

13.10.2010 in Karlsruhe

---

**TOP 4 Generalverkehrsplan Baden-Württemberg**  
Sachstandsbericht und Stellungnahme des Regionalverbandes

**Beschlussvorschlag:**

**Der Planungsausschuss nimmt den Sachstand und die Stellungnahme zur Kenntnis.**

**1. Anlass**

In der Koalitionsvereinbarung der Landesregierung im Jahr 2006 haben die Regierungsparteien die Fortschreibung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg vereinbart. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg hat einen Entwurf erarbeitet, der am 27.07.2010 vom Ministerrat zur Anhörung bis 30.09.2010 freigegeben wurde.

Die Eckpunkte der Positionierung zum Generalverkehrsplan wurden dem Planungsausschuss in seiner Sitzung vom 14.07.2010 vorgelegt (vgl. Vorlage 21/VII an den PA). Die Fraktionen wurden mit Schreiben vom 17.08.2010 angefragt, ob eine Sondersitzung des Planungsausschusses zum Generalverkehrsplan durchgeführt werden soll. Alle Fraktionen waren einvernehmlich der Auffassung, dass die Verwaltung auf der Grundlage der bisherigen verkehrspolitischen Beschlüsse eine Stellungnahme abgeben soll, um auch ohne Sondersitzung die Frist des Beteiligungsverfahrens einhalten zu können. Eine Fristverlängerung konnte nicht erwirkt werden.

Die Verwaltung hat fristgerecht mit Schreiben vom 23.09.2010 eine Stellungnahme der Region abgegeben (vgl. Anlage 1).

**2. Sachstand**

Der bisherige Werdegang des Planes wurde bereits in den Sitzungsvorlagen 14/VIII und 21/VIII an den Planungsausschuss dargestellt. Daher soll im Folgenden nur auf die aktuellen Entwicklungen eingegangen werden.

Der Generalverkehrsplan enthält die grundsätzlichen verkehrspolitischen Vorstellungen des Landes. Der Plan gliedert sich in einen allgemeinen Teil sowie die Fachkonzepte. Nach Aussage des Ministeriums sind die ganzheitliche Betrachtung und die intelligente Vernetzung von Straße, Schiene, Wasser und Luft unter optimaler Nutzung ihrer Stärken wichtige Voraussetzungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung im Land. Ziel ist die optimale Koppelung der verschiedenen Verkehrsträger unter Berücksichtigung gesellschafts-, wirtschafts- und umweltpolitischer Entwicklungen, die sich auf die Verkehrswelt auswirken. Um langfristig tragfähige Strukturen zu sichern, müssen dabei teils sehr unterschiedliche Interessenslagen in Einklang gebracht werden.

Der Generalverkehrsplan greift die Vernetzung der Verkehrsträger in den vier Fachkonzepten Straßenverkehr, Öffentlicher Personenverkehr, Wirtschaftsverkehr und Luftverkehr auf:

- Der Straßenverkehr umfasst Personen- und Güterverkehr.
- Der Öffentliche Personenverkehr findet auf der Schiene und auf der Straße statt.
- Der Wirtschaftsverkehr findet auf der Straße, der Schiene, der Wasserstraße und in der Luft statt.
- Der Luftverkehr verfügt zwar systembedingt über eigene Strukturen, braucht aber eine gute landseitige Erreichbarkeit der Flughäfen.

Zusätzlich sollen mit Partnern Modellprojekte durchgeführt werden, welche Ideen zur Gestaltung der Mobilität von morgen liefern und Impulse zur Lösung von Verkehrsproblemen aufgreifen.

Die konkreten Vorhaben und Projekte, die das Land initiiert und finanziert, werden in einem Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan zusammengefasst und in einem bedarfsgerechten Turnus fortgeschrieben. Das gilt sowohl für den Bedarfsplan für Landesstraßen, der bislang als Anlage zum Generalverkehrsplan geführt wurde, als auch für Vorhaben und Projekte des Öffentlichen Personenverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und des Luftverkehrs. Der Maßnahmenplan wird nach Verabschiedung des Generalverkehrsplans aufgestellt. Er wird Projekte aller Verkehrsträgerbereiche enthalten.

Nach der Auswertung der Anhörung soll der Generalverkehrsplan vom Ministerrat beschlossen und veröffentlicht werden.

Der vollständige Entwurf des Generalverkehrsplans zur Anhörