

Mobilitätskonzept Mittleres und Oberes Zabergäu

Entwurf

Erstellt von:

NABU Güglingen

Ansprechpartner:

Manfred Stotz

Gartenstr. 36

74363 Güglingen

E-Mail: Manfred.Stotz@t-online.de

Tel.: 07135 / 44 55

Änderungsdatum:

19.06.2017

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1. Einleitung	3
1.1 Verkehrsträger	3
1.2 Ziele	3
1.3 Konfliktbereiche	3
2. Automobilität umweltfreundlich gestalten / Wirtschaftsverkehr Land- und Ortschafts- verträglich organisieren	4
2.1 Umgehungsstraße Güglingen und Pfaffenhofen	4
2.2 Entlastung Frauenzimmern durch Tunnellösung	4
2.3 Nutzung umweltfreundlicher Lösungen	5
3. Öffentlichen Nahverkehr ausbauen – Attraktivität steigern	6
3.1 Reaktivierung Zabergäubahn	6
3.2 Busanbindung an Eppingen	6
3.3 Busanbindung an Bietigheim	6
4. Radverkehr stärken – Anteil erhöhen	7
4.1 Radwegenetz ergänzen	7
5. Mehr für Fußgänger tun – Wege und Verbindungen verbessern	8
5.1 Verbesserung von bestehenden Wegen und Verbindungen	8
5.2 Neuanlage von Wegen und Verbindungen	8
6. Schlussbetrachtung und Aktionsplan	8
6.1 Aktionsplan „Nachhaltig mobil im Zabergäu“	8
6.2 Handlungsfelder	8
6.3 Maßnahmen zu den Handlungsfeldern	8

1. Einleitung

1.1 Verkehrsträger

Folgende Verkehrsträger werden nachfolgend betrachtet:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Öffentlicher Personennahverkehr-Schiene (ÖPNV-Schiene)
Öffentlicher Personennahverkehr-Busverkehr (ÖPNV-Bus)
Radwegenetz (Radwege)
Wege und Verbindungen für Fußgänger

1.2 Ziele

Ziel dieses Mobilitätskonzepts ist es Anregungen zu geben, wie das Grundbedürfnis nach Mobilität mit dem Anrecht nach einer lebenswerten Umgebung und einer Erwerbstätigkeit in Einklang gebracht werden kann.

Dabei ist zu beachten, dass das Zabergäu sowohl Naherholungsgebiet mit den Seen und dem Naturparkzentrum in Zaberfeld, dem Erholungspark Tripsdrill in Cleebronn ist, als auch große Firmen wie Layher, Weber Hydraulik, Afriso, Lägler, Renner und weitere Mittelständler sich in Güglingen und im gemeinsamen Industriegebiet Langwiesen und in den einzelnen Gemeinden befinden.

Das Zabergäu ist zusätzlich Kultur- und Naturlandschaft mit dem Römermuseum in Güglingen, dem Michaelsberg in Cleebronn, dem Weinbau entlang des Heuchelbergs und Strombergs, dem Naturpark Stromberg-Heuchelberg und den einzelnen Ortschaften mit ihren jeweiligen Ausprägungen.

Diese Landschaft sollte u.a. durch Rad- und Wanderwege erlebbar bleiben und erlebbar gemacht werden.

Das Zabergäu liegt sich von Westen nach Osten erstreckend zwischen den beiden großen Metropolregionen Rhein-Neckar sowie Stuttgart, westlich liegt der Großraum Karlsruhe und im Osten das Oberzentrum Heilbronn. Ziel eines zukunfts führenden Mobilitätskonzepts muss es sein alle vier Himmelsrichtungen im Blick zu haben und nicht nur einseitig den Blick nach Heilbronn zu richten.

1.3 Konfliktbereiche

Mit dem neuen Gewerbegebiet Lüssen in Güglingen und der großen Ansiedlung des Logistikzentrum Taxis für Fliesen im gemeinsamen Industriegebiet sowie Erweiterungsflächen für große Firmen im Zabergäu gibt es Anzeichen dafür, dass dieses Gleichgewicht zu Ungunsten der Lebensqualität und der Natur zu kippen droht.

Wachsende Gewerbe- und Industriegebiete ziehen mehr Verkehr an und erfordern zusätzlichen Wohnraum für eine wachsende Bevölkerung und entsprechende Infrastrukturmaßnahmen.

Ein nachhaltiges Mobilitätskonzept wie es die 25-jährige Agenda21 erfordert, muss auf gleichbleibendes, besser sinkendes Verkehrsaufkommen zielen. Nicht zuletzt entstehen außerhalb der Mobilitätsfrage mit wachsender Siedlungsfläche Interessenskonflikte mit der Landwirtschaft und dem dazwischen erforderlichen Ausgleich des Eingriffs.

Wichtig ist die Lebensqualität der Menschen im Zabergäu zu erhalten und der Natur einen angemessenen Platz einzuräumen.

2. Automobilität umweltfreundlich gestalten / Wirtschaftsverkehr Land- und Ortschafts-verträglich organisieren

2.1 Umgehungsstraße Güglingen und Pfaffenhofen

Nach einer Realisierung sollten weitere begleitende Maßnahmen erfolgen, die hier stichwortartig dargestellt werden:

- Kreisverkehr in Pfaffenhofen, Ortseingang von Weiler kommend bei Abzweig in Wohngebiet Obere Gehr. Verlagerung Bahnübergang zum Kreisverkehr
- Sperrung Durchgangsverkehr für Lastkraftwagen in Pfaffenhofen und Güglingen.
- 30km Zone für MIV durch Pfaffenhofen und Güglingen, in Güglingen auch innerorts zwischen Ortseingang aus Richtung Eibensbach und Kleingartach. Entlang der Marktstraße Reduktion auf 20 km/h Innerorts in Pfaffenhofen 40km im Bereich der Umgehungsstraße.
- Die Ausgleichsflächen für die Natur sind mangelhaft. Weiterer freiwilliger Ausgleich muss für die Natur eine Zunahme der Biodiversität erbringen. Z.B. durch weiteren Ausgleich im Rahmen einer Biotopvernetzung, u.a. Blühwiesen, Ackerrandstreifen, Hecken, naturnahe Gestaltung der Ortsränder.

2.2 Entlastung Frauenzimmern durch Tunnellösung

Verlegung des Ost-West-Durchgangsverkehrs nördlich unter die Erde. Tunnel zwischen den Ortseingängen von Brackenheim und Güglingen oder Teile davon.

- Eine Umgehung durch die Talaue ist aus ökologischer Sicht und aus Zersiedlungsgründen nicht tragbar.
- Es gibt Vorbilder, z.B. Grötzingen bei Karlsruhe oder Gemeinden in Tirol. Zunehmend spielen Tunnellösungen bei der Straßenplanung eine Rolle
- Bestehende Verkehrswege bis jeweils Ortseingang Frauenzimmen aus Richtung Güglingen und Brackenheim können weiter genutzt werden
Damit auch Nutzung von bestehenden Lärmschutzmaßnahmen z.B. Ortsausgang Güglingen oberhalb des Siedlungsbereichs in der Heigelinsmühle.
- Durch den Bau einer Straße in der Talaue wären die in Güglingen und Frauenzimmern hierzu nördlich liegenden Gebiete dem Lärm der Straße ausgesetzt. Insbesondere, da die Bebauungen jeweils an den Südhängen liegen und voll vom Schall getroffen werden.
- Bei einer ortsnahen Umgehung stellt sich die Frage der Nutzungsakzeptanz nicht. Es entsteht ein geringerer Binnenverkehr. Mit einer Tunnellösung bleibt man auf der Ideallinie einer Straßenführung.
- Die Umgehung könnte zusammen mit dem Land in eigener Regie durch die Stadt Güglingen realisiert werden. Eine Einbindung oder Flächennutzung der Gemeinde Clebronn ist nicht erforderlich.
- Realisierbarkeit sollte durch Stadt Güglingen in Absprache mit dem Regierungspräsidium Stuttgart untersucht werden

2.3 Nutzung umweltfreundlicher Lösungen

Es sollten zukünftige Entwicklungen in der Mobilität beobachtet werden und diese aktiv gefördert bzw. unterstützt werden. Es sind dies, wie auch im Stadtentwicklungsplan Güglingen angedacht, aber nicht abschließend:

- Elektromobilität, z.B. Aufbau von Lademöglichkeiten
- Car-to-go Lösungen

3. Öffentlichen Nahverkehr ausbauen – Attraktivität steigern

3.1 Reaktivierung Zabergäubahn

- Wir begrüßen, dass der Landkreis eine neue sogenannte „standardisierte Bewertung“ für eine Rentabilität der Zabergäubahn in Auftrag gibt. Wir gehen von einem positiven Ergebnis aus, nachdem bereits die Machbarkeitsstudie ein positives Ergebnis hatte und fordern eine zeitnahe Realisierung.
- Die Kosten für den Betrieb der Zabergäubahn sollten gerecht aufgeteilt und damit der finanzielle Beitrag der Gemeinden im Zabergäu begrenzt werden. Der Landkreis wird aufgefordert sich Gedanken um eine gleichmäßige Verteilung aller ÖPNV-Kosten zu machen, dabei könnten diese Kosten im allgemeinen Kreishaushalt finanziert werden, die z.B. durch Ergänzung einer maßvollen SPNV-Umlage für die an den Strecken liegenden Kommunen.
- Nach Realisierung der Zabergäubahn ist das Buszubringersystem als sogenannter Querverkehr auszubauen. Dies ist mit den Kommunen abzustimmen.
- Wir halten die Anbindung des Naherholungsgebiets Ehmetsklinge an den Bahnhof in Zaberfeld z.B. durch eine Draisine für überlegenswert. Ggf. kann dazu ein Freundeskreis gebildet werden. Dies bedeutet:
 - Rückbau der asphaltierten bzw. geschotterten Flächen
 - Erhalt der Schienen bis Leonbronn, dies halten wird grundsätzlich für notwendig!
 - Eine Haltestelle für eine Draisine in Höhe des Busparkplatzes bei der Ehmetsklinge soll im Umsetzungsfall eingerichtet werden.

