



Sitzungsvorlage 49/2021

Planungsausschuss – öffentlich

am 24.11.2021 in Grömbach

Tagesordnungspunkt 1 – zur Beschlussfassung

Betreff: Fortschreibung des Regionalplans;

Hier: Arbeitsentwurf zum Kapitel 4.1 Verkehr und aktualisierter Zeitplan

Bezug: 32/2021

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt das Teilkapitel 4.1 Verkehr zum Arbeitsentwurf des neuen Regionalplans in der als Anlage 3 beigefügten Fassung.

Begründung:

In der Sitzung des Planungsausschusses am 29.09.2021 wurde der Vorentwurf des Kapitels 4.1 Verkehr zum neuen Regionalplan diskutiert (vgl. 32/2021). Aus den Fraktionen wurden mehrere Hinweise und Änderungsvorschläge vorgebracht, die nach dem Wunsch des Planungsausschusses darin eingearbeitet werden sollten.

Diese Hinweise und Vorschläge sowie der jeweilige Behandlungsvorschlag der Geschäftsstelle sind in der beigefügten Synopse = Anlage 1 aufgeführt. Darin genannt ist auch der schon in der Sitzung am 29. September aufgezeigte Ergänzungsvorschlag zu Plansatz 4.1.3, G (9) zur Nagoldtalbahn.

In Anlage 2 sind die Straßenabschnitte aufgeführt, die aus den in der Tabelle genannten Gründen nicht mehr Bestandteil des funktionalen Straßennetzes des neuen Regionalplans sein werden.

Die Behandlungsvorschläge sind schließlich in die als Anlage 3 beigefügte neue Fassung des Kapitels 4.1, Stand November 2021, eingearbeitet. Entsprechend der Beschlussfassung wird anschließend auch die Raumnutzungskarte angepasst.

Der mit der Vorlage 32/2021 als Anlage 5 zum letzten PA vorgelegte Verfahrensablauf und Zeitplan der Regionalplanfortschreibung wurde an geänderte Rahmenbedingungen angepasst. Der zur Kenntnisnahme hier jetzt als Anlage 4 beigefügte aktualisierte Zeitplan berücksichtigt zwischenzeitlich erkannte höhere Zeitbedarfe insbes. bei der Erarbeitung des Freiraumkapitels des neuen Regionalplans, aufgrund von Mehraufwand bei laufenden Verfahren zur Änderung des Regionalplans 2015 (vor allem bzgl. der Umweltprüfung), bei der Erarbeitung der siedlungsstrukturellen Basisdaten für die neue Raumnutzungskarte, der Bearbeitung neuer Projekte sowie Zeitverzug bei der Lieferung aktualisierter Fachdaten zu Freiraumschutzgütern, die als Grundlage für Freiraumfestlegungen im neuen Regionalplan dienen.

Nicht zuletzt bindet ein weiteres punktuelleres Änderungsverfahren des geltenden Regionalplans personelle Ressourcen, was im letzten Zeitplan noch nicht berücksichtigt wurde.

Klaus Mack, MdB
Verbandsvorsitzender

- Anlagen:**
1. Synopse der Ergänzungsvorschläge zum Kapitel 4.1 Verkehr
 2. Tabelle der Straßenabschnitte, die mangels Aufnahme in den BVWP 2030, in den Fernstraßenbedarfsplan 2016, in den aktualisierten Maßnahmenplan Landesstraßen (Stand 2020) und in die regionale Prioritätenliste (Stand 2012) nicht mehr Bestandteile des regionalbedeutsamen funktionalen Straßennetzes sind (vorläufiger Anhang zu Plansatz 4.1.2, G (1) bzw. N (2))
 3. Aktualisierte Fassung des Kapitels 4.1 Verkehr
 4. Verfahrensablauf der Regionalplanfortschreibung Stand November 2021

Seite gemäß Vorlage 32/21	Plansatz	Fraktion	Hinweis, Antrag	Vorschlag der Geschäftsstelle
89	4.1.1, G (2)	FWV	Ausbau der Lade- und Stromnetzinfrastur und Ausbau der erneuerbaren Energien	Neuer letzter Satz: "Dazu soll auch die Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität unter Nutzung erneuerbarer Energiequellen ausgebaut werden." Die bisherige Begründung kann unverändert belassen werden.
91	4.1.2, G (1), N (2)	CDU	Anregung, die Straßenabschnitte, denen im funktionalen Netz des neuen Regionalplans keine Regionalbedeutsamkeit mehr zukommt, weil sie nicht Bestandteil des aktuellen BVWP oder des Maßnahmenplans Landesstraßen sind, zumindest als Anhang zum Plansatz weiterhin aufzuführen, weil sie vielleicht aus örtlicher Sicht wichtig sind	Der Regionalplan sollte grundsätzlich nicht mit Maßnahmen, die nicht regionalbedeutsam sind, überfrachtet werden. Aber Vorschlag , im Arbeitsentwurf und im künftigen Planentwurf eine solche Liste zunächst mitzuführen und den betroffenen Kommunen im Hinblick auf die künftige Einstufung der Projekte im Regionalplan Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.
92	4.1.2, G (4)	FWV	Ausbau der B 28 neu. Die Kreuzung Seewald ist zum Beispiel noch immer nicht ausgebaut obwohl die Umwidmung nun schon seit 3 Jahren zurückliegt. Beschleunigung des Verfahrens ist erforderlich.	Die Beseitigung des Bahnübergangs beim „Seehaus“ bei Horb-Grünmettstetten ist Teil des B28-Ausbaubereiches Horb-Grünmettstetten - L355 (sog. "Rauher Stich", im Vordringlichen Bedarf des BVWP) und soll vorgezogen realisiert werden. Laut Homepage RP Karlsruhe ist derzeit der Vorentwurf in Bearbeitung. Das Planungsreferat des RP wird gebeten, darüber in einer Sitzung zu berichten.
-	-	SPD	Die teilweise Verbreiterung der B 463 im Nagoldtal ist äußerst umstritten. Im Kreistag Calw ist sie bisher nicht mehrheitsfähig (u.a. ökologische Gründe)	Eine Verbreiterung der B 463 im Nagoldtal ist nicht Bestandteil des Vorentwurfs.
94	G (7)	mehrere	Aufnahme eines Plansatzes zur Trassensicherung von Straßenbauprojekten	G (7) wird wie folgt formuliert: "Die linienbestimmte Trasse der B 28 zur Beseitigung des Bahnübergangs beim "Seehaus" bei Horb-Grünmettstetten wird als Vorbehaltsgebiet "Trasse für Straßenverkehr, Ausbau" festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt." Die Begründung wird mit einem Hinweis ergänzt, wonach diesem Gebiet bei einer Abwägung mit ggf. konkurrierenden Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist.
95	V (8)	FWV	Lärm(aktionspläne)aspekte sind beim Ausbau von OD zu berücksichtigen	Ergänzung um einen neuen letzten Satz: „Lärmaspekte und Lärmaktionspläne sollen beim Ausbau von Ortsdurchfahrten berücksichtigt werden.“; außerdem Ergänzung der Begründung um diesen Aspekt.

Seite gemäß Vorlage 32/21	Plansatz	Fraktion	Hinweis, Antrag	Vorschlag der Geschäftsstelle
97	4.1.3, G (9)	SPD	- Metropolexpress Nagold-Stuttgart im Plansatz nennen, nicht erst in der Begründung; - Streckenführung klären und benennen	Ergänzung um einen neuen letzten Satz: „Für die Nagoldtalbahn soll ab Nagold eine Metropolexpress-Verbindung über Hochdorf nach Stuttgart realisiert werden.“
98	G (12)	SPD	Eine Stadtbahnverbindung zwischen Ittersbach und Straubenhardt ist wahrscheinlich und soll stärker betont werden	Ergänzung um einen neuen zweiten Satz: "Zwischen Ittersbach und Straubenhardt soll eine Stadtbahnverbindung vorrangig umgesetzt werden."
98	G (13)	FWV	Zabergäubahn ist zu unterstützen in der Durchbindung bis KA	Ergänzung um einen neuen letzten Satz: „Die Durchbindung der Zabergäubahn bis Karlsruhe wird unterstützt.“ Die bisherige Begründung kann belassen werden.
98	G (14)	FWV	Anbindung Nagold-Herrenberg muss zeitnah erfolgen.	Den vollständigen Neubau einer Schienenstrecke "zeitnah", also kurzfristig, bewerkstelligen zu können, ist illusorisch. Vorschlag: Streichung der bisherigen Formulierung „mittel- bis langfristig“.
102/103	4.1.5, G (7)	FWV	Mobilitätsdrehscheiben sind für alle Schienenhaltstellen zu prüfen und ggf. umzusetzen (Vernetzung von öffentlicher und privater Mobilität)	Umformulierung des letzten Satzes: Statt „Größere Haltestellen...“ neu: „Haltestellen des Schienenverkehrs...“. Begründung unverändert.
103/104	4.1.5, 4.1.6	GRÜNE	Das in der jeweiligen Begründung genannte CO ₂ -Reduktionsziel im Verkehrssektor von 40% bis 2030 ist mit dem neuen Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg überholt und auf 65% erhöht worden. Die Maßnahmen im Arbeitsentwurf garantieren nicht, dass dieses Ziel ohne Änderung der Vorgaben erreicht wird.	Im neuen KISchG BW gibt es keine Zielwerte für verschiedene Sektoren wie z. B. den Verkehr. Dort ist ein neuer Zielwert zur Reduzierung der <u>Gesamtemissionen</u> CO ₂ bis 2030 von 65% genannt. Auch im Klimaschutzgesetz des Bundes gibt es keine prozentualen Sektorziele. Unabhängig davon, welcher Wert tatsächlich gilt oder angestrebt wird: Um überhaupt ermitteln zu können, welche Veränderung der CO ₂ -Emissionen sich mit den Verkehrsprojekten des Regionalplanentwurfs ergeben würde, benötigt man ein Verkehrsmodell, das diese Emissionen abbildet und hochrechnen kann. Ein solches Verkehrsmodell für die Region ist in zwei Sitzungen des Arbeitskreises Regionalplanfortschreibung 2019/2020 zwar andiskutiert worden, aber aufgrund potenziell hoher Kosten, der zu erwartenden langen Bearbeitungsdauer und angesichts eines in Vorbereitung befindlichen landesweiten Verkehrsmodells für die aktuelle Regionalplanfortschreibung letztlich nicht empfohlen worden. Sollten die Gremien die Erarbeitung eines solchen regionalen Modells jetzt jedoch als Grundlage für kommunale Klimamobilitätspläne befürworten/beschließen, könnte dieses dann ggf. auch zur Bewertung der Verkehrsmaßnahmen des Regionalplanentwurfs genutzt werden.

Seite gemäß Vorlage 32/21	Plansatz	Fraktion	Hinweis, Antrag	Vorschlag der Geschäftsstelle
104	4.1.6, G (1)	FWV	Die Bedeutung des Radwegenetzes ist sowohl beruflich als auch touristisch weiter auszubauen inclusive das Thema Radwegeschnellwege.	Das im Plansatz genannte "Radnetz BW" umfasst bereits alle wichtigen touristischen und alltagsrelevanten Radwegeabschnitte im Land. Dennoch Ergänzung im Plansatz wie folgt: „... sollen alle Teilstrecken des Radnetzes Baden-Württemberg und der Landesradfernwege, <u>die touristischen Routen, die für den Alltagsverkehr relevanten Radwege sowie Radschnellwege bei entsprechendem hoher Freqüentierung ... ausgebaut werden</u> “ .

Straßen, die im neuen Regionalplan nicht mehr Bestandteil des regionalbedeutsamen funktionalen Straßennetzes sind					
lfd. Nr.	Straße	Maßnahme	Gemeinde(n)	Ortsteil(e)	Begründung
1	B 10	Nordumfahrung	Mühlacker	Kernstadt	Herausnahme, da nicht Bestandteil des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010)
2	B 10	Ostumfahrung	Remchingen	Wilferdingen	Herausnahme, da nicht Bestandteil des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010)
3	B 28	Ortsumfahrungen	Eutingen im Gäu und Horb-Bildechingen		Herausnahme, da nicht Bestandteile des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteile der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010). Stattdessen Darstellung der OD und der freien Strecke bis Rottenburg-Ergenzingen in Kategorie II des funktionalen Straßennetzes
4	B 462	OU Schwarzenberg	Baiersbronn	Schwarzenberg	Herausnahme, da nicht Bestandteil des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010)
5	B 463	OU Unterreichenbach	Unterreichenbach		Herausnahme, da nicht Bestandteil des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010)
6	L 349	Ortsumfahrungen	Wildberg	Schönbronn, Effringen	Herausnahme, da die Ortsumfahrungen nicht Bestandteil des Maßnahmenplans Landesstraßen BW und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste Landesstraßen sind.
7	L 357	OU Gültlingen	Wildberg	Gültlingen	Herausnahme, da die Ortsumfahrungen nicht Bestandteil des Maßnahmenplans Landesstraßen BW und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste Landesstraßen ist.
8	L 574	OU Huchenfeld	Pforzheim	Huchenfeld	Streichung als Planung aus der Kategorie III des funktionalen Straßennetzes, da keine Planung bekannt und die Maßnahme nicht Bestandteil des Maßnahmenplans Landesstraßen und der regionalen Prioritätenliste Landesstraßen ist.

4. Regionale Infrastruktur

4.1 Verkehr

4.1.1 Allgemeine Grundsätze

Zukunftsorientiertes Verkehrskonzept

- G (1)** Das Verkehrssystem soll langfristig zur **Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen** sowie zur Stärkung und Weiterentwicklung der Region als attraktivem Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort beitragen.
- G (2)** Die Verkehrsinfrastruktur in der Region soll dabei als Gesamtverkehrssystem so ausgestaltet werden, dass die angestrebte **Entwicklung der Region gemäß den Grundsätzen des Leitbildes** (Kap. 1.1) sichergestellt wird. Dazu soll das Verkehrssystem (Straße, Schiene, ÖPNV) innerhalb der Region so weiterentwickelt werden, dass zum einen die **Verbindungen zu den Nachbarregionen** verbessert werden, zum anderen aber auch die **Erreichung der bundes- und landespolitisch beschlossenen Ziele zum Klimaschutz im Verkehrssektor** unterstützt wird. Dazu soll auch die Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität unter Nutzung erneuerbarer Energiequellen ausgebaut werden.

Begründung:

Aufgrund ihrer naturräumlichen Gegebenheiten und ihrer Lage zwischen großen Wirtschaftsräumen und Arbeitsplatzschwerpunkten ist die Region auf ein Verkehrssystem angewiesen, das vor allem die Anbindung der Region an diese Räume gewährleistet. Durch diese Ausgangslage und die topographische Situation der Region sind einer deutlich stärkeren Arbeitsplatzentwicklung insbesondere im Industrie- und Gewerbesektor enge Grenzen gesetzt. Daher ist ein Teil der Bevölkerung der Region darauf angewiesen, die Arbeitsplatzschwerpunkte in den benachbarten Wirtschaftszentren in zumutbarem Zeitaufwand erreichen zu können.

Auch den in der Region ansässigen Unternehmen ist die notwendige leistungsfähige Anbindung an die mit ihnen im Austausch stehenden angrenzenden Wirtschaftsräume zu gewährleisten, wozu nach wie vor eine bessere verkehrliche Anbindung an die überregionalen Verkehrsnetze über die Regionsgrenzen hinaus erforderlich ist. Dies betrifft beim Straßen- und beim Schienenverkehr vor allem den Süden der Region mit der nach wie vor lückenhaften Anbindung an die großräumige Achse Stuttgart – Singen (A 81) und dem unzureichenden Verkehrsangebot auf der Schiene im Verlauf dieser Achse durch die nur eingleisige und unzureichend ausgebaute Schienenachse Stuttgart – Zürich („Gäubahn“).

Zur Unterstützung der klimapolitischen Ziele und der Grundsätze 2 und 8 des Leitbildes (Kap. 1.1) sowie des Grundsatzes 4 zur räumlichen Ordnung und Entwicklung der Region (Kap. 1.2) ist aber auch ein langfristig angelegter Wandel in der Ausgestaltung des Verkehrssystems erforderlich. Dafür liegen auf Landesebene Grundlagen und Konzepte vor, auf die zurückgegriffen und Bezug genommen wird: Das aus dem Klimaschutzgesetz abgeleitete integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK), das Klimaschutzenszenario „Verkehrsinfrastruktur 2030“ sowie die ÖPNV-Strategie 2030 mit dem Ziel der Verdoppelung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis 2030 (Bezugsjahr 2010).

- G (3)** Das Verkehrssystem soll effizient, sozialverträglich, wirtschaftlich und umweltschonend ausgestaltet werden. Dazu sollen
- die Flächeninanspruchnahme auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden und beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen soll die weitestgehende Schonung und

- Erhaltung der Landschaft gewährleistet werden, insbesondere in den für die Erholung vorrangig geeigneten Bereichen, wie z.B. den Naturparks,
- sowohl bei Aus- und Neubauplanungen als auch bei vorhandenen Straßen im Sinne der Lärmvorsorge und Lärmsanierung verstärkt Vorkehrungen zur Reduzierung der zunehmenden schädlichen Auswirkungen des Verkehrslärms getroffen werden,
 - für Neubaumaßnahmen nach Möglichkeit Flächen bestehender Verkehrswege dem Verkehr entzogen oder rückgebaut werden; insbesondere Straßenteile und nichtkategorisierte Straßenabschnitte mit fehlender oder sehr geringer Netzfunktion und sehr schwacher Frequentierung sollen als Ausgleich für Neubaumaßnahmen zum Rückbau vorgesehen werden. Sofern solche Straßen nicht entbehrlich sind, sollte für sie der Nicht-Ausbau im Sinne einer verkehrssicheren Bestandserhaltung festgelegt werden.

Begründung:

Die Umnutzung von Flächen für Verkehrszwecke hat auch in den letzten Jahren stetig zugenommen. Auch wenn sich dies künftig durch die noch erforderlichen Aus- und Neubaumaßnahmen nicht grundsätzlich vermeiden lässt, sollte z.B. durch sparsamere Standards bei Trassierung und Querschnitt dieser Zuwachs möglichst begrenzt werden. Insbesondere in den für die Erholung besonders geeigneten Gebieten wie z.B. den Naturparks, die einen wesentlichen Teil der hohen Attraktivität der Region Nordschwarzwald darstellen, muss hierfür gegebenenfalls auch die Reduzierung von Entwurfparametern zu Gunsten des Erholungswertes und zu Ungunsten höherer Fahrgeschwindigkeiten in Kauf genommen werden.

Auch wenn durch technischen Fortschritt an Fahrzeugen oder im Straßenbau selbst Absenkungen der Lärmemission erfolgen, nimmt die Verkehrslärmeinwirkung auf die Umwelt durch die weiter ansteigenden Verkehrsmengen jedoch weiter zu, z. T. sogar in einem gesundheitsschädlichen Umfang. Da gerade der Verkehrslärm von großen Teilen der Bevölkerung auch zunehmend als Belastung angesehen wird und medizinische Studien die Gesundheitsgefahren des Lärms belegen, kommt einer Lärmvorsorge und auch Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch Lärmschutzmaßnahmen eine hohe Bedeutung zu.

Eine Analyse des Straßennetzes in der Region Nordschwarzwald hat gezeigt, dass es einige Straßen gibt, die im Netz der Verkehrswege nach Realisierung von Aus- und Neubaumaßnahmen entbehrlich werden oder nicht ausgebaut zu werden brauchen, weil eine Entlastung durch Bündelung auf Aus- oder Neubaustrassen eintritt. Daher soll bei allen Planungsverfahren das Verkehrsnetz dahingehend geprüft werden, ob ein Verzicht auf Teile des bisherigen Netzes als Ausgleichsmaßnahme möglich ist.

4.1.2 Straßenverkehr

Funktionales Straßennetz

- G (1)** Das Straßennetz soll eine ausreichende innere Erschließung und äußere Anbindung der Region gewährleisten. Es soll entsprechend der raumordnerischen Funktion der einzelnen Straßenabschnitte in der Qualität abgestuft gestaltet werden; hierfür bildet die „**Kategorisierung der Straßen**“ die wesentliche Grundlage.
- N (2)** Das in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellte überörtliche funktionale Straßennetz soll entsprechend der allgemeinen Grundsätze funktionsgerecht erhalten und weiterentwickelt werden. Nachrichtlich übernommen sind alle Neubaumaßnahmen gemäß Bundes-Fernstraßenbedarfsplan 2016 und Maßnahmenplan Landesstraßen B.-W. 2013.

Begründung:

Das funktionale Straßennetz ist, abgeleitet aus früheren Generalverkehrsplänen des Landes, entsprechend der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) in Straßen für den großräumigen, überregionalen und regionalen Verkehr gegliedert. Die Straßen des überörtlichen Verkehrs sind danach eingestuft in

- Verbindungen der Kategorie I (großräumig bedeutsam), das sind Verbindungen zwischen Oberzentren und Verdichtungsräumen bzw. benachbarten Oberzentren, die vorwiegend dem großräumigen, überregionalen Verkehr dienen,
- Verbindungen der Kategorie II (überregional bedeutsam), das sind Verbindungen von Mittelzentren zum zugehörigen Oberzentrum bzw. zu benachbarten Mittelzentren, die das Hauptnetz für den regional und überregional bedeutsamen Verkehr unterhalb der großräumigen Verbindungen bilden,
- und Verbindungen der Kategorie III (regional bedeutsam), das sind Verbindungen von Klein- und Unterzentren zum zugehörigen Mittelzentrum, Verbindungen von Klein- und Unterzentren untereinander sowie weitere Straßen, die zur Ergänzung des Hauptnetzes für den vorwiegend regionalen Verkehr dienen.
- Verbindungen der Kategorie IV (örtlich bedeutsam) sind Verbindungen von Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion zu den Zentralen Orten, von solchen Gemeinden untereinander sowie zu ihren Versorgungskernen. Diese Kategorie ist nicht in der Raumnutzungskarte dargestellt.

Die Kategorisierung erfolgt zwar auch in Anlehnung an die Klassifizierung, d.h. die Baulastträgerschaft der Straßen, soll aber nicht allein danach, sondern vor allem nach raumordnerischen Kriterien, wie z.B. den Zentralen Orten und der regionalbedeutsamen Verbindungsfunktion einer Straße, deren Ausbaustandard und -priorität mitbestimmen. Die Kategorisierung dient somit auch dem wirksamen Einsatz der Finanzmittel ebenso wie folgenden raumordnerischen Zielsetzungen:

- Auf der Grundlage raumordnerischer Kriterien bei der Bewertung von Straßen soll ein gleichwertiger Ausbauzustand des Straßennetzes innerhalb der Region gewährleistet werden. Die Kategorisierung soll so einen Beitrag zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in der Region erbringen;
- Durch einen funktionsgerechten Ausbau von kategorisierten Straßen im Netz kann eine Bündelung des Verkehrs auf dieses Netz erfolgen. Dadurch können andere Straßen im nachgeordneten Netz entlastet werden. Diese Entlastung kann sich besonders innerhalb von Ortslagen durch Reduzierung der Immissionen bemerkbar machen. Bei weniger bedeutsamen Straßen ist es möglich, sich für einen geschwindigkeitsreduzierenden Aus- und Umbau einzusetzen, ohne dass dadurch eine Kapazitätsreduzierung im regionalbedeutsamen Netz entsteht;
- Großes Gewicht wird auf die Möglichkeit eines landschaftsschonenden Ausbaus von Straßen gelegt, indem durch die Kategorisierung auch die Ausbauqualität mitbestimmt werden kann. Dies setzt ein wohlhabgestimmtes und ausreichend dichtes Netz an regional und überregional bedeutsamen Straßen voraus, wie es durch die Kategorisierung erreichbar ist.

