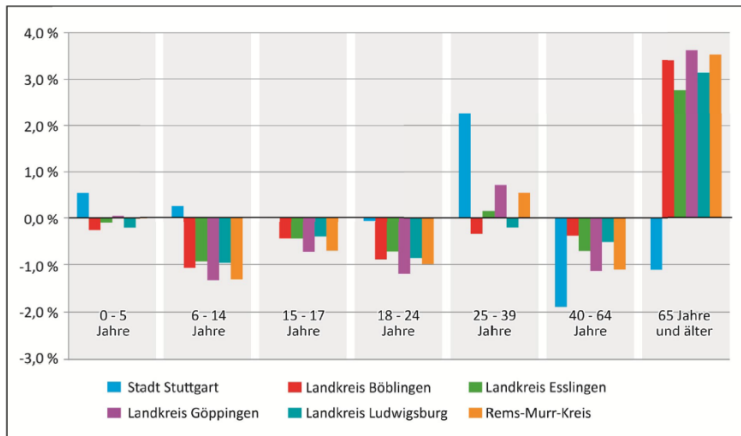


Die dem Entwurf des Regionalverkehrsplans zugrunde liegenden Prognosen für das Jahr 2025 basieren auf der im Verkehrsmodell 2010 abgebildeten Verkehrssituation. Dabei wurden die für den Verkehrsbereich wesentlichen Entwicklungen in der Region Stuttgart berücksichtigt. Die Veränderungen in diesen Einflussbereichen liegen den Modellen zugrunde. Nicht berücksichtigt wurden hingegen die Wirkungen möglicher siedlungs-, bevölkerungs- oder wirtschaftsstruktureller Maßnahmen zur Unterstützung der Ziele des Regionalverkehrsplans.

Kerndaten als Grundlage für die Verkehrsprognosen:

- Siedlungs-, Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur
Von einem Wachstum von rd. 4% (auf künftig rd. 2,78 Mio. EW) wird ausgegangen. Im Landkreis Göppingen wird hingegen ein leichter Rückgang um 1,3 % erwartet.
- Zunahme der Altersgruppe 65 J. und älter um rd. 2,2%, im Landkreis Göppingen mit 3,7 % überdurchschnittlich (vgl. Abb. 2)
- Durch die Bevölkerungsentwicklung ergibt sich eine Zunahme der Personen mit Pkw-Verfügbarkeit um rd. 8 %.
- Bestandserhaltung der Arbeitsplätze in der Region Stuttgart

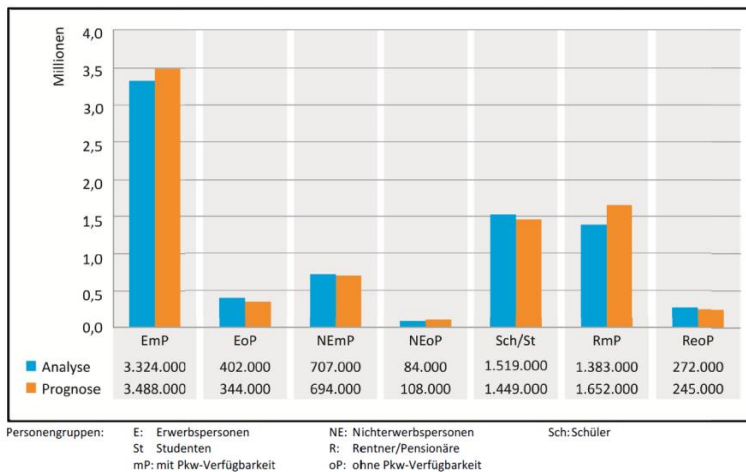
Abb.2 Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen (Quelle: RVP)



Auffällig ist, dass insbesondere in der Teilgruppe der Rentnerinnen und Rentner mit Pkw-Verfügbarkeit sich eine deutliche Zunahme von 18,3 % auf 21,0 % im Vergleichszeitraum 1995/2010 feststellen ließ. Dies bedeutet, dass eine bisher besonders ÖPNV-affine Zielgruppe künftig vermehrt Verkehrsleistungen im Bereich des Individualverkehrs nachfragen wird.

Im Bezugsszenario 2025 (ohne zusätzliche Maßnahmen) ergibt sich durch die demographischen Veränderungen und die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel dadurch ein weiterer Zuwachs des Motorisierten Individualverkehrs auf rd. 54,8 % (+ 0,3 %) und ein leichter Anstieg des ÖV auf 13,7 % (+ 0,7 %). Der Radverkehr würde den Berechnungen zufolge sogar um 0,5 % auf 7,2 % schrumpfen, was angesichts der gegenwärtigen rasanten Entwicklung in diesem Bereich bereits als überholt gelten dürfte.

Abb. 3 Entwicklung des Wegeaufkommens nach Personengruppen (Quelle: RVP)



Signifikante Auskunft über die Entwicklung geben die Kennziffern aus dem Landkreis zum Fahrzeugbestand. Dieser ist alleine zwischen 2010 und 2016 nochmals um 11,6 % auf inzwischen rd. 215.200 Fahrzeuge gestiegen. Hierdurch wird deutlich, welche wesentliche Rolle der Individualverkehr im Übergangsbereich zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum nach wie vor spielt. Die Ziele des Regionalverkehrsplans, die Verkehre zu bündeln und die Ortslagen zu entlasten sind auch angesichts der stetig steigenden Großraum- und Schwertransporte im

Landkreis Göppingen (2010 bis 2016 + 136 %) vorrangig umzusetzen. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die herausragenden Achsen im Landkreis im Zuge der B 10/B466 und der Bundesautobahn A 8.

1. Betroffenheiten im Landkreis Göppingen

a) ÖPNV – Schienenverkehr (Kap. 4.1)

Der Regionalverkehrsplan fasst die Entwicklungen im ÖV-Angebot der Region Stuttgart zusammen (betriebliche Leistungen wie Ausbau der Infrastruktur). Aussagen zur Situation im Landkreis Göppingen fehlen bzw. sind nur allgemein über das SPNV-Zielkonzept 2025 Baden-Württemberg enthalten.

In der Stellungnahme des Landkreises (vgl. II.2) wird auf die Besonderheiten der Filstalbahn, die bisherigen Machbarkeitsstudien und die vorläufige Finalisierung im S-Bahn ähnlichen Betrieb des MetropolExpress-Konzepts 2019/20 ff. hingewiesen. Diese sollten Bestandteil der Synopse des Regionalverkehrsplans sein, obwohl die Regionalverkehre nicht in die Trägerschaft des Verbands Region Stuttgart fallen.

Die Expressbusse werden im Verbundraum des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) voll durch die Region finanziert und befinden sich unter der Dachmarke „Relex“ in der Erprobungsphase auf drei Linien. Der Landkreis Göppingen hatte eine Verbindung über Kirchheim/Teck zum Flughafen prüfen lassen. Grundsätzlich ist der Landkreis Göppingen bei der weiteren Entwicklung des Netzes mit einzubeziehen.

b) Straßennetz (Kap. 4.2)

Die in der Region bekannten und von der kommunalen Seite geforderten Infrastrukturprojekte im Bereich des Straßenbaus wurden zunächst anhand ihrer verkehrlichen Wirksamkeit beurteilt. Die Zuordnung zu den Dringlichkeitsstufen „höchste Dringlichkeit“, „hohe Dringlichkeit“ und „Trassenfreihaltung“ erfolgte anhand dieses Hauptkriteriums. Weiter wurden die Kriterien Umwelt/Klima, Raumordnung und Kosten berücksichtigt.

