

Mobilitätskonzept Mittleres und Oberes Zabergäu

Erstellt von:

NABU Güglingen
- für Mensch und Natur

Ansprechpartner:
Manfred Stotz
Gartenstr. 36
74363 Güglingen
E-Mail: Manfred.Stotz@t-online.de

Tel.: 07135 / 44 55

Änderungsdatum:
22.12.2017

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1. Einleitung	3
1.1 Anlass	3
1.2 Verfahren	3
2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen	3
3. Ziele zukünftiger Mobilität	4
3.1 Gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsträger	4
3.2 Zersiedelung der Talauwe Grenzen setzen	4
3.3 Nachhaltiger ökologischer Ausgleich für neue Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete	4
3.4 Verkehr unter die Erde	5
3.5 Sinkendes Verkehrsaufkommen ist anzustreben	5
4. Automobilität umweltfreundlich gestalten / Wirtschaftsverkehr Land- und Ortschafts-verträglich organisieren	6
4.1 Umgehungsstraße Güglingen und Pfaffenhofen	6
4.2 Innerörtliche Lösung für Frauenzimmern	7
4.3 Nutzung umweltfreundlicher Lösungen	8
5. Öffentlichen Nah- und Fernverkehr ermöglichen – Attraktivität steigern	8
5.1 Reaktivierung Zabergäubahn	8
5.2 Busanbindung an Eppingen	9
5.3 Busanbindung an Bietigheim	9
5.4 Vertaktung und Verknüpfung der Verkehrsverbünde	9
6. Radverkehr stärken – Anteil erhöhen	10
7. Fußgängerverkehr stärken – Anteil erhöhen	11
8. Schlussbetrachtung und Aktionsplan	11
8.1 Aktionsplan „Nachhaltig mobil im Zabergäu“	11
8.2 Handlungsfelder	11
8.3 Maßnahmen zu den Handlungsfeldern	11

1. Einleitung

1.1 Anlass

Mit dem neuen Gewerbegebiet Lüssen in Güglingen und der großen Ansiedlung des Logistikzentrums Taxis für Fliesen im gemeinsamen Industriegebiet sowie Erweiterungsflächen für große Firmen im Zabergäu droht ein Gleichgewicht zwischen Siedlungsflächen und Naturräumen im mittleren Zabergäu zu Ungunsten der Lebensqualität und der Natur zu kippen, bzw. erscheint uns, dass es bereits gekippt ist.

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 erforderlichen Ausgleich des Eingriffs.

1.2 Verfahren

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

2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

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

Im mittleren und oberen Zabergäu befinden sich große Firmen wie Layher, Weber Hydraulik, Afriso, Lägler, Renner und weitere Mittelständler in Güglingen, im gemeinsamen Industriegebiet Langwiesen und in den weiteren Gemeinden.

Das Zabergäu ist Naherholungsgebiet als Ganzes, als auch im Einzelnen insbesondere mit den Seen und dem Naturparkzentrum in Zaberfeld sowie dem Erholungspark Tripsdrill in Clebronn.

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

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.

3. Ziele zukünftiger Mobilität

3.1 Gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsträger

Nachfolgende Verkehrsträger sollten gleichberechtigt betrachtet werden. Nur durch Nutzung aller Verkehrsträger ist eine nachhaltige und lebenswerte Mobilität in Zukunft möglich. Aktuelle Verkehrsträger sind:

Automobilität und Wirtschaftsverkehr

Öffentlicher Nah- und Fernverkehr

Radverkehr

Fußgängerverkehr

Öffentlich Verantwortliche und Kommunen sollten diese Botschaft – gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsträger – als Bewusstseinsbildung weitertragen, dafür werben und aktiv umsetzen.

3.2 Zersiedelung der Talau Grenzen setzen

Keine weiteren Verbindungs-Straßen in der Talau und im Tal südlich davon. Das schließt insbesondere eine Umgehungsstraße südlich von Frauenzimmern aus.

Gründe hierfür sind der Erhalt der letzten Reste des einzigartigen Talraums Zabergäu zwischen Güglingen und Brackenheim bzw. Meimsheim. Es wird damit eine der wertvollsten Flächen, eine der für das Tal prägendsten Flächen erhalten, bzw. was noch davon übrig ist.

Durch den Verzicht auf weitere Straßen wird dem unkontrollierten Wachstum in der Talau Einhalt geboten.

Der NABU Güglingen lehnt eine Umgehungsstraße für Frauenzimmern in der Talau und auch im Tal selbst ab. Die Belastung wird durch Lärm, Schmutz und Flächenverbrauch bei den bestehenden Planungsansätzen für deutlich mehr Menschen in Güglingen und Frauenzimmern zum Problem.