Die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans und des Fernstraßenbedarfsplans 2016 sowie des Generalverkehrsplans 2010 des Landes (Maßnahmenplan Landesstraßen Stand 2013) sind als Bestandteile des funktionalen Straßennetzes aufgenommen worden und Neubaumaßnahmen sind als „Planung“ in der Raumnutzungskarte dargestellt.

Vorrangig zu realisierende Maßnahmen

- G (3)** Die Realisierung der noch ausstehenden Abschnitte zum **Neubau der Bundesstraße 463 „Westtangente Pforzheim“** zur besseren Anbindung der Region an die Bundesautobahn A 8 soll vom Straßenbaulastträger mit **höchster Priorität** vorangetrieben werden.

G (4) Die Realisierung der noch fehlenden Abschnitte **der Bundesstraße 28 und B 32** (Aus- und Neubau) zur besseren Anbindung der Mittelbereiche Freudenstadt und Horb an die Bundesautobahn A 81 soll vom Straßenbaulastträger mit **höchster Priorität** vorangetrieben werden.

Begründung:

Die „Westtangente Pforzheim“ stellt die wichtigste Neubaumaßnahme zur besseren Anbindung der Region an das großräumig bedeutsame Fernstraßennetz (hier die A 8 im Norden der Region) dar. Erst mit der durchgehenden Realisierung aller Bauabschnitte der Westtangente Pforzheim bis in das Nagoldtal werden die beiden Nord-Süd-Hauptachsen der Region im Straßenverkehr, die B 294 und die B 463, zügig und direkt an die Autobahn A 8 angebunden, und erst dadurch wird die volle Verkehrswirksamkeit dieser Maßnahme hergestellt.

Im Dezember 1978 wurde die Autobahn A 81 Stuttgart – Horb – Singen vollständig in Betrieb genommen. Seitdem fehlt jedoch nach wie vor eine adäquat ausgebaute Anbindung aus dem Süden der Region an die A 81. Auf die Verbesserung dieses mangelhaften Zustandes ist auch die Wirtschaft der Region dringend angewiesen. Die Realisierung der noch ausstehenden Abschnitte zum Ausbau bzw. Neubau der B 28 und der B 32-Hochbrücke Horb ist daher insbesondere zur besseren Anbindung des Mittelbereichs Freudenstadt an diese großräumig bedeutsame Achse besonders vordringlich.

G (5) Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen innerhalb des regionalbedeutsamen Straßennetzes (Kategorie I oder II) haben ebenfalls **höchste Priorität**; die Straßenbaulastträger und die Straßenbau-Fachverwaltungen sollen diese Maßnahmen unter Beachtung von Umweltgesichtspunkten vorrangig planerisch weiter bearbeiten und realisieren:

- B 10 Ausbau vierspurig zwischen Pforzheim-Eutingen und Niefern
- B 28/B 462 Tunnel Freudenstadt
- B 294 Ortsumfahrung Neulingen-Bauschlott
- B 294 Ortsumfahrung Loßburg
- B 296 Entlastungstunnel Kernstadt Calw
- B 462 Ortsumfahrung Baiersbronn (Tunnel Kernort)
- B 463 Ortsumfahrung Bad Liebenzell
- L 340 Ortsumfahrung Bad Herrenalb
- L 410 Ortsumfahrung Empfingen
- L 562 Ortsumfahrung Pforzheim-Büchenbronn.

Begründung:

Die genannten Maßnahmen wurden durch Beschlüsse der Verbandsversammlung des Regionalverbands (zuletzt 2012) in Prioritätenlisten für Bundesfern- und für Landesstraßenmaßnahmen mit höchster Dringlichkeit aufgenommen. Die entsprechenden Streckenabschnitte haben eine hohe Verbindungsfunktion und sind in Kategorie I oder II im funktionalen Straßennetz eingestuft. Bei Ortsumgehungen ist ein hoher Entlastungseffekt für die entsprechenden Ortslagen und Bewohner zu erwarten. Bei mehrspurigen Ausbauabschnitten ist die Kapazitätsausweitung aufgrund sehr hoher Verkehrsmengen und regelmäßig auftretender Engpässe dringend erforderlich.

Weitere Straßenbaumaßnahmen

V (6) Über die nach Plansatz 4.1.2 G (1) in der Raumnutzungskarte dargestellten und die in den Grundsätzen G (2) bis (4) aufgeführten Maßnahmen hinaus wird vorgeschlagen, folgende weitere **Straßenbaumaßnahmen mit regionaler Bedeutung** bei den Straßenbaulastträgern zu prüfen:

- B 35 Ausbau um dritte Fahrspuren (Überholspuren) zwischen Bretten und Illingen,
- L 348 Ortsumfahrung Neubulach-Oberhaugstett,
- L 1134 Neuführung der L 1134 westlich Diefenbach, Zaisersweiher und Lienzingen zur B 35 südöstlich Maulbronn,
- L 1134 Ortsumfahrungen zwischen der A 8, AS Heimsheim, und Mühlacker,
- L 1179 Südumfahrung Heimsheim
- Haiterbach – B 28 – A 81: neue Verbindung zwischen dem Interkommunalen Gewerbegebiet IKG Haiterbach/Salzstetten und der K 4780 südwestlich Horb-Obertalheim.

Begründung:

Weitere Straßenbaumaßnahmen sind insbesondere zur Beseitigung von Engpässen und zur Entlastung hochfrequentierter Ortslagen notwendig. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und vor allem des hohen LKW-Verkehrsaufkommens auf der B 35 (durchgehend > 1.400 DTV SV in den letzten Jahren, Anteil 14,5 bis > 20 % werktags) ist zwischen Bretten und Illingen (Einmündung in die B 10 am Illinger Eck) die Einrichtung von weiteren Überholmöglichkeiten (eine solche besteht bei Knittlingen) durch dritte Fahrspuren zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit angezeigt. Diese Option sieht auch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg in der Antwort auf eine Landtagsanfrage vom 16.02.2018 (LT-DS 16/3232).

Eine OU Neubulach-Oberhaugstett (L 348) ist Bestandteil der neuen regionalbedeutsamen West-Ost-Verkehrsachse im Landkreis Calw zwischen Simmersfeld, Calw und der B 296 südlich Calw-Stammheim.

Eine großräumige und ortsdurchfahrtfreie Neuführung der regionalbedeutsamen **L 1134** westlich der heute durchfahrenen Ortschaften wurde früher bereits angedacht (Trassenstudien); auch eine Ostumfahrung für Maulbronn zwischen der L 1131 und B 35 ließe sich damit realisieren. Eine solche Strecke wäre deutlich leistungsfähiger als die derzeitige L 1134.

Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme insbesondere auf den Autobahnen und deren regional bedeutsamen Zulaufstrecken wie z.B. der **L 1134** soll im Zuge der Fortschreibung des Generalverkehrsplans und des Maßnahmenplans Landesstraßen die Notwendigkeit für daraus ggf. resultierende Umfahrungen für die Gemeinden zwischen Mühlacker und der A 8, AS Heimsheim, z.B. für Wiernsheim-Pinache, geprüft werden.

Seitens der Stadt Weil der Stadt (Lkr. Böblingen) werden Planungsüberlegungen für eine Westumfahrung sowie großräumige Umfahrungen auch für die Ortsteile Merklingen und Hausen im Zuge der **L 1179** an gestellt, woraus ein Anstieg der Verkehrsmengen für Heimsheim resultieren kann. Zwar enthalten weder der Regionalplan noch der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart diese Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit oder als Trassenfreihaltung; dennoch soll im Zuge der Fortschreibung des Generalverkehrsplanes samt Maßnahmenplan Landesstraßen die Notwendigkeit für eine Umfahrung für Heimsheim geprüft werden.

Eine neue Verbindung zwischen der **L 354** beim IKG Haiterbach/Salzstetten und der K 4780 ist erforderlich, um dem aus Richtung Haiterbach bzw. Waldachtal-Salzstetten Richtung A 81 orientierten Verkehr eine ortsdurchfahrtfreie Verbindung gemäß Kategorie III des funktionalen Straßennetzes zur Verfügung stellen zu können. Verschiedene Trassenuntersuchungen haben dazu bereits stattgefunden.

Trassensicherung

- G (7)** Die linienbestimmte Trasse der B 28 zur Beseitigung des Bahnübergangs beim „Seehaus“ bei Horb-Grünmettstetten wird als Vorbehaltsgebiet „Trasse für Straßenverkehr, Ausbau“ festgelegt und in der Raumnutzungskarte dargestellt.

Begründung:

Korridore für den Ausbau und Neubau im regional bedeutsamen Straßennetz können gemäß Landesplanungsgesetz und der VwV Regionalpläne als Vorranggebiete (VRG) oder Vorbehaltsgebiete (VBG) mit der Bezeichnung „Trasse für Straßenverkehr“ festgelegt werden. Durch eine solche Festlegung soll die noch nicht in Umsetzung befindliche Realisierung der Maßnahmen räumlich gesichert werden. Eine solche Festlegung ist allerdings nur dann gerechtfertigt, wenn Trassen für Aus- oder Neubaumaßnahmen derart hinreichend konkret festliegen, dass das entsprechende Gebiet (VRG oder VBG) auch räumlich konkret verortet werden kann. Beim Vorliegen bloßer Linienüberlegungen oder Variantenuntersuchungen ohne konkretisierte Fachplanung ist eine solche Gebietsfestlegung dagegen nicht sachgerecht. Bei fachrechtlich planfestgestellten Maßnahmen kommt eine Festlegung als Vorranggebiet in Betracht, bei linienbestimmten Projekten die Festlegung als Vorbehaltsgebiet.

Für die Maßnahme „B 28, BÜ-Beseitigung Seehaus“ südöstlich Horb-Grünmettstetten ist durch das Regierungspräsidium Karlsruhe eine Linie bestimmt worden, eine Vorentwurfsplanung liegt vor, das Planfeststellungsverfahren wird vorbereitet. Da die Planung von der bisherigen Trasse geringfügig abweicht und neue Flächen beansprucht werden, ist zur raumordnerischen Sicherung der neuen Linienführung die Festlegung als Vorbehaltsgebiet sachgerecht. Bei einer Abwägung mit ggf. konkurrierenden Nutzungen ist diesem Gebiet besonderes Gewicht beizumessen.

Umgestaltung von Ortsdurchfahrten

V (8) Bei der Verbesserung und Erneuerung von Ortsdurchfahrten ist neben der Verkehrssicherheit auf die Erhaltung des gewachsenen Ortsbildes Wert zu legen. Dies gilt vor allem für schwach belastete Durchfahrten vieler Dörfer. In diesen Fällen ist die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs den örtlichen Belangen, z.B. durch die Wahl des Straßenquerschnittes und die Gestaltung des Straßenraumes, unterzuordnen; hier ist vorrangig die Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion der Ortsdurchfahrten zu berücksichtigen. Den Radfahrern und Fußgängern ist erhöhte Beachtung zu schenken. Lärm Aspekte und Lärmaktionspläne sollen beim Ausbau von Ortsdurchfahrten berücksichtigt werden.