Im Landkreis Göppingen sind enthalten:

Höchste Dringlichkeit:

- A 8 Neubau AS Mühlhausen-Hohenstadt (Albaufstieg) Nr. 286
- Ausbau des Anschlusses B 10 Anschluss Göppingen-Zentrum/Berufsschulzentrum Öde zum Vollanschluss mit Verbindung zur L 1214 in südl. Richtung Nr. 300
- B 10 Gingen/Ost – Geislingen/Mitte Nr. 272
- B 10 Geislingen/Mitte – Geislingen/Ost Nr. 292
- B 297 Lokale Entlastung Rechberghausen Nr. 297
- B 297 Umfahrung Albershausen Nr. 339
- B 466 Umfahrung Böhmenkirch Nr. 344
- L 1214 Umfahrung Jebenhausen Nr. 250

- L 1214 Umfahrung Bezgenriet Nr. 325

Hohe Dringlichkeit:

- L 1217 Umfahrung Heiningen Nr. 364

Trassenfreihaltung:

- B 297 Ortsumfahrung Göppingen als Verbindung B 297 – L 1219 – B 10 (Integration von Nr. 377 -Stauerpark- sollte geprüft werden) Nr. 329
- L 1125 Umfahrung Uhingen-Holzhausen mit Vollanschluss B 10/B 297 Uhingen Mitte Nr. 299
- L 1218 Umfahrung Holzheim Nr. 365

- Göppingen – Anbindung des ehemaligen Flugplatzgeländes Göppingen-Nordost an die L 1219 (Integration Nr. 329 sollte geprüft werden)

Wichtige lokale Straßenverkehrsprojekte:

- B 297 Lokale Entlastung Wäschenbeuren Nr. 303
- K 1404 Nordwestumfahrung Salach Nr. 370. Diese Maßnahme wurde durch den Landkreis bisher nicht zur Aufnahme in den Regionalverkehrsplan gemeldet und ist in den Investitionsprogrammen nicht berücksichtigt.

c) Organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen (Kap. 4.3)

Viele der untersuchten Maßnahmen fallen nicht in die Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart oder sind deshalb für den Landkreis Göppingen solange nicht relevant, wie dieser nicht Vollmitglied im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart ist („ÖPNV-Tarif“). Konkrete Verbesserungen im öffentlichen Verkehr, wie die Einführung des 15'-Takts bei der S-Bahn, wurden dagegen bereits durch den Verband Region Stuttgart im Grundsatz beschlossen. Da der Landkreis Göppingen nicht in das S-Bahn-Netz integriert ist, kommen diese ebenfalls nicht zum Tragen. Dies sollte im Regionalverkehrsplan entsprechend festgehalten werden.

d) Fahrradverkehr (Kap. 4.4)

Auch im Bereich des Radverkehrs hat der Verband Region Stuttgart 2001 erstmals ein regional bedeutsames Netz ausgewiesen. Durch die wesentlichen Veränderungen in den Landkreisen, auf Landes- und Bundesebene hat die Region das Netz neu entwickelt. Der Fokus lag auf dem Alltagsnetz. Es wurde im Vorfeld auch mit dem Landkreis Göppingen abgestimmt. Die Region sieht im regional bedeutsamen Radverkehrsnetz einen Orientierungsrahmen zur Förderung des Radverkehrs bei künftigen infrastrukturbezogenen Planungsüberlegungen (vorrangiger Ausbau mit angemessener Ausgestaltung, z.B. in Form von Radschnellwegen).

e) Mobilitäts-Innovationen (Kap. 4.8)

Der Verband Region Stuttgart stellt sich unter Bezug auf § 4 Absatz 1 Satz 1

Nummer 2 des Gesetzes über die Errichtung des Verbandes Region Stuttgart (GVRS) in Form einer freiwilligen Aufgabe der „Koordination und Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements und der intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger innerhalb des Verbandsgebiets“. Diese umfasst:

- Regionales Verkehrsmanagement (Mobilitätsplattform, Mobilitätsagentur usw.)
- Intermodale Vernetzung der Verkehrsträger (P+R-Konzept, Mobilitätspunkte, Pedelec-Stationen „e-bike-Region“)
- Elektromobilität
- Autonomes Fahren

Hieran kann der Landkreis Göppingen wegen der derzeit fehlenden Beteiligung an der Verkehrsumlage (die im Zuge einer Vollintegration in den VVS greifen würde) bisher nicht oder nur eingeschränkt partizipieren.