Ein starkes und auch lebenswertes Stück Zabergäu kann auf seine verbliebene Talau nicht verzichten.

3.3 Nachhaltiger ökologischer Ausgleich für neue Wohn, Gewerbe- und Industriegebiete

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

Wir halten es für wichtig, bei Landschaftsverbräuchen den Wert von Ausgleichs-Maßnahmen an der erfahrbaren Aufwertung der Landschaft zu bemessen.

Leider wird auch zu wenig darauf geachtet, dass ökologische Ausgleichsmaßnahmen als Landschaftsschutzmaßnahmen für die Bürger erlebbar werden. Das sollte in Zukunft bei Beachtung auch als Nutzen erkennbar werden.

Wichtig ist für die Lebensqualität der Menschen im Zabergäu, dass Naturräume erhalten und zurückgegeben werden.

3.4 Verkehr unter die Erde

Tunnellösungen im Zabergäu erscheinen sicherlich vielen als eine völlige Utopie. Dies mussten wir in Gesprächen, insbesondere mit politisch Verantwortlichen erleben. Es wurde immer wieder der Kostenaspekt hervorgehoben. Müssen wir uns jedoch nicht fragen, welchen Wert die Natur oder die Lebensqualität der Menschen hat. Zwischen diesen Werten ist abzuwägen und damit ein Tunnel nicht als völlige Utopie generell auszuschließen.

Unter der aktuellen Situation, wir reden bei neuen Straßenbaumaßnahmen von einem Planungshorizont von Minimum 30 bis 40 Jahren, sollte mit entsprechendem Weitblick vorgegangen werden. Ggf. ergeben sich bei diesem Zeitraum auch Lösungen, die aktuell nicht vorstellbar sind.

Es sollte jeweils im Einzelfall untersucht werden, ob eine solche Lösung Tunnelbau technisch machbar wäre, welchen Beitrag sie zur Entlastung der Landschaft brächte und welche Potentiale z.B. für das Wohnen entlang einer Durchgangsstraße entstünden. Dazu müsste auch die Flächensparnis bei Neubauf Flächen für Straßen und des Verkehrsweges in der freien Landschaft gegengerechnet werden.

Gleichwohl müssten Belastungspotentiale beschrieben und evtl. eine Kostenschätzung dargestellt werden, um seriöse Diskussionen führen zu können. Wir sehen durchaus Konfliktpotentiale in innerörtlichen Bereich bei Themen wie Entlüftung, Ein- und Ausgang des Tunnels... Unseres Erachtens kann ein Tunnel den Menschen an einer Straße und der Natur gerecht werden, getreu auch dem Motto des NABU – für Mensch und Natur.

Tunnellösungen aus Landschaftsschutzgründen werden aktuell vermehrt als Alternativen zu Umgehungsstraßen diskutiert. Deshalb halten wir es durchaus für angebracht, diesen Aspekt in die politische Landschaft zu setzen und einen Anstoß zu geben, der sicherlich im ersten Moment sehr differenziert aufgenommen werden wird und auch wurde.

3.5 Sinkendes Verkehrsaufkommen ist anzustreben

Maßnahmen die ein Arbeiten von Zuhause erlauben, sind zu unterstützen, insbesondere der Ausbau von schnellen Internetverbindungen.

Schlagwort in diesem Zusammenhang sind auch:

- Arbeiten 4.0
- Verwaltung 4.0

Bei entsprechender Nutzung ist dies eine Chance für den ländlichen Raum, für ein Arbeiten in bzw. nahe dem Naturpark Stromberg-Heuchelberg mit der oben genannten Lebensqualität. Hier zeigt sich auch die gegenseitige Abhängigkeit. Nur durch eine intakte Umwelt wird das Arbeiten 4.0 in der Region erstrebenswert.

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

4.1 Umgehungsstraße Güglingen und Pfaffenhofen

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

- Kreisverkehr in Pfaffenhofen, Ortseingang von Weiler kommend beim jetzigen Bahnübergang oder besser beim Abzweig in das Wohngebiet Obere Gehrn mit gleichzeitiger Verlagerung des Bahnübergangs zum Kreisverkehr
- Sperrung Durchgangsverkehr für Lastkraftwagen entlang der bisherigen Ortsdurchfahrtsstraße in Pfaffenhofen und Güglingen.
- 30km Zone in Pfaffenhofen und Güglingen entlang der bisherigen Ortsdurchfahrtsstraße.
- Entlang der Marktstraße in Güglingen Reduktion auf 20 km/h. Um ein Ausweichen des Verkehrs zu verhindern, ist der Bereich auf den Stadtgraben und südlich davon einschließlich Gartenstraße auszudehnen. Teile der Marktstraße sollen in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt werden.
- 30km Zone in Güglingen auch innerorts zwischen Ortseingang aus Richtung Eibensbach und Kleingartach.
Im Gefällebereich der Eibensbacherstraße zwischen Kreuzung und Mühle Reduktion auf 20 km/h. Der teils heute gefährlichen Verkehrssituation durch unübersichtliche Kurvenbereiche ist ggf. mit weiteren baulichen Maßnahmen zu begegnen. Insbesondere wenn die Vorfahrtsregelung zugunsten dieser neuen Orts-Durchgangsstraße geändert wird.
- 40km Zone innerorts in Pfaffenhofen 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.