Begründung:

Der Straßenbau im Zuge von Ortsdurchfahrten erfolgt heute meist ortsbildschonender und gestalterisch ansprechender als noch vor Jahren; die guten Beispiele werden häufiger. Dennoch besteht angesichts noch weiter anwachsender Verkehrsmengen nach wie vor die Gefahr einer Überbetonung der verkehrstechnischen Kriterien bei der Planung. Zu stark auf den fließenden motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Ausbaumaßnahmen verleiten zu hohen Geschwindigkeiten, wodurch Kinder und Fußgänger besonders gefährdet werden. In Kur- und Erholungsorten kann zur Gefährdung der Einwohner auch eine nachteilige Beeinflussung der Besucherzahlen kommen. Um der steigenden Bedeutung des Lärmschutzes nachzukommen, sollen in Lärmaktionsplänen verankerte Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Maßnahmen zur lärmindernde Umgestaltung des Straßenraumes berücksichtigt werden.

4.1.3 Schienenverkehr

G (1) Das in der Raumnutzungskarte dargestellte **raumbedeutsame Schienennetz** soll hinsichtlich Infrastruktur und Angebot so weiterentwickelt und ausgestaltet werden, dass zum einen die Einbindung der Region in die großräumigen Fernverkehrsnetze über das Oberzentrum Pforzheim und die Mittelzentren Mühlacker und Horb am Neckar weiterhin gewährleistet ist und verbessert wird, und zum anderen alle für die Entwicklung der Region bedeutsamen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllt und die Erreichung der Klimaschutzziele unterstützt werden können.

N (2) Das raumbedeutsame Schienennetz ist in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellt und in großräumig und regional bedeutsame Strecken gegliedert.

Begründung:

Der Schienenverkehr nimmt in der Region als untrennbarer Teil des Gesamtverkehrssystems eine für die Entwicklung des Raumes bedeutende Rolle ein. Insbesondere im Verlauf der Entwicklungsachsen stellen die Schieneninfrastruktur und das Schienenverkehrsangebot neben dem Straßennetz wichtige Voraussetzungen zur Gewährleistung einer im Sinne eines integrierten Gesamtverkehrssystems abzuwickelnden umweltverträglicheren Mobilität dar.

Aufgrund immer größer werdender Verkehrsmengen auf dem Straßennetz mit zunehmender Tendenz der Entstehung von Engpässen sowie zur Ermöglichung der verkehrs- und umweltpolitisch erwünschten stärkeren Verlagerung von Verkehren hin zum Schienenverkehr und zum öffentlichen Verkehr ist die Erhaltung und der verstärkte weitere Ausbau des Schienennetzes und des Angebotes dringend erforderlich. Dies insbesondere in den Verdichtungsräumen und ihren Randzonen, wo der Schienenverkehr samt ÖPNV gemäß landespolitischen Zielen (Landesentwicklungsplan, Generalverkehrsplan) zu einer gleichwertigen Alternative zum Individualverkehr entwickelt werden soll. Dies bedingt weitere Netzergänzungen, die Einbindung in regelmäßig verkehrende Schienenfernverkehrslinien als auch im Regional- und Nahverkehr die Realisierung eines Angebotes entsprechend dem „Integralen Taktfahrplan“ mindestens im Stundentakt, im Verdichtungsraum samt Randzonen auch mit dichter Zugfolge, auf allen Strecken der Region.

Großräumige Verbindungen

- G (3)** Die Region soll über die „**Residenzbahn**“ **Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart** durch **gute Angebote und schnelle Übergänge** in den Knotenbahnhöfen Karlsruhe und Stuttgart sowie Vaihingen/Enz gut an die großräumige europäische Schienenfernverkehrsverbindung „Magistrale für Europa“ Paris – Budapest angebunden werden.
- G (4)** Die **Einbindung der Region** mit dem Oberzentrum Pforzheim und dem Mittelzentrum Mühlacker in den großräumigen **innerdeutschen Schienenpersonenfernverkehr** gemäß der Vereinbarung mit der Deutschen Bahn aus dem Jahre 1988 mindestens im 2-Stunden-Takt soll zur Steigerung der Nachfrage ausgebaut werden.
- G (5)** Zur Gewährleistung der beiden vorgenannten Grundsätze sowie zur Unterstützung der Erreichung der bundes- und landespolitischen Klimaschutzziele mittels eines weiter zu verdichtenden Regional- und Nahverkehrs soll die **Residenzbahn** Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart **beschleunigt, signal- und sicherungstechnisch modernisiert und ausgebaut** werden.
- G (6)** Die Region soll mit dem Mittelzentrum Horb am Neckar über die **internationale Schienenverbindung Stuttgart – Zürich („Gäubahn“)** in die großräumige europäische Nord-Süd-Fernverkehrsverbindung Italien – Schweiz/Zürich – Stuttgart mit Weiterführung nach Norden eingebunden bleiben. Dazu soll die „Gäubahn“ leistungsfähig ausgebaut werden.

Begründung:

Mit der Bezeichnung Magistrale für Europa ist der Eisenbahnkorridor gemeint, der Paris via Straßburg – München – Wien mit Budapest verbindet. Dieser Korridor stellt die zentrale West-Ost-Achse im zusammenwachsenden Europa dar. Ein noch ausstehender Baustein dieser Magistrale ist das Projekt „Stuttgart 21“. Die „Residenzbahn“ von Karlsruhe über Pforzheim und Mühlacker ist nicht Bestandteil dieser Ma-

gistrale, diese führt vielmehr von Karlsruhe über die „Bruchsaler Kurve“ und die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart (über Vaihingen/Enz, Lkr. Ludwigsburg) nach Stuttgart. Daher ist es geboten, über gute Anbindungen und schnelle Übergänge in Karlsruhe, Stuttgart und Vaihingen/Enz die Region gut an diese Magistrale anzubinden.

In der 1988 zwischen der DB und Regionalverband, Enzkreis, Stadt Pforzheim und Stadt Mühlacker getroffenen Vereinbarung wird geregelt, dass die Relation Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Stuttgart werktags tagsüber im zweistündlichen Rhythmus durch Fernverkehrszüge mit Halten in Pforzheim und Mühlacker bedient wird. Dies muss auch weiterhin gewährleistet werden. Diese Fernverkehrsverbindungen sollen in Karlsruhe und Stuttgart die Anschlüsse in Richtung Basel/Mannheim bzw. München so sicherstellen, dass kurze Umsteigezeiten in weiterführende Züge entstehen.

Die klimapolitischen Ziele von Bund und Land erfordern u.a. eine schnelle und deutliche Reduzierung der verkehrsbedingten klimaschädlichen Emissionen. Dazu soll gemäß der ÖPNV-Strategie BW die Nachfrage im öffentlichen Verkehr im Vergleich zu 2010 bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden. Im „Klimaschutzszenario Verkehrsinfrastruktur 2030“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg von 2017 wurde die Verkehrsinfrastruktur dahingehend untersucht, ob sie bei Unterstellung einer solchen Nachfrageverdopplung ausreicht oder ob Engpässe zu erwarten sind.

Dabei hat sich unter anderem herausgestellt, dass in diesem Szenario im Tagesdurchschnitt sehr hoch ausgelastete Situationen auf der Residenzbahn auftreten, die sehr kritisch zu beurteilen sind. Zwischen Pfintal-Söllingen und Mühlacker gibt es danach einen längeren Streckenabschnitt, der zu rd. 150 Prozent ausgelastet (also stark überlastet) ist. Die kritische Überlastungssituation ist, neben dem gestiegenen Angebot im Regional- und Nahverkehr, insbesondere auf niedrige und stark unterschiedliche Geschwindigkeitsprofile zwischen Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr zurückzuführen. Daher ist es dringend erforderlich, die Residenzbahn infrastrukturell zu ertüchtigen. Maßnahmen hierfür sind laut DB Netz AG beispielsweise der Bau von 740-m-langen Überholgleisen in Wilferdingen-Singen und in Pforzheim Hbf.

Weiter ist es erforderlich, die Strecke zu beschleunigen und Langsamfahrstellen zu beseitigen (so die seit 2006 bestehende in Pfintal-Kleinsteinsbach), Haltepunkte und Bahnsteige entsprechend auszubauen, und eine moderne Zugleit- und Sicherungstechnik (z.B. ETCS) vorzusehen, die deutlich dichtere Zugfolgen gestattet und vor allem eine Blockverdichtung zwischen Pforzheim und Mühlacker ermöglicht.

Die Region wird über das Mittelzentrum Horb am Neckar an die „Gäubahn“ Stuttgart – Singen – Gottmadingen mit ihrer Fortsetzung nach Zürich (und Italien) angebunden. Die Fahrzeiten sind aber insbesondere zwischen den Metropolen Stuttgart, Zürich und Mailand bei weitem noch nicht der Bedeutung einer solchen europäischen Fernverbindung angemessen. Außerdem ist die Strecke aufgrund der Einleisigkeit zwischen Horb und Tuttlingen verspätungsanfällig. Die Aufnahme des Projektes in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 2016, aktualisiert 2021, ermöglicht den Ausbau der Strecke u.a. mit den folgenden Bausteinen: Zweigleisiger Neubau Stuttgart-Flughafen – Böblingen-Goldberg (Gäubahntunnel), Geschwindigkeitserhöhung Stuttgart – Singen, 2-gleisiger Ausbau Horb – Neckarhausen, eingleisiger Neubau (Tunnel) Neckarhausen – Sulz am Neckar, zweigleisiger Ausbau Sulz – Epfendorf, zweigleisiger Ausbau Rietheim – Tuttlingen, Neubau Singener Kurve, Profilerweiterung von 5 Tunneln.

Regionale Verbindungen

- G (7)** Regional bedeutsam sind mit Ausnahme der zuvor genannten großräumig bedeutsamen Schienenstrecken alle anderen Schienenstrecken in der Region. Auf den in der Raumnutzungskarte dargestellten regional bedeutsamen Schienenstrecken soll das Angebot zur Erreichung des Zieles einer **Verdopplung der Nachfrage** deutlich ausgeweitet werden.
- G (8)** Für alle Züge des Regionalverkehrs auf der Residenzbahn zwischen Karlsruhe und Pforzheim sollen **Halte in Wilferdingen-Singen** (Remchingen) vorgesehen werden.

- G (9)** Die Strecken Pforzheim – Calw – Nagold – Horb am Neckar (Nagoldtalbahn, sog. „Kulturbahn“), die Strecke Horb am Neckar – Rottenburg – Tübingen (obere Neckartalbahn) und die Strecke Calw – Weil der Stadt („Hermann-Hesse-Bahn“) sollen gemäß dem Elektrifizierungskonzept des Landes **elektrifiziert** oder für **alternative Antriebsformen** ausgerüstet werden. Dies soll auch für die Stichstrecke Maulbronn-West – Maulbronn-Stadt geprüft werden. Für die Nagoldtalbahn soll ab Nagold eine Metropolexpress-Verbindung über Hochdorf nach Stuttgart realisiert werden.
- G (10)** Zur Erhöhung der Nachfrage im SPNV und zur besseren Zugänglichkeit des SPNV-Systems sollen **weitere Haltepunkte** an Siedlungsschwerpunkten errichtet werden, so beispielsweise in Pforzheim/Durlacher Straße, Pforzheim-Dillstein, Ispringen-West, Mühlacker-Stöckach und an der reaktivierten Strecke Calw – Weil der Stadt (Lkr. Böblingen).
- N (11)** Alle Haltepunkte sind in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellt. Sie sollen als attraktive Verknüpfungs- und Umsteigepunkte zwischen SPNV, ÖPNV, Individualverkehr und Fußgänger- und Fahrradverkehr ausgestaltet werden. Park-und-Ride-Plätze und Fahrradabstellplätze sollen in ausreichender Zahl angelegt und Zugänge für mobilitätsingeschränkte Personen geschaffen werden.