Neben den Fachämtern wurden alle Städte und Gemeinden gebeten, ihre Stellungnahmen dem Landkreis vorab zur Verfügung zu stellen, um die Positionen der Kommunen, soweit von übergeordnetem Interesse, mit in die Stellungnahme des Landkreises aufnehmen zu können. Da diese bis zum Versand der Beratungsunterlage nicht vollumfänglich zur Verfügung standen, werden relevante Ergänzungen oder Änderungen durch eine Tischvorlage bis zur Ausschusssitzung nachgereicht.

2. Stellungnahme des Landkreises Göppingen zum vorgelegten Entwurf des Regionalverkehrsplans

„Der Landkreis Göppingen begrüßt die vorgelegte Fortschreibung des Regionalverkehrsplans im Grundsatz und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die verkehrlichen Entwicklungen im Landkreis Göppingen seit der Verabschiedung des vorherigen Regionalverkehrsplans (2001) sind durch folgende Problemstellungen gekennzeichnet:

- Weitere Zunahme des Individualverkehrs. Diese geht auf eine gestiegene Mobilitätsnachfrage sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zurück.
- Das Bestandsnetz der straßenbezogenen Infrastruktur wird insbesondere in den östlichen Teilen des Landkreises in der regionalen und national/europäischen Anbindung (B 10 und A 8) den Anforderungen seit langem nicht mehr gerecht und muss daher dringend den modernen Anforderungen angepasst werden.
- Der Landkreis Göppingen konnte von den Veränderungen im Bereich des Schienenverkehrs bisher nicht profitieren. Die Verkehre auf der Filstalbahn haben sich seit der Einführung des Filstaltakts 1995 tendenziell verschlechtert. Der Landkreis benötigt daher eine adäquate und stabile Anbindung an den Kernraum der Region Stuttgart ebenso wie nach Ulm.
- Wesentliche Fortschritte konnte der Landkreis Göppingen im Bereich der

Ausgestaltung des ÖPNV (Busverkehr, Gründung Filsland Mobilitätsverbund) sowie in der Kooperation mit den Nachbarverbänden (VVS Teilintegration, Anzonung Geislingen DING-Verbund Ulm/Neu-Ulm) erreichen. Die Ausgestaltung des Busverkehrs (Nahverkehrsplan 2015) und die Kooperation mit dem VVS (Ziel: Vollintegration) soll weiter verbessert werden.

- Der Landkreis Göppingen fördert moderne Entwicklungen der Informations- und Kommunikationstechnologie im Mobilitätsbereich und setzt sich für eine verbesserte Verknüpfung der Mobilitätsträger (insbesondere Bus/Schiene) ein. Ziel ist, den ÖPNV im Landkreis (Halbstundentakt Schiene mit Vernetzung in die Fläche mindestens im Stundentakt) auszubauen und dabei verstärkt auf flexible Angebotsformen zu setzen. Mit Unterstützung des Landes wurde ein „Modellprojekt ÖPNV im Ländlichen Raum“ (Geislingen) aufgelegt.
- Als erster „Fahrradfreundlicher Landkreis“ in Baden-Württemberg arbeitet der Landkreis Göppingen weiter an der Optimierung seiner Radverkehrsinfrastruktur. Hierbei spielen auch die aktuellen Entwicklungen im Zuge des RadNETZ Baden-Württemberg und des Aufbaus von Radschnellverbindungen eine wichtige Rolle.