4.2 Innerörtliche Lösung für Frauenzimmern

Eine Umgehungsstraße in der Talaue scheidet aus nachfolgenden Gründen aus:

- Eine Umgehung durch die Talaue ist aus ökologischer Sicht und aus Zersiedlungsgründen nicht tragbar.
- Bestehende Verkehrswege bis jeweils Ortseingang Frauenzimmern aus Richtung Güglingen und Brackenheim können bei einer innerörtlichen Lösung weiter genutzt werden.
Damit auch Nutzung der bestehenden Lärmschutzmaßnahmen beim 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 in Güglingen die Frage nach einer Nutzungsakzeptanz nicht. Es entsteht ein geringerer Binnenverkehr in Güglingen. Mit einer innerörtlichen Lösung bleibt man auf der Ideallinie einer Straßenführung.
- Eine innerörtliche Lösung kann zusammen mit dem Land in eigener Regie durch die Stadt Güglingen realisiert werden. Eine Einbindung oder Flächennutzung der Gemeinde Clebronn ist nicht erforderlich.

Zwei grundsätzliche Lösungen, aber auch jeweils Teile davon sind denkbar:

1. Güglingen plant mit der Ortsdurchfahrt Frauenzimmern und baut das Wohnen an der Straße zurück.

Die Stadtplanung entwickelt aus der reduzierten Straßenrandbebauung durch Abriss und Freiflächenplanung eine grüne Ortsdurchfahrt mit Aufenthaltsqualitäten. Frauenzimmern wird dadurch mit der im Vergleich zur Umgehungsstraße geringsten Verlärmung des Siedlungsgebiets profitieren.

2. Verlegung des Ost-West-Durchgangsverkehrs nördlich unter die Erde.

Ein Tunnel in Frauenzimmern zwischen den Ortseingängen von Brackenheim und Güglingen insgesamt oder in Teilbereichen davon ist überlegenswert. Eine Realisierbarkeit soll durch die Stadt Güglingen in Absprache mit dem Regierungspräsidium Stuttgart untersucht werden. Auf einen Planungshorizont von mindestens 30 bis 40 Jahren wurde bereits hingewiesen.

Das Thema Tunnel in Frauenzimmern wurde im Verein intensiv und kontrovers diskutiert.

4.3 Nutzung umweltfreundlicher Lösungen

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

- Elektromobilität
 - öffentliche Lademöglichkeiten - aktuell bereits geplant in Zaberfeld Löweneck und Sportplatz sowie in Güglingen Stadtgraben sowie in den Ortsmitten in Eibensbach und Frauenzimmern.
- Car-to-go Lösungen
- Jobtickets
- Einsatz von E-Bikes
 - als Dienstfahrzeuge zur Nutzung auf dem Weg zur Arbeit für Bedienstete
 - als Dienstfahrzeuge während der Arbeit;
 - Nutzung der Vorbildfunktion der Rathäuser
 - z.B. Stadtbote, Vollzugsbeamte für den stehenden Verkehr.
- Weitere regenerativer Energien wie die Entwicklung der Wasserstofftechnologie ist zu verfolgen. Projekte sind zu unterstützen.

5. Öffentlichen Nah- und Fernverkehr ermöglichen – Attraktivität steigern

5.1 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.
- Für die Betriebskosten der Zabergäubahn muss eine im Zabergäu finanzierbare Lösung gefunden werden. Der Landkreis wird aufgefordert, sich Gedanken zu einer gleichmäßigen Verteilung aller ÖPNV-Kosten zu machen, dabei können 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 sehen wird grundsätzlich für notwendig an!
 - Eine Haltestelle für eine Draisine in Höhe des Busparkplatzes bei der Ehmetsklinge soll im Umsetzungsfall eingerichtet werden.