Begründung:

Das Angebot im Schienenpersonen-Regional- und Nahverkehr (SPNV) auf den Schienenstrecken der Region ist derzeit weitgehend gemäß den Standards des SPNV-Zielkonzeptes 2025 des Landes ausgestaltet, in Einzelfällen auf Bestellung von Landkreisen und Kommunen sogar stärker verdichtet (z.B. auf der Enztalbahn Pforzheim – Bad Wildbad). Angesichts der Klimaveränderungen und der verkehrs- und klimapolitischen Leitziele zur deutlichen Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen wird aber bis 2030 eine Verdopplung der Verkehrsnachfrage im SPNV angestrebt. Dazu müssen die Angebote im SPNV auf den Schienenstrecken in der Region deutlich ausgeweitet und verdichtet werden.

Zur Steigerung der Nachfrage sollen für alle Regionalzüge Halte in Wilferdingen-Singen, dem Bahnhof des Teil-Unterkentrums Remchingen und wichtiger Regionalverkehrsknotenpunkt im westlichen Enzkreis, vorgesehen werden.

Die Nagoldtalbahn und die Strecke Calw – Weil der Stadt, die seit 2017 reaktiviert wird, stellen in der Region Nordschwarzwald bisher noch eine „Dieselinsel“ dar; alle anderen Strecken in der Region sind bereits elektrifiziert (mit Ausnahme der aktuell nur im Freizeitverkehr bedienten Stichstrecke nach Maulbronn-Stadt). Die Elektrifizierung der Strecke Horb – Rottenburg – Tübingen ist in Planung. Der Betrieb mit Dieselfahrzeugen soll auch aufgrund der klimapolitischen Zielsetzungen durch elektrische oder alternative Betriebsformen ersetzt werden. Für eine Übergangszeit oder auch als Dauerlösung könnten dies fahrzeugeitige Lösungen, z. B. mit Wasserstoffantrieben oder batterieelektrischem Antrieb, sein.

Für den Südbereich der Nagoldtalbahn von Nagold bis Hochdorf wird die Elektrifizierung bereits im Zuge der geplanten Einrichtung einer Metropolexpress-Verbindung zwischen Nagold und Stuttgart über Hochdorf geprüft. Langfristig soll die durchgehende Elektrifizierung der Gesamtstrecke oder ein Betrieb mit alternativen Antriebsformen vorgesehen werden.

Zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum System SPNV und zur Senkung der Hemmschwelle zur Benutzung des SPNV sollen an den Schienenstrecken an Siedlungsschwerpunkten weitere Haltepunkte vorgesehen werden. An der seit 2017 in Reaktivierung befindlichen Strecke Calw – Weil der Stadt (Lkr. Böblingen) sind dazu Haltepunkte in Calw-Stadtmitte/ZOB, Calw-Heumaden, Althengstett und Ostelsheim vorgesehen. Bestehende und geplante Haltepunkte sind nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt.

Die Haltepunkte sollen in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln zu sogenannten Mobilitätsplattformen oder Mobilitätsdrehscheiben ausgestaltet werden, vgl. Kap. 1.2 Grundsatz (5) und Kap. 4.1.5 Öffentlicher Nahverkehr, Plansatz G (7).

Neue Schienenverbindungen und Reaktivierungen

- G (12) Zwischen Karlsbad-Ittersbach und Pforzheim** soll eine neue Schienenverbindung für Stadtbahnbetrieb über Straubenhardt, Neuenbürg und Birkenfeld oder über Keltern geprüft werden. Zwischen Ittersbach und Straubenhardt soll eine Stadtbahnverbindung vorrangig umgesetzt werden. Gleichfalls soll die Verlängerung einer solchen neuen Stadtbahnverbindung über die Kernstadt Pforzheim hinaus bis ins **Heckengäu** südöstlich Pforzheim (Wurmberg, Wimsheim, Mönshheim) geprüft werden.
- G (13)** Im Zuge der Prüfung einer Reaktivierung der sog. „**Zabergäubahn**“ zwischen Lauffen am Neckar und Leonbronn im Landkreis Heilbronn durch das Land Baden-Württemberg soll auch die mögliche Verlängerung über Kürnbach oder Sternenfels, Oberderdingen und Knittlingen bis nach Bretten mit Anbindung an die Kraichgaubahn geprüft werden. Die Durchbindung der Zabergäubahn bis Karlsruhe wird unterstützt.
- G (14)** Zwischen **Nagold und Herrenberg** soll der Neubau einer Stadtbahnstrecke mit Anschluss an das Netz der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb in Herrenberg (Ammertalbahn) geprüft werden.
- G (15)** Die Reaktivierung der **Eyachtalbahn** für den regelmäßigen öffentlichen Personennahverkehr zwischen dem Bahnhof Eyach bei Horb (Gemeinde Starzach, Lkr. Tübingen), Horb-Mühringen, Haigerloch und Hechingen (beide Zollernalbkreis) soll geprüft werden.

Begründung:

Eine Schienenverbindung zwischen Karlsbad (Lkr. Karlsruhe) und Pforzheim bestand bereits früher einmal, allerdings kann die damalige Trassenführung über Keltern aufgrund baulicher Veränderungen nicht mehr reaktiviert werden. Straubenhardt und Neuenbürg haben eine Entwicklung erfahren, die ein größeres Fahrgastpotential dort vermuten lassen als dies vor der Stilllegung der Fall war. Sobald über Machbarkeitsstudien hinaus ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor für eine geeignete Streckenführung vorliegt, könnte diese Trasse perspektivisch, soweit sie in der Region Nordschwarzwald verläuft, als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiet „Trasse für Schienenverkehr, Neubau“ festgelegt und gesichert werden. Für den Abschnitt Ittersbach – Straubenhardt ist ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor wahrscheinlich.

Die mögliche Verlängerung einer solchen neuen Schienenverbindung über Pforzheim hinaus bis ins Heckengäu ist bereits 2019 aus dem politischen Raum angeregt worden. Die Idee soll im Zuge einer Machbarkeitsstudie im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans Pforzheim/Enzkreis untersucht werden.

Im Rahmen des Strecken-Reaktivierungsprogramms des Landes 2019/2020 zur Steigerung der Nachfrage im SPNV wurden auch für die Zabergäubahn Überlegungen zu deren Reaktivierung angestellt und Machbarkeitsstudien und Kosten-Nutzen-Untersuchungen veranlasst. Die Verlängerung der Strecke Richtung Knittlingen bis nach Bretten soll dabei geprüft werden. Sobald ein positives Prüfergebnis vorliegt und eine geeignete Linienführung festgelegt ist, könnte diese Trasse, soweit sie in der Region Nordschwarzwald verläuft, perspektivisch als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiet „Trasse für Schienenverkehr, Neubau“ festgelegt und gesichert werden.

Zur Verbesserung der Schienenanbindung des Mittelzentrums Nagold an die Landeshauptstadt und die Arbeitsplatzschwerpunkte im mittleren Neckarraum wird kurzfristig die Anbindung mittels einer Metro-

pol-Express-Linie über Hochdorf und Eutingen im Gäu angestrebt (sh. oben Grundsatz G (9) und Begründung). Langfristig soll aber weiterhin die Idee einer direkten Schienenverbindung nach Herrenberg weiterverfolgt werden. Eine Stadtbahnstrecke hat bei der gegebenen Topografie im Vergleich zu einer S-Bahn-(Eisenbahn-)Strecke den Vorteil, dass eine solche nach anderen Parametern trassiert werden kann und damit deutlich kostengünstiger zu realisieren wäre.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat 2020 ein Reaktivierungsprogramm für Bahnstrecken geschaffen. 41 Verbindungen sind darin aufgelistet, darunter an zwölfter Stelle die Verbindung Eyach-Stetten-Haigerloch. Bei der Eyachtalbahn handelt es sich um eine Trasse, die von der SWEG (ehemals Hohenzollerische Landesbahn, HzL) betrieben wird. Züge, oder vielmehr Schienenbusse, fahren von Mai bis Oktober an Sonn- und Feiertagen. Außerdem fahren auch Güterzüge auf der Bahnstrecke.

Trassensicherung

Z (16) Folgende in der Raumnutzungskarte dargestellte **Trassen für den Ausbau von Schienenstrecken** (Ergänzung um ein zweites oder drittes Gleis) werden als **Vorranggebiete** festgelegt, soweit sie innerhalb der Region Nordschwarzwald liegen (und nachrichtlich dargestellt, soweit sie außerhalb der Region Nordschwarzwald liegen):

- Karlsruhe – Pforzheim (Residenzbahn), drittes Gleis zwischen Pfinztal-Söllingen und dem Bahnhof Wilferdingen-Singen (Gemeinde Remchingen)
- Stuttgart – Singen (Gäubahn), drittes Gleis zwischen Stuttgart-Rohr, Herrenberg und Horb am Neckar
- Stuttgart – Singen (Gäubahn), zweites Gleis südlich von Horb am Neckar-Neckarhausen
- Horb am Neckar – Rottenburg – Tübingen, zweites Gleis.

In den Vorranggebieten sind andere raumbedeutsame Nutzungen oder Maßnahmen, die dem Ausbau und einem späteren Bahnbetrieb entgegen stehen könnten oder mit den Bahntrassen nicht vereinbar sind, nicht zulässig. Die konkrete Ausformung der Vorranggebiete erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Fach- oder Bauleitplanung.

V (17) Strecke Karlsruhe – Remchingen – Pforzheim: Es wird vorgeschlagen, auch für den Abschnitt Remchingen – Pforzheim kapazitätssteigernde Maßnahmen wie den (partiellen) Ausbau um ein drittes Gleis zu prüfen.

Begründung:

Mit der regionalplanerischen Festlegung wird die noch nicht verbindlich feststehende Realisierung der Maßnahmen räumlich gesichert. Die genannten Maßnahmen mit regionalplanerischer Trassenfreihaltung betreffen den Ausbau entlang vorhandener Bahnstrecken, sodass dadurch eine hinreichende räumliche Bestimmung der Vorranggebiete gegeben ist. Wie die Vorranggebiete konkret ausgeformt werden und auf welcher Seite der bestehenden Strecke der Ausbau vorzusehen ist, muss im konkreten Einzelfall auf den nachfolgenden Planungsebenen geprüft und festgelegt werden.

Die Trassensicherung für ein drittes Gleis zwischen Pfinztal-Söllingen (Lkr. Karlsruhe) und dem Bahnhof Wilferdingen-Singen ist mit dem Regionalverband Mittlerer Oberrhein, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg NVBW und der Albtal-Verkehrsgesellschaft AVG abgestimmt. Sie soll den erforderlichen Ausbau zur Verdichtung des Regional- und Nahverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung des Fernverkehrsstandards gewährleisten. Dadurch sollen auf der hochbelasteten Strecke stabilere Fahrpläne, bessere Vertaktungen im Nahverkehr und Mehrverkehre ermöglicht werden. Aus den gleichen Gründen sollen kapazitätssteigernde Maßnahmen auch für den Abschnitt Remchingen – Pforzheim geprüft werden.

Die Trassensicherung auf der „Gäubahn“ zwischen Herrenberg und Horb nimmt die im Regionalplan der Region Stuttgart als Ziel vorgegebene Trassensicherung für einen Ausbau um ein drittes Gleis zur Verdichtung des Regional- und Nahverkehrs zwischen Stuttgart-Rohr, Herrenberg und Horb auf und führt diese auch in der Region Nordschwarzwald bis nach Horb weiter.