Die im Entwurf des Regionalverkehrsplans aufgezeigten Lösungsansätze können nur greifen, wenn die Infrastruktur (Straße) und die Bedienungskonzepte (Schiene/Bus) sowie die tariflichen Kooperationen deutlich verbessert werden und dabei auch den Ansprüchen an eine nachhaltige Mobilität der Zukunft gerecht werden. Der Landkreis Göppingen unterstützt die Aussagen des Regionalverkehrsplans ohne Rücksicht auf die formalen Zuständigkeiten des Verbands Region Stuttgart im Grundsatz. In einzelnen Bereichen besteht weiterer Bedarf zur Konkretisierung und zusätzlichen Aufnahme von Maßnahmen.

a. ÖPNV/Schienenverkehr

Der Regionalplan subsumiert die Entwicklungen auf der Filstalbahn lediglich unter der „Realisierung des SPNV-Zielkonzept in Baden-Württemberg“ (siehe Tab. 16 des Entwurfs). Die Thematik der S-Bahn-Verlängerung in das Filstal wird in Tab. 19 unter „Trassenfreihaltung“ (optionale Maßnahmen 34, 31 und 64) genannt. Dies wird dem aktuellen Stand nicht gerecht.

Der Verband Region Stuttgart und der Landkreis Göppingen haben die Thematik in gemeinsamen Machbarkeitsstudien (2009 und 2013) aufgearbeitet. Diese wurden durch die SPNV-Konzepte auf Landesebene stark beeinflusst. Im Ergebnis ergab sich keine Grundlage für eine wirtschaftlich vertretbare Verlängerung der S-Bahn in das Filstal. Beide Studien wurden in gemeinsamen Veranstaltungen des Landkreises und der Region Stuttgart vorgestellt.

Hintergrund für das negative Nutzen-/Kostenverhältnis war und ist die parallele Verfügbarkeit von „schnellen“ Schienenverkehrsangeboten zwischen Stuttgart, Süßen/Geislingen und Ulm, die Teil der Landeskonzeption sind und eine reine S-Bahn-Bedienung ausschließen. Diese würde den Fahrbeziehungen zwischen dem Landkreis Göppingen und den Oberzentren Stuttgart und Ulm aufgrund überlanger Reisezeiten und entsprechender Nachfragestruktur auch nicht gerecht.

Auf Basis des SPNV-Konzepts Baden-Württemberg 2025 wurde daher im Weiteren zusammen mit dem Land an einem erweiterten Bedienungskonzept des künftigen MetropolExpress (MeX) in S-Bahn ähnlicher Qualität gearbeitet. Es sieht einen Halbstundentakt des MeX bis Geislingen/Steige mit Bedienungszeiten nach dem S-Bahn-Standard (einschließlich Wochenendbedienung und den Nachtverkehren Fr/Sa und Sa/So) vor. Es soll ab 2019/20 zum Tragen kommen. Die volle Wirksamkeit des MeX-Takts im Filstal entfaltet sich mit der Inbetriebnahme des Gesamtprojekts Stuttgart 21/Neubaustrecke, da aufgrund der Trassenbelegungen zunächst nicht alle MeX-Züge in den Hauptbahnhof Stuttgart durchgebunden werden und Standzeiten in den Bahnhöfen Plochingen und Geislingen (Umsteigebeziehung zum IRE-Stundentakt) erst dann entfallen bzw. reduziert werden können. Hierdurch wird für die Fahrrelationen aus dem Landkreis Göppingen in der Kombination mit dem IRE-Stundentakt ein adäquates Betriebsangebot mit schnellen Reisezeiten im landkreisüberschreitenden Verkehr erreicht. Der Halbstundentakt im Binnenverkehr (mit allen Halten) wird gleichwertig realisiert und dient als Grundlage für ein vernetztes Bus-Angebot in den gesamten Landkreis. Der Landkreis ist bestrebt, die Zielvorgaben des Nahverkehrsplans (2015) bis zur Inbetriebnahme des MeX-Takts zum Fahrplanwechsel 2019/20 vollständig umzusetzen.