5.2 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

5.3 Busanbindung an Bietigheim

Der Bahnhof in Bietigheim bietet eine direkte Anbindung an die Metropolregion Stuttgart. Bisher ist der nördliche Landkreis Ludwigsburg direkt innerhalb des VVS Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart über Buslinien an die Metropolregion angebunden. Diese Anbindung soll auf das Zabergäu ausgedehnt werden. Dabei ist neben einer gesicherten Vertaktung auch auf Nachtverbindungen zu achten.

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

5.4 Vertaktung und Verknüpfung der Verkehrsverbünde

Bei einem weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs ist darauf zu achten, dass Verbindungen mit einem von der Bevölkerung akzeptierten Takt erfolgen.

Wie bereits ausgeführt liegt das Zabergäu zwischen den beiden großen Metropolregionen Rhein-Neckar sowie Stuttgart und östlich des Großraums Karlsruhe. Die Verkehrsverbünde Rhein-Neckar(Heidelberg/Mannheim), AVG (Karlsruhe) und VVS(Stuttgart) sollen daher auf das Zabergäu ausgedehnt werden. Auch die Initiative des Verkehrsministers Winfried Hermann auf Auflösung bzw. gegenseitige Anerkennung der Verkehrsverbünde soll unterstützt werden.

6. Radverkehr stärken – Anteil erhöhen

- 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.
- Nach Realisierung der Umgehungsstraße Pfaffenhofen / Güglingen soll entlang der bisherigen Hauptverkehrsstraße rechts und links eine Kennzeichnung von Radwegen erfolgen:
 - In Pfaffenhofen in der Maulbronnerstr. zwischen Holzhäuer und VR-Bank-Filiale. Dies dient auch der Verknüpfung des Radwegegrundnetzes in diesem Bereich
 - In Güglingen in Teilbereichen in der Maulbronnerstr.Ein gutes Beispiel ist die Kennzeichnung in Zaberfeld, Michelbacherstr. im Bereich Autohaus Stuber.
- Auch wenn Durchgangsstraßen nicht genügend breit sind, sollen für Radfahrer weitere dieser Schutzstreifen eingerichtet werden. Die unterbrochene Fahrbahnmarkierung bietet Fahrradfahrer einen Schonraum, zum Schutz vor dem Kraftfahrverkehr.
- Örtliche Radwegenetze sollen mit dem Radwegegrundnetz vernetzt werden.
- Lücken im Radwegegrundnetz sollen geschlossen werden. Ein Beispiel hierzu ist die Rodbachstr. in Pfaffenhofen. Hier soll zur Kennzeichnung des Radwegegrundnetzes und zum Schutz der Radfahrer ein Schutzstreifen eingerichtet werden.
- Das Radwegenetz soll die Erlebbarkeit der Kultur-und Naturlandschaft im Zabergäu möglich machen. Die Landschaft soll u.a. durch Rad-und Wanderwege erlebbar bleiben und erlebbar gemacht werden.
- Eine Zusammenfassung bzw. Aufstellung der verschiedenen Auszeichnungen wie Öko-Regio-Tour, Naturlehr- und andere Pfade soll 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 soll als Grundlagenpapier verwendet und bei den Planungen fortgeschrieben werden.

7. Fußgängerverkehr stärken – Anteil erhöhen

- Wege und Verbindungen verbessern
- Gleichberechtigte Teilnahme am Verkehr
- Nach Realisierung der Umgehungsstraße Güglingen / Pfaffenhofen soll ein verkehrsberuhigter Bereich realisiert werden:
 - in Teilen der Marktstr. in Güglingen
 - in Teilen der Maulbronnerstr. in PfaffenhofenDiese Maßnahme sollte im Bereich der Marktstr. in Güglingen begleitet werden mit einer 20km-Zone im Bereich Stadtgraben und südlich davon einschließlich Gartenstraße.
- Übergänge für Fußgänger / Schüler an Hauptdurchfahrtsstraßen sollen sicherer gemacht werden; z.B. Überquerung der Kleingartacher Str. von der Otto-Linck-Str. in den Trollinger Weg in Güglingen.
- Abbau von Hürden für Fußgänger – Demographie-feste Verbindungen.

8. Schlussbetrachtung und Aktionsplan

Die Gemeinden des Zabergäus müssen die abgestimmte Entwicklung zukunftsorientierter Mobilitätskonzepte als gemeinsame Aufgabe sehen.

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

8.1 Aktionsplan „Nachhaltig mobil im Zabergäu“

Erstellung eines gemeinsamen Aktionsplans durch die Gemeinden im Zabergäu.

8.2 Handlungsfelder

Erstellung entsprechender Handlungsfelder durch die Gemeinden im Zabergäu

8.3 Maßnahmen zu den Handlungsfeldern

Erstellung entsprechender Maßnahmen durch die Gemeinden im Zabergäu