Der nachfolgende zweigleisige Ausbauabschnitt zwischen Horb am Neckar und Horb-Neckarhausen ist bereits rechtskräftig planfestgestellt und muss daher nicht mehr regionalplanerisch gesichert werden; dieser Abschnitt ist in der Raumnutzungskarte als „Ausbau von Eisenbahnstrecken, Planung“ nachrichtlich dargestellt. Der weitere zweigleisige Ausbau der Gäubahn südlich von Horb-Neckarhausen ist jedoch weiterhin regionalplanerisch zu sichern.

Die Trassensicherung für ein zweites Gleis für die obere Neckartalbahn zwischen Horb, Rottenburg und Tübingen greift die entsprechende Festlegung der 4. Änderung des Regionalplans Neckar-Alb 2013 auf und führt diese Festlegung als Vorranggebiet Trassenausbau bis Horb am Neckar weiter. Die Trassensicherung im Regionalplan Nordschwarzwald ist mit dem Regionalverband Neckar-Alb abgestimmt.

Schienerverkehr und Siedlungsentwicklung

G (18) Die Bauleitplanung soll die Nutzbarkeit des Schienenpersonenverkehrs und des ÖPNV berücksichtigen und fördern, um dadurch dämpfend auf die Entwicklung des individuellen Personenverkehrs und des Güterverkehrs auf der Straße einzuwirken.

G (19) Im Einzugsbereich der Haltepunkte des Schienenpersonenverkehrs, die nicht ausschließlich dem Freizeitverkehr dienen, soll durch die Bauleitplanung insbesondere im Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim auf eine Verdichtung der Bebauung hingewirkt werden.

Begründung:

Zur Dämpfung des Zuwachses des Individualverkehrs soll die Lage von Baugebieten oder Einrichtungen zu Haltepunkten an Bahnstrecken und des ÖPNV als wichtiges Kriterium bei der Standortauswahl berücksichtigt werden, ebenso wie auch die Planung eventuell neuer Haltepunkte oder die Neuführung von ÖPNV-Linien möglichst gleichzeitig mit der Straßenerschließung neuer Baugebiete einhergehen sollte (Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung).

Im Einzugsbereich vorhandener und geplanter Haltepunkte ist durch die Bauleitplanung, auch durch Nachverdichtung bei vorhandener Bebauung, eine höhere Siedlungsdichte anzustreben, um die Schieneninfrastruktur besser auszunutzen und einer größeren Anzahl von Fahrgästen einen kurzen Zuweg zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Dies ist insbesondere im Einzugsbereich von Haltepunkten des SPNV in Verdichtungsräumen vorzusehen, um die dort verstärkt auftretenden sehr hohen Straßenverkehrsmengen und deren negative Umweltauswirkungen zu reduzieren.

4.1.4 Kombiniertes Verkehr

Z (1) Zur Sicherung und Entwicklung eines überregional bedeutsamen Standorts für den intermodalen Güterumschlag ist an der Bahnstrecke Freudenstadt – Eutingen im Gäu im Gebiet ‚Heiligenfeld‘ der Stadt Horb ein „Standort für kombinierten Verkehr“ am dortigen Gleisanschluss als Vorranggebiet festgelegt. In diesem Gebiet sind Verkehrs- und Logistiktutzungen zulässig, die im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr stehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen, einschließlich nicht unmittelbar auf den intermodalen Güterumschlag bezogener Gewerbe- und Industrienutzungen, sind ausgeschlossen.

Z (2) Zur Sicherung des bestehenden überregional bedeutsamen Standorts für den intermodalen Güterumschlag an der Bahnstrecke Pforzheim – Horb ist der Verladebereich an der

Kernenstraße am Bahnhof Nagold als „Standort für kombinierten Verkehr“ als Vorranggebiet festgelegt. In diesem Gebiet sind Verkehrs- und Logistiktungen zulässig, die im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr stehen. Andere raumbedeutsame Nutzungen, einschließlich nicht unmittelbar auf den intermodalen Güterumschlag bezogener Gewerbe- und Industrienutzungen, sind ausgeschlossen.

Begründung:

Der Güterverkehr muss die hohen logistischen Anforderungen von Industrie und Handel erfüllen. Die internationale Arbeitsteilung in der Fertigung wird größer, die Produktvielfalt nimmt zu und die Ansprüche an den Lieferservice steigen. Wegen des stark steigenden Gütertransportaufkommens und der damit wachsenden Überlastung der Verkehrswege, vor allem der Straße samt damit verbundenen hohen Umweltbelastungen, ist eine stärkere Koordination und Kooperation der unterschiedlichen Verkehrssysteme des Güterverkehrs erforderlich. Der umweltverträglichere Verkehrsträger Bahn ist dabei besonders zu fördern, um eine größere Verlagerung von Güterverkehren hin zur Bahn zu erreichen.

Die angestrebte Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene (und ggf. Wasserstraßen) wird aber nur gelingen, wenn sich Möglichkeiten und ausreichende Kapazitäten für den Kombinierten Verkehr von Schiene, Straße und ggf. anderen Verkehrsträgern ergeben (LEP PS 4.1.1, Grundsatz 2).

Auf regionaler Ebene ist daher Sorge zu tragen, dass die Nutzbarkeit des Schienengüterverkehrs gefördert wird und dass durch die Bereitstellung bzw. Sicherung vorhandener Umschlageneinrichtungen, Güterverkehrs- und Frachtzentren sowie sonstiger Sammel-, Verteil- und Verladeeinrichtungen die jeweiligen systemeigenen Vorteile der Verkehrsträger einschließlich des Schienenverkehrs zum Tragen kommen können. Durch Bündelung der Güterströme an logistischen Knoten können Kosten gesenkt und unwirtschaftliche Verkehre vermieden werden. Aus den genannten Gründen werden im Regionalplan sowohl der Standort des Container-Umschlagplatzes am Bahnhof Nagold als auch der Standort für das Terminal für kombinierten Verkehr im Industriegebiet Horb-Heiligenfeld als Vorranggebiete gesichert. Die konkrete Ausformung der Vorranggebiete erfolgt im Rahmen der Bauleitplanung.

4.1.5 Öffentlicher Personennahverkehr

- G (1)** Der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße soll eine gute **Erreichbarkeit** der zentralörtlichen Einrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte und Freizeit- und Erholungseinrichtungen gewährleisten. Er ist insbesondere so zu gestalten, dass die zentralörtliche Gliederung in Liniengestaltung und Fahrtenhäufigkeit nachvollzogen wird.
- G (2)** Durch eine deutliche Ausweitung des **Angebotes** und weiteren Ausbau der **Infrastruktur** soll der öffentliche Personennahverkehr vor allem im Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim zu einer gleichwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden, um einen möglichst hohen Anteil am gesamten motorisierten Verkehr zu übernehmen.
- G (3)** Flexible Bedienformen sollen vor allem im ländlichen Raum und außerhalb der Hauptverkehrszeiten auch im Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim das ÖPNV-Angebot ergänzen und schwach ausgelastete Linienverkehre ersetzen. Dabei ist nach Möglichkeit ein landesweit gültiges Tarif- und Bedienkonzept anzuwenden.
- G (4) Vernetzung:** Die ÖPNV-Konzepte gemäß den Nahverkehrsplänen der zuständigen Aufgabenträger in der Region sollen so aufeinander und mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Regionen abgestimmt werden, dass die Region dadurch stärker vernetzt, die

Erreichbarkeit der o.g. Einrichtungen verbessert und die Anbindung an die Nachbarregionen verstärkt wird. Es ist anzustreben, dass der Busverkehr keine Konkurrenz zum vorhandenen oder geplanten Zugangebot darstellt, sondern dieses im Rahmen eines abgestimmten Gesamtkonzeptes ergänzt. In der Region und in Abstimmung mit benachbarten Regionen ist mittelfristig eine flächendeckende verbundähnliche Verkehrskooperation aller Verkehrsträger anzustreben. Kurzfristig ist die Zusammenarbeit benachbarter Verkehrsverbände, auch außerhalb der Region, auszubauen.

- G (5)** Die **Nachfrage** im öffentlichen Nahverkehr soll bis 2030 **verdoppelt** werden. Dazu sollen die Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission Baden-Württemberg vom Januar 2021 von den zuständigen Planungs- und Verkehrsträgern zügig umgesetzt werden.
- G (6)** Die Gemeinden und Gemeindeverbände sollen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten **Klimamobilitätspläne** aufstellen, die Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Treibhausgasemissionen unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft festlegen. Die Aufstellung der Klimamobilitätspläne kann aufgabenträgerübergreifend erfolgen, auch unter Beteiligung weiterer öffentlicher Aufgabenträger.
- G (7)** **Haltestellen** des ÖPNV sollen so hergestellt werden, dass sie im Regelfall barrierefrei erreichbar und durch eine eindeutige und einheitliche Beschilderung im öffentlichen Raum zu finden sind. Haltestellen des Schienenverkehrs und stärker frequentierte Bushaltestellen sollen mit einer ausreichenden Anzahl überdachter und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten versehen werden. Haltestellen des Schienenverkehrs sollen zu **Mobilitätsdrehscheiben** entwickelt werden.

Begründung:

Der öffentliche Personennahverkehr ist ein wichtiger Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge. Es ist deshalb laut Generalverkehrsplan Baden-Württemberg erklärtes Ziel, den ÖPNV nachhaltig zu verbessern. Auch aus umwelt- und energiepolitischen Gründen muss der ÖPNV wesentlich ausgebaut werden. Insbesondere in den Verdichtungsräumen, aber auch in Vorranggebieten für die Erholung und in Naturparks, ist durch deutliche Verbesserungen auf eine Erhöhung des Verkehrsanteils des ÖPNV hinzuwirken.

Die Verdichtungsräume sind i.d.R. durch Busse und schienengebundene Verkehre des ÖPNV gut erschlossen. Dennoch muss der öffentliche Personennahverkehr gemäß GVP 1995 hier zu einer gleichwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter ausgebaut werden; hierzu zwingen sowohl die Überlastungserscheinungen im Straßenverkehr wie auch ökologische und städtebauliche Gründe. Die dadurch angestrebte Verlagerung von Verkehrsströmen auf den ÖPNV trägt zu höherer Verkehrssicherheit, geringerer Lärmbelastung und zur Verminderung der Abgasemissionen des MIV bei. In Verdichtungsräumen soll der ÖPNV gegenüber dem MIV dort Vorrang erhalten, wo immer dies möglich und gesamtwirtschaftlich vertretbar ist.

In den Nahverkehrsplänen der zuständigen Aufgabenträger sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV enthalten und auf teilräumlicher oder lokaler Ebene umzusetzen. Auf der regionalen Ebene ist die Förderung und Schaffung von Verkehrskooperationen aller öffentlichen Verkehrsträger auf Schiene und Straße bis hin zu einer flächendeckenden verbundähnlichen Organisationsform ein wichtiger Baustein des integrierten Gesamtverkehrskonzeptes. Geeignete Instrumente hierzu sind im ÖPNV-Gesetz des Landes enthalten.

Auch für den Klimaschutz ist eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs wesentlich: Die vom Land Baden-Württemberg dazu propagierte „Verkehrswende“ ist ein wesentlicher Faktor dafür, dass die

sich verschärfende Klimakrise gemeistert und so auch künftige Generationen eine hohe und nachhaltige Lebensqualität sichern können. Der Verkehrssektor ist deshalb besonders relevant, weil er in Baden-Württemberg etwa ein Drittel aller klimaschädlichen Emissionen verursacht*. Dabei steht der Verkehrssektor in der Verantwortung, sowohl den Anteil des Umweltverbundes im Modal Split zu erhöhen (Mobilitätswende) als auch die eigenen Emissionen zu senken (Antriebswende). Ziel ist die Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV in Personenkilometern bis 2030, gemessen am Bezugsjahr 2010.

Die ganzheitliche Betrachtung des Verkehrssektors vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele ist essenziell, um die Verkehrswende voranzutreiben und mindestens eine 40-prozentige Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehr bis 2030 zu erreichen. Dazu ist es erforderlich, auch auf kommunaler Ebene entsprechende Maßnahmen voranzutreiben und umzusetzen. Das passende Instrument hierfür ist der im § 7f des Klimaschutzgesetzes BW genannte Klimamobilitätsplan, den Gemeinden und Städte aufstellen sollen. Grundsätzlich bietet sich das Instrument allerdings wohl eher für größere Kommunen und kommunale Zusammenschlüsse an.

Wichtiger Standortfaktor für alle Gemeinden in der Region Nordschwarzwald ist ein umfassendes und bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot. Attraktive alternative Mobilitätsangebote zur Pkw-Nutzung können die hohe Abhängigkeit vom privat-PKW in den ländlich geprägten Regionen verringern und den Flächenverbrauch des motorisierten Individualverkehrs – insbesondere in den urbanen Zentren – abmildern. Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV wird nicht allein durch die Dichte an Haltepunkten und Taktung der Fahrzeuge bestimmt, sondern auch durch die Erreichbarkeit der Haltestellen für den Fuß- und Radverkehr und deren Ausgestaltung. Die oben genannten Maßnahmen dienen dazu, den Einzugsbereich der Haltestellen zu erweitern, den Zeitaufwand bei Nutzung des Umweltverbundes zu reduzieren und Hürden der ÖPNV-Nutzung abzubauen. Dadurch wird ein wichtiger Beitrag zur notwendigen Verlagerung vom MIV hin zum Umweltverbund zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet. Darüber hinaus wird die Nutzung von Mobilitätsangeboten begünstigt, welche im Vergleich zum MIV weniger Energie und Fläche verbrauchen und sozialverträglich sind.

4.1.6 Radverkehr

Radnetz

G (1) Als regionalbedeutsame Radverkehrsprojekte sollen alle Teilstrecken des Radnetzes Baden-Württemberg und der Landesradfernwege, die touristischen Routen, die für den Alltagsverkehr relevanten Radwege sowie Radschnellwege bei entsprechend hoher Frequenz unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg ausgebaut werden.

Begründung:

Ziel des baden-württembergischen Verkehrsministeriums ist es, den CO₂-Ausstoß bis 2030 um 40% zu verringern. Erreicht werden soll das Ziel, indem

- die Verkehrsleistung des öffentlichen Verkehrs verdoppelt wird,
- jedes dritte Auto klimaneutral fährt,
- der KFZ-Verkehr in den Städten um ein Drittel reduziert wird,
- und jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt wird.

Um die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr so attraktiv wie möglich zu gestalten, sollen von den zuständigen Stellen auf Kreisebene und kommunaler Ebene Maßnahmen zur Stärkung dieser Verkehrsmittel des Umweltverbundes umgesetzt werden.

* Gemeinsam den ÖPNV bis 2030 verdoppeln: Ein Leitbild der ÖPNV-Zukunftskommission BW, Januar 2021;
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Pressemitteilung 161/2020, 01.07.2020;
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Pressemitteilung 88/2019, 17.04.2019

Die Qualitätsstandards des RadNETZES BW geben vor:

- Angepasste Führungsform innerorts.
 - Keine Mitführung auf stark befahrenen Straßen außerorts
 - Keine ungesicherte Querung bei stark befahrenen Straßen und an Anfang und Ende einer Zweirichtungsführung.
 - Alltagstauglichkeit als Kernkriterium für das RadNETZ:
 - Bei Nacht befahrbar bedeutet Beleuchtung in Siedlungsbereichen und reflektierende Elemente im Außenbereich.
 - Im Winter befahrbar, also muss Winterdienst möglich sein.
 - Bei Nässe befahrbar bedeutet feste Oberflächen, wie z.B. Asphalt.
- Darüber ist der Zustand der Radwege regelmäßig zu prüfen und festgestellte Mängel sind zeitnah zu beseitigen. Radfahrende sind durch sichtbare Hinweise über die Möglichkeit zu informieren, bei welcher zuständigen Stelle Schäden und Verunreinigungen gemeldet werden können („Scherbentelefon“).

Um die oben genannten landespolitischen Ziele zu realisieren, ist neben der Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur deren Instandhaltung maßgeblich mitentscheidend für die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden auf den Rad- und Fußwegen. Damit unmittelbar zusammen hängt die Bereitschaft, zugunsten selbstaktiver Mobilitätsoptionen auf die Nutzung des Autos zu verzichten.

4.1.7 Luftverkehr

N Die in der Region vorhandenen **Sonderlandeplätze** (Wildberg-Wächtersberg, Haiterbach/Nagold-Iselshausen, Eutingen im Gäu/Rottenburg-Ergenzingen und Freudenstadt-Musbach) werden nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt.

Anhang zu Plansatz 4.1.2 G (1) bzw. N (2), entfällt im finalen Plan:

Straßen, die im neuen Regionalplan nicht mehr Bestandteil des regionalbedeutsamen funktionalen Straßennetzes sind					
Ifd. Nr.	Straße	Maßnahme	Gemeinde(n)	Ortsteil(e)	Begründung
1	B 10	Nordumfahrung	Mühlacker	Kernstadt	Herausnahme, da nicht Bestandteil des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010)
2	B 10	Ostumfahrung	Remchingen	Wilferdingen	Herausnahme, da nicht Bestandteil des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010)
3	B 28	Ortsumfahrungen	Eutingen im Gäu und Horb-Bildechingen		Herausnahme, da nicht Bestandteile des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteile der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010). Stattdessen Darstellung der OD und der freien Strecke bis Rottenburg-Ergenzingen in Kategorie II des funktionalen Straßennetzes
4	B 462	OU Schwarzenberg	Baiersbronn	Schwarzenberg	Herausnahme, da nicht Bestandteil des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010)
5	B 463	OU Unterreichenbach	Unterreichenbach		Herausnahme, da nicht Bestandteil des BVWP und des Fernstraßenbedarfsplans des Bundes 2016 und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste (Stand 2010)
6	L 349	Ortsumfahrungen	Wildberg	Schönbronn, Effringen	Herausnahme, da die Ortsumfahrungen nicht Bestandteil des Maßnahmenplans Landesstraßen BW und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste Landesstraßen sind.
7	L 357	OU Gültlingen	Wildberg	Gültlingen	Herausnahme, da die Ortsumfahrungen nicht Bestandteil des Maßnahmenplans Landesstraßen BW und auch nicht Bestandteil der regionalen Prioritätenliste Landesstraßen ist.
8	L 574	OU Huchenfeld	Pforzheim	Huchenfeld	Streichung als Planung aus der Kategorie III des funktionalen Straßennetzes, da keine Planung bekannt und die Maßnahme nicht Bestandteil des Maßnahmenplans Landesstraßen und der regionalen Prioritätenliste Landesstraßen ist.



Regionalverband Nordschwarzwald, Westliche Karl-Friedrich-Straße 29-31, 75172 Pforzheim

Übersicht gemäß Nr. 6 (1) der VwV Regionalpläne des WM B.-W. vom 01.06.2017 über das durchgeführte Verfahren zur Fortschreibung des Regionalplans Nordschwarzwald - Verfahrensablauf -
Ba / Stand **Nov. 2021**

Rechtsgrundlagen: Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 15 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; **ROG 2017***) i.V.m. dem Landesplanungsgesetz Baden-Württemberg vom 10. Juli 2003, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. November 2018 (GBl. S. 439, 446; **LplG**), und der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft BW zur Aufstellung von Regionalplänen vom 01.06.2017 (**VwV Regionalpläne**)

(* sh. Anhang)

Legende:

	Bausteine der TöB- und Öffentlichkeitsbeteiligung
	Aktueller Verfahrensstand
	Bausteine der Umweltprüfung
	Wichtige Zwischenschritte

Datum	Verfahrensschritt	Unterlagen, Vorgänge
11.10.17	Planungsausschuss (PA): Einleitungsbeschluss gemäß § 12 (1) LplG i.V.m. Nr. 5.1 (1) der VwV Regionalpläne	Beschlussvorlage 57/2017, Bekanntmachung der Tagesordnung im Staatsanzeiger am 06.10.2017 sowie Niederschrift 80/2017
17.10.17	Erste Information der Kommunen, des Regierungspräsidiums Karlsruhe Referat 21 und des WM Abt. 5 über den Einleitungsbeschluss	RV-Schreiben vom 17.10.2017
Bis Ende 2018	Fertigstellung des Landschaftsrahmenplans	Beschluss Verbandsversammlung am 12.12.2018, Vorlage 80/2018 und Niederschrift 86/2018
12.12.18	Beschluss über die Erstellung einer Wohnraumstudie	Beschluss Verbandsversammlung am 12.12.2018, Vorlage 78/2018 und Niederschrift 86/2018
Feb. 2019	Fertigstellung der „Entwicklungsstrategie Nordschwarzwald 2030+“ [IHK, WFG, RV u.a.]	Vorlage im 1. AKR am 13. März 2019
Feb. 2019	Fertigstellung der RV-Studie „Perspektive Nordschwarzwald“	Behandlung im PA 20. März 2019, Vorlage 2/2019 und 12/2019
2018/19	Erarbeitung von Grundlagen und ersten Leitprinzipien zu verschiedenen Plankapiteln, Erarbeitung der Wohnraumstudie, Entwicklung erster	Behandlung im 1. AKR am 13. März und im 2. AKR am 26. Juni 2019: Planungsgrundlagen, Zentrale

Datum	Verfahrensschritt	Unterlagen, Vorgänge
	Überlegungen zur Umsetzung des Landschaftsrahmenplans in Freiraumfestlegungen	Orte, Achsen, Rohstoffsicherung und Verkehrswesen
15.05.19	Festlegung der Bemessungszeiträume für die Vorranggebiete zur Rohstoffsicherung	Beschluss PA am 15. Mai 2019, Vorlage 13/2019 und Niederschrift 18/2019
05.02.20	Vorlage und Beratung der Wohnraumstudien	Sitzung des PA, Vorlage 1/2020
10.02.20	Unterrichtung der Kommunen, der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit von der geplanten Fortschreibung des Regionalplans gemäß § 9 (1) Satz 1 ROG	
	+ Aufforderung der öffentlichen Stellen, Abschluss über diejenigen Planungen und Maßnahmen und ggf. weitere Ihnen vorliegende Informationen zu geben, die für die Planaufstellung bedeutsam sein können (§ 9 (1) Satz 2 ROG)	Schreiben an alle TöB, Kommunen, Träger der FN-Planung, untere und höhere Umwelt- und Naturschutzbehörden, RP Karlsruhe Referat 21 etc. vom 10.02.2020
12. bzw. 14.02.20	Unterrichtung der Öffentlichkeit	Einstellung einer Bekanntmachung auf der Startseite der RV-Homepage zur Unterrichtung der Öffentlichkeit am 12.02.2020 sowie RV-Pressemitteilung vom 14.02.2020
Feb./Anf. März '20	„Mittelbereichsgespräche“ mit den Kommunen und Trägern der Flächennutzungsplanung	Studie „Perspektiven Nordschwarzwald“, die Wohnraumstudien u.a.
April/ Mai 2020	Auswertung der im Zuge der Unterrichtung gem. § 9 (1) ROG erhaltenen rd. 120 Stellungnahmen mit Anregungen und Hinweisen	Synopse. Die Stellungnahmen werden bei der Erstellung des Vorentwurfs geprüft
08.07.20	Erste Beratung des AKR über den Vorentwurf für das Leitbild und die allgemeinen Grundsätze, Kap. 1.1 - 2.1	3. Sitzung des AKR , Vorlage AKR 1/2020 sowie Tischvorlage „Verfahrensablauf“ Stand 03.07.2020
14.07.20	Versand Vorentwurf für die weiteren Kapitel 2.2-2.3 (Zentrale Orte und Entwicklungsachsen) sowie 3.4 (Rohstoffsicherung) an den AKR	Vorlage AKR 2/2020 (samt Ergänzung um Kartenausschnitte zweier gepl. Reg. Entwicklungsachsen)
August/ Sept. '20	Stellungnahmen der AKR-Mitglieder zur Vorlage AKR 1/2020 (sowie tlw. zur Vorlage AKR 2/2020)	Synopse der Stellungnahmen samt Behandlungsvorschlägen durch die Geschäftsstelle
21.10.20	Beratung und Entscheidung des AKR über die Behandlungsvorschläge und die ersten Kapitel des neuen Regionalplans („Empfehlung des AKR“) zur Vorlage im Planungsausschuss	4. Sitzung des AKR mit den Vorlagen AKR 3/2020 bis 5/2020