Die „klassische“ S-Bahn-Verlängerung (S 1) aus Sicht des Landkreises Göppingen in der Trägerschaft der Region wird daher nicht weiter verfolgt. Der Landkreis sieht aber weiterhin die Notwendigkeit, das erweiterte MeX-Konzept in S-Bahn-Qualität, das der Landkreis Göppingen ab 2019/20 mit jährlich rd. 1,1 Mio. € unterstützt (UVA 2015/55), in ein hochwertiges Gesamtverkehrsangebot der Region Stuttgart mit der Zielstellung einer „Regio-S-Bahn“ zu integrieren. In diesem Kontext darf es für die Zukunft, unabhängig von der formalen Trägerschaft des Verkehrsangebots, aus der Sicht des Landkreises keine grundsätzlichen Ausschlussgründe für das grüne Label „S“ geben. Auch in der Metropolregion München wird über den Aufbau einer „Regio-S-Bahn“ nachgedacht. Das Engagement des Landkreises und die Unterstützung der Region für die Belange des Filstals müssen im Regionalverkehrsplan entsprechend zum Ausdruck kommen. Der Landkreis bittet, einen entsprechenden Passus in den Regionalverkehrsplan aufzunehmen.

Der Regionalverkehrsplan sieht weiterhin die Trassenfreihaltung der ehemaligen Boller Bahn (hier: Voralbbahn, Nr. 51) vor und im Falle einer Reaktivierung den Ringschluss über Weilheim bis Kirchheim/T. Dies wird durch den Landkreis und die Gemeinden unterstützt. Der Landkreis strebt jedoch eine Zwischennutzung für die Radverkehrsinfrastruktur an (vgl. II.2 c).

Der Zugang zum ÖV-System wird aus Sicht der Kreisbehindertenbeauftragten allgemein kritisiert. Diesbezüglich gibt es nach wie vor große Defizite. Es besteht inhaltlich Gleichklang mit den Zielformulierungen des Regionalverkehrsplans auf Landkreisebene. Alle Aufgabenträger sind im Rahmen ihrer Zuständigkeit gefordert, entsprechende Programme aufzulegen, welche die Nutzungsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen künftig in angemessenem Umfang verbessern.

b. Motorisierter Individualverkehr

Obwohl die Region Stuttgart über keine eigenen Zuständigkeiten in der Baulastträgerschaft verfügt, ist die verkehrspolitische Unterstützung wichtig in der Lobbyarbeit bei Bund und Land. Der Landkreis Göppingen begrüßt die Berücksichtigung zahlreicher Infrastrukturmaßnahmen im Landkreis Göppingen, insbesondere die Einstufungen der zentralen Projekte mit höchster Priorität:

- A 8 Alaufstieg
- B 10 (beide Bauabschnitte Gingen/Ost bis Geislingen/Ost)
- B 10 Vollanschluss Göppingen-Öde mit Verbindung zur L 1214
- L 1214 Ortsumgehung Jebenhausen/Bezgenriet
- B 466 Ortsumfahrung Böhmenkirch
- B 297 Ortsumfahrung Albershausen

Nachdem die finanzielle Ausstattung mit Investitionsmitteln durch den Bund derzeit einen Höchststand erreicht hat und baureife Projekte zügig umgesetzt werden könnten, drängt der Landkreis Göppingen auf die zeitnahe Einleitung bzw. den Abschluss der hierfür notwendigen Planfeststellungsverfahren. Hierfür ist jede Unterstützung durch die Region sehr hilfreich.

Darüber hinaus ist es wichtig, künftig notwendige Trassen in der Abwägung zwischen den Anforderungen der Siedlungsentwicklung, des Umweltschutzes und der Freiraumplanung für kommende Generationen zu sichern.