3.2 Busanbindung an Eppingen

Der Bahnhof in Eppingen bietet eine Anbindung an die Metropolregion Rhein-Neckar (Heidelberg, Mannheim), an den Verkehrsverbund AVG (Albtalverkehrsgesellschaft), hier primär Karlsruhe, sowie S-Bahn Richtung Heilbronn

- Buslinie 676 Eppingen- Zaberfeld (existiert bereits)
- Verlängerung Buslinie 674 Eppingen- Kleingartach bis Eibensbach

3.3 Busanbindung an Bietigheim

Der Bahnhof in Bietigheim bietet eine direkte Anbindung an die Metropolregion Stuttgart

- Buslinie VVS (Verkehrsverbund Stuttgart) 567 (oder 562) verlängern nach Güglingen über Clebronn und Eibensbach
- Buslinie VVS 554 verlängern nach Brackenheim

4. Radverkehr stärken – Anteil erhöhen

4.1 Radwegenetz ergänzen

- Ein Radwegegrundnetz ist vorhanden
 - zwischen Ortseingang Leonbronn und Pfaffenhofen bis Sportplatz ortsnah entlang der Zaber.
 - Zwischen Ochsenburg – Karl-Heinrich-Str. und Zaberfeld Autohaus Stuber (Zaber)
 - Zwischen Pfaffenhofen Ortsausgang bei Joachim Mehl Landmaschinentechnik über Güglingen Talstraße, Emil-Weber-Str., Frauenzimmern Weingärtnergenossenschaft, Gemeinsames Industriegebiet Frauenzimmern, Heinrich-Taxis-GmbH, Botenheim Ortseingang Cleebronner Str.
- Grundsätzliches Ziel ist der Ausbau der örtlichen Radwegenetze; u.a. nach Realisierung der Umgehungsstraße Kennzeichnung von Radwegen entlang der bisherigen Hauptverkehrsstraße innerhalb von Pfaffenhofen und im Bereich der Maulbronnerstr. in Güglingen, die hierdurch eine zusätzliche Beruhigung erfahren würden.
Ein gutes Beispiel ist die Kennzeichnung in Zaberfeld, Michelbacherstr. in Bereich Autohaus Stuber.
- Wenn Durchgangsstraßen nicht genügend breit sind, sollten für Radfahrer weitere dieser Schutzstreifen eingerichtet werden. Die unterbrochene Fahrbahnmarkierung bietet Fahrradfahrer einen Schonraum, zum Schutz vor dem MIV.
- Örtliche Radwegenetze sollten mit dem Radwegegrundnetz vernetzt werden.
- Lücken im Radwegegrundnetz sollten vervollständigt werden.
Ein Beispiel hierzu ist die Rodbachstr. in Pfaffenhofen. Hier sollte zur Kennzeichnung des Radwegegrundnetzes und zum Schutz der Radfahrer ein Schutzstreifen eingerichtet werden.
- Das Radwegenetz sollte zusätzlich die Erlebbarkeit der Kultur-und Naturlandschaft im Zabergäu möglich machen. Eine Zusammenfassung bzw. Aufstellung der verschiedenen Auszeichnungen wie Öko-Regio-Tour, Naturlehr- und andere Pfade sollte angestrebt werden. Teils stammen diese Kennzeichnungen noch aus dem letzten Jahrhundert.
Ein positives Beispiel neben Anderen für eine Rastmöglichkeit ist eine Sitzgruppe am Radwegegrundnetz kurz vor Botenheim, die eine freie Sicht auf die Auen und Felder ringsum gewährt.
- Das in den Schubladen liegende Radwegekonzept der Stadt Güglingen sollte als Grundlagenpapier verwendet und bei den Planungen fortgeschrieben werden.

5. Mehr für Fußgänger tun – Wege und Verbindungen verbessern

5.1 Verbesserung von bestehenden Wegen und Verbindungen

-

5.2 Neuanlage von Wegen und Verbindungen

-

6. Schlussbetrachtung und Aktionsplan

Der NABU unterstützt den vom Güglinger Gemeinderat geforderten Infrastrukturausschuss des Zabergäus. Wir halten die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für das Zabergäu für nötig und würden es begrüßen, wenn dieses Papier Aufnahme in die Diskussion finden würde.

Dies sollte jedoch einzelne Gemeinden nicht davon abhalten bereits jetzt sinnvolle Teile unseres Mobilitätskonzepts umzusetzen.

6.1 Aktionsplan „Nachhaltig mobil im Zabergäu“

- Erstellung eines gemeinsamen Aktionsplans durch die Gemeinden im Zabergäu einschließlich der Stadt Brackenheim und der Gemeinde Cleeborn

6.2 Handlungsfelder

- Erstellung entsprechender Handlungsfelder durch die Gemeinden im Zabergäu

6.3 Maßnahmen zu den Handlungsfeldern

- Erstellung entsprechender Maßnahmen durch die Gemeinden im Zabergäu