Datum	Verfahrensschritt	Unterlagen, Vorgänge
25.11.20	Beschlussfassung über erste Kapitel des Vorentwurfs (Leitbild, Raumstruktur und Rohstoffsicherung) im Planungsausschuss	PA am 25.11.20, Vorlage 46/2020
22.02.21	Zustimmung des AKR zu den Grundlagenpapieren Kap. Siedlungsstruktur und Kap. Freiraumstruktur, Verweis eines Punktes in den PA	5. Sitzung des AKR ; AKR-Vorlagen 7 und 8/2020.
31.03.21	Zustimmung des PA zum vorgeschlagenen Vorgehen bzgl. der Festlegung von Schwerpunkten für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen in Form von Vorranggebieten	PA am 31.03.21, Vorlage 2/2021
Herbst 2021	Behandlung des Kapitels 4.1 Verkehr des Vorentwurfs	PA am 29.09.21 (Vorlage 32/2021) und Beschluss im PA am 24.11.21 (Vorlage xx/2021)
Derzeit	Erarbeitung konkreter Plansätze und Festlegungen für die Kapitel Siedlungsentwicklung und Freiraumkonzept	Schrittweise Behandlung in weiteren Sitzungen der Gremien
1. Hj. 2022	Zusammenführung der Bausteine des Vorentwurfs in einen abgestimmten Arbeitsentwurf	Textteil und Raumnutzungskarte; Beschlussfassung durch den PA
2. Hj. 2022	Umweltprüfung (UP) des Arbeitsentwurfs gemäß § 8 (1) ROG 2017 i.V.m. § 2a (1) bis (3) LplG und Nr. 4.4 und 4.5 der VwV Regionalpläne:	
	Vorermittlung der betroffenen Fach- und Umweltbelange durch die RV-Geschäftsstelle, Erstellung der Scoping-Unterlagen	
	Ermittlung der betroffenen Fach- und Umweltbelange, Festlegung des Untersuchungsrahmens sowie des Umfangs und Detaillierungsgrads des Umweltberichts unter Beteiligung der betroffenen Behörden/öffentlichen Stellen (Scoping)	Schreiben vom ... mit den Scoping-Unterlagen sowie Einladung zum Scoping-Termin
	Scoping-Termin	
	Dokumentation der Ergebnisse des Scoping-Termins	Ergebnisvermerk vom ... 2022
	Ggf. ergänzende schriftliche Stellungnahmen der unteren und höheren Umwelt- und Naturschutzbehörden	
	Ggf. Ergänzung des Scoping-Ergebnisvermerks	

Datum	Verfahrensschritt	Unterlagen, Vorgänge
	Erarbeitung UP einschließlich Natura 2000-Erheblichkeitsuntersuchungen (FFH und SPA-Gebiete)	
	Prüfung der Natura 2000-Erheblichkeitsuntersuchungen sowie FFH-/SPA-Vorprüfung durch die unteren Naturschutzbehörden	
	Ggf. Natura 2000-Verträglichkeitsprüfungen gem. Nr. 4.5 (2) VwV Regionalpläne und § 7 (6) ROG 2017	
	Überschlägige naturschutzfachliche und -rechtliche Prüfung zu den artenschutzrechtlichen Verboten der §§ 44 f. BNatSchG gemäß Nr. 4.5 (1) VwV Regionalpläne	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (SaP) entsprechend landesweiter Vorgehensweise gemäß Abstimmung zwischen den Regionalverbänden und dem Umweltministerium und der LUBW im April 2011
Parallel	Erstellung des Entwurfs des Umweltberichts gem. § 8 (1) ROG 2017 und § 2a (1) letzter Satz und (2) f. LplG	(als eigenständiges Dokument zur Ergänzung der Begründung des Plans)
Bis Ende 2022	Ggf. Überarbeitung des Arbeitsentwurfs , evtl. mit erneuter, partieller UP, samt Begründung (§ 7 (5) ROG 2017), zusammenfassender Erklärung gem. § 10 (3) ROG 2017 und Zusammenstellung der Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen des Plans gemäß § 8 (4) und (10) ROG 2017 sowie § 2a (6) Nr. 1 und 2 LplG	
Ende 2022	Planungsausschuss: 1. Beschluss über den Entwurf des Plans sowie 2. Beschluss zur Einleitung des Beteiligungsverfahrens gemäß § 9 (2) ROG 2017 i.V.m. § 12 (2) und (3) LplG sowie Nr. 5.1 (1) der VwV Regionalpläne	Beschlussvorlage ../2022 sowie Niederschrift ../2022
I.d.R. drei Monate <i>[eher etwas mehr Zeit geben]</i>	Beteiligung der öffentlichen Stellen bzw. der Träger öffentlicher Belange gemäß § 9 (1) und (2) ROG 2017 i.V.m. § 12 (2) LplG und Nr. 5.2 der VwV Regionalpläne; in diesem Zuge auch Beteiligung der Nachbarregionen gemäß § 12 (5) LplG	RV-Schreiben vom ...

Datum	Verfahrensschritt	Unterlagen, Vorgänge
Mindestens einen Monat:	<p>Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 9 (1) und (2) ROG 2017 i.V.m. § 12 (3) LplG und Nr. 5.3 der VwV Regionalpläne;</p> <p>Auslegung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionalverband Nordschwarzwald, gleichzeitig Einstellung der Unterlagen auf der RV-Homepage www.rvnsw.de • Landratsämter und Stadt Pforzheim. 	<p>Öffentliche Bekanntmachungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Staatsanzeiger B.-W. und alle regionalen Zeitungen
	Ergänzend Nutzung elektronischer Informationstechnologien gemäß § 9 (2) Satz 5 ROG 2017 durch Erweiterung/Ergänzung der für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (sh. oben S. 1) bereits eingerichteten Onlineplattform	Hinweis darauf in den Schreiben sowie in der öffentlichen Bekanntmachung
	Bestätigungen über die öffentliche Auslegung zur Öffentlichkeitsbeteiligung	Regionalverband (Vermerk vom ...), Stadt Pforzheim (Schreiben vom ...), LRA Enzkreis (Schreiben vom ...), LRA Calw (Schreiben vom ...), LRA Freudenstadt (Schreiben vom ...)
	Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen gemäß § 12 (4) LplG, erster Halbsatz, durch die Geschäftsstelle sowie Fertigstellung des Plans samt Begründung, zusammenfassender Erklärung und Zusammenstellung der Monitoring-Maßnahmen sowie des Umweltberichts (eigenständiges Dokument)	
	<p>Planungsausschuss:</p> <p>Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen gem. § 12 (4) LplG, erster Halbsatz, und Abwägung gem. § 3 (2) LplG</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vorberatung und Empfehlung an die Verbandsversammlung zur Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen 2. Empfehlung an die Verbandsversammlung, <ul style="list-style-type: none"> a) entweder den Entwurf vom ... gemäß dem Ergebnis zu 1. als Plan zu beschließen <i>[oder:</i> b) <i>eine erneute (partielle?) Beteiligung des geänderten Planentwurfs durchzuführen]</i> 	Beschlussvorlage ../202x sowie Niederschrift ../202x

Datum	Verfahrensschritt	Unterlagen, Vorgänge
	<p>Verbandsversammlung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschlussfassung über die Behandlung/Berücksichtigung der vorgebrachten Stellungnahmen und Anregungen und des Ergebnisses der Umweltprüfung sowie Beschlussfassung über den Entwurf des Plans mit Stand vom ... gem. Nr. 5.7 (2) VwV Regionalpläne [<i>oder: Beschluss über erneute Beteiligung</i>], • Feststellung des Plans durch Satzung gemäß § 12 (10) LplG i.V.m. Nr. 5.7 VwV Regionalpläne entsprechend dem der VwV als Anlage 5 beigefügten Muster 	Beschlussvorlagen ../202x sowie ../202x und Niederschrift ../202x
	<p>Mitteilung des Ergebnisses der Prüfung und Behandlung der übermittelten Stellungnahmen zum Planentwurf gem. § 12 (4) zweiter Halbsatz LplG</p> <p>(ggf. auch Bereitstellung im Internet auf der RV-homepage am ...)</p>	RV-Schreiben vom ... an alle Einwender aus der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie an alle Träger öffentlicher Belange, die Stellung genommen haben (für Letztere: Hinweis auf Ergebnismitteilung in elektronischer Form auf der RV-homepage im Internet).
	Vorlage des Plans zur Genehmigung und Antrag auf Verbindlicherklärung gemäß § 13 (1) LplG	RV-Schreiben vom ... an die oberste Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde mit allen Unterlagen gemäß Nr. 6 (1) VwV Regionalpläne
	Nach der Genehmigung: Öffentliche Bekanntmachung des (<i>gesamten</i>) Plans („er“), seiner (<i>gesamten</i>) Genehmigung oder des Beschlusses über ihn [gem. § 10 (1) ROG 2017], oder der „Erteilung“ der Genehmigung gem. § 13 (2) LplG und Nr. 7 (1) der VwV Regionalpläne; dabei auch ergänzende Nutzung der elektronischen Informationstechnologien gem. § 10 (2) Satz 3 ROG 2017	[RVNSW: Bekanntmachung der Erteilung der Genehmigung]
	Ausfertigung und öffentliche Auslegung des Plans gemäß Nr. 7 (3) ff. VwV Regionalpläne	Auslage beim Regionalverband und beim Regierungspräsidium KA; zusätzlich Einstellung online auf der Homepage des Verbands.

Anhang:

Normalerweise müssten Verfahren nach dem Raumordnungsgesetz (ROG), die vor dem 29.11.2017 eingeleitet wurden, nach den Vorschriften des damals noch geltenden alten ROG von 2008 weitergeführt werden. Der Einleitungsbeschluss für die Fortschreibung des Regionalplans Nordschwarzwald wurde kurz vorher, am 11.10.2017, gefasst.

Es gibt aber eine Ausnahme: § 27 (1) Satz 2 des neuen ROG 2017 ermöglicht dem Planungsträger mit einer „kann“-Regelung Verfahren, die vor dem 29.11.2017 förmlich eingeleitet wurden, dennoch nach den Vorschriften des neuen ROG 2017 durchzuführen, wenn mit gesetzlich vorgeschriebenen einzelnen Schritten des Verfahrens noch nicht begonnen worden ist. Dies ist bei der Gesamtfortschreibung des Regionalplans Nordschwarzwald der Fall: Außer dem Einleitungsbeschluss wurde bis zum 29.11.2017 kein weiterer gesetzlich vorgeschriebener Verfahrensschritt begonnen. Von dieser „kann“-Regelung wird im Verfahren der Gesamtfortschreibung somit Gebrauch gemacht und daher das ROG 2017 angewandt.