Ein zentrale Fragestellung ergibt sich in diesem Zusammenhang für eine Entlastung im Bereich Göppingen/Nord-Rechberghausen-Wäschenbeuren (Maßnahmen Nr. 282, 329, 377). Diese steht im Zusammenhang einer örtlichen Lösung über die Krettenhofverbindung, die derzeit zwischen den betroffenen Städten und Gemeinden und dem Landkreis erörtert wird. Der von der Region eingebrachte Vorschlag wird von der Stadt Göppingen abgelehnt. Ebenso eine direkte Verknüpfung des Stauferparks zur L 1219. Hierfür wird kein weiterer Bedarf und die Machbarkeit in topographisch anspruchsvollem Gelände ohnehin als schwierig gesehen. Für die abschließende Bewertung sind zunächst weitere Untersuchungen notwendig, wie eine kurzfristige Entlastung im Gesamttraum sichergestellt und eine zukunftsfähige Gesamtlösung über die Berücksichtigung in der Bundesverkehrswegeplanung erzielt werden kann.

Der Landkreis weist darauf hin, dass für die K 1404 (Nordwestumgehung Salach, Nr. 370) bisher keine Anmeldung des Landkreises für die Aufnahme in den Regionalverkehrsplan vorliegt.

c. Radverkehr

Der Landkreis Göppingen ist an einem zeitgemäßen Ausbau seiner Radverkehrsinfrastruktur interessiert. Besonders im Bereich des Alltagsverkehrs wird weiterhin hoher Investitionsbedarf gesehen. Die Planungen des Verbandes Region Stuttgart in seiner koordinierenden Funktion beruhen in weiten Teilen auf den Konzepten der Landkreise und werden daher unterstützt.

Besondere Aufmerksamkeit erfahren aktuell die Bemühungen um den Aufbau von Radschnellverbindungen, welche helfen sollen, das Rad als Alternative im Berufsverkehr attraktiver zu gestalten und dadurch den Motorisierten Individualverkehr stärker zu entlasten. Hierzu entwickelt das Land derzeit Förderrichtlinien und unterstützt die Landkreise finanziell bei der Durchführung von Machbarkeitsstudien. Der Landkreis Göppingen hat sich rechtzeitig um die Teilnahme an diesem Programm beworben und sieht Chancen, auf der zentralen Achse im Filstal eine Radschnellverbindung, zunächst abschnittsweise, einzurichten. Unklar ist, welche Rolle dem Verband Region Stuttgart dabei zufallen soll, die über die Klärung und Schließung der reinen Schnittstellen zwischen den Landkreisen und der Landeshauptstadt hinausreicht. Ein regionales Programm zur Förderung zentraler Schnellverbindungen und Verbesserung der Schnittstellen zwischen den benachbarten Landkreisen, das über die Zuständigkeiten im Rahmen der originären Baulast hinausgeht, würde ausdrücklich begrüßt.

Der Regionalverkehrsplan sieht nach wie vor die Trassenfreihaltung der ehemaligen Boller Bahn und in Erweiterung den Ringschluss einer potenziellen Verbindung über Weilheim/T. nach Kirchheim/T. vor. Diese wird durch den Landkreis aktuell nicht weiter verfolgt. Derzeit existiert im Voralbraum keine attraktive, möglichst steigungsarme und geradlinige Fahrradverbindung, die auch die potenzielle Nachfrage aus dem Alltagsverkehr aufnehmen könnte. Eine diesbezügliche Zwischennutzung der ehemaligen Bahntrasse, welche die Beibehaltung der Widmung für den Schienenverkehr und eine spätere Reaktivierung der Strecke nicht ausschließt, wäre aus Sicht des Landkreises Göppingen sinnvoll und wird von den Städten und Gemeinden, in deren Eigentum sich die Trasse befindet, grundsätzlich unterstützt. Im Rahmen der genannten Machbarkeitsstudie zum Radschnellverkehr soll diese als mögliche attraktive Zulaufstrecke zur Filstalachse mit untersucht und die rechtlichen Fragen der Widmung und Zwischennutzung geklärt werden. Hierfür bitten wir um Unterstützung und entsprechende Darstellung in Tab. 17 des Entwurfs.

d. Mobilitätsinnovationen

Der Landkreis Göppingen arbeitet an modernen Strukturen für eine zukunftsfähige Mobilitätsinfrastruktur mit einer optimierten Verknüpfung der Verkehrssysteme. Die Planungen der Region (u.a. P+R-Anlagen, Mobilitätspunkte, Kommunikation, E-Mobilität usw.) werden daher nachdrücklich unterstützt. Der Einsatz moderner Kommunikationstechnik („Echtzeit“-Verfügbarkeit über Dynamische Fahrgastinformation an den zentralen ÖV-Haltestellen und Mobilitätspunkten, die Bereitstellung neuer Apps (Filsland Mobilitätsverbund) und der Aufbau von Verleihsystemen („e-bike-Region“) und Car-Sharing im Bereich der E-Mobilität werden auch seitens des Landkreises gefördert.

Im Rahmen des vom Land geförderten Projekts „Innovativer ÖPNV im Ländlichen Raum“ wird ferner geprüft, in welchem Umfang der vertaktete Linienverkehr durch flexible Bedienungsformen des ÖPNV unter Einbeziehung sozialer Mobilitätsdienste stabilisiert und erweitert werden kann. Ziel ist, auch im ländlichen Raum dauerhaft eine Grundversorgung mit ÖPNV-Leistungen zu sichern und diese wirtschaftlich optimiert über eine Mobilitätszentrale unter Einsatz modernster

Kommunikationstechnik zu steuern.

e. Umweltprüfung

Im Rahmen der internen Anhörung der Fachämter wurde auf relevante umweltschutzrechtliche Einzelbelange (Boden- und Gewässerschutz, Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft) bei den meisten Projekten hingewiesen. Auch Betroffenheiten im Bereich des Forstes und der Flurneuordnung wurden geprüft. Soweit die Trassenfindung im Rahmen laufender Verfahren (A 8, B 10, L 1214) nicht bereits abgeschlossen ist, müssen die jeweiligen Anforderungen und Gewichtungen in den noch ausstehenden Rechtsverfahren abgehandelt und abschließend bewertet werden. Hierfür sind insbesondere die artenschutzrechtlichen Fragestellungen, Eingriffe in bestehende Schutzräume und FFH-Gebiete durch entsprechende Verträglichkeitsuntersuchungen durchzuführen und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Dies gilt sowohl für Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur wie bei der Schienen- und Radverkehrsinfrastruktur. Die Fachämter haben zu den Vorhaben Stellung genommen und auf bestehende bzw. zu erwartende Konflikte im Detail hingewiesen. Von umfangreichen artenschutzrechtlichen Untersuchungen und Ausgleichsmaßnahmen ist in den meisten Fällen auszugehen. Ein abschließender verfahrensrechtlicher Ausschlussgrund bei der vorgesehenen Realisierung der im Regionalverkehrsplan gelisteten Einzelprojekte wurde zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht festgestellt.“

Die Einwendungen und Anregungen der Fachämter sollen auf der Arbeitsebene dem Verband Region Stuttgart zugesandt werden.

III. Handlungsalternative

Der Landkreis Göppingen verzichtet auf die Abgabe einer Stellungnahme. Dies wird seitens der Verwaltung aber nicht empfohlen, weil der Landkreis Göppingen Interesse hat, einige Grundaussagen des Entwurfs, insbesondere zum Schienenverkehr im Filstal, zu modifizieren und zu ergänzen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Keine. Wenn sich aus den Verkehrsbereichen jedoch entsprechende Maßnahmen ergeben, müssen diese mit der Haushaltsplanung sowie dem Finanzkonzept 2020+ in Einklang gebracht bzw. die finanzielle Realisierbarkeit geprüft werden.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zukunft der Wirtschaft	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft des Klimaschutzes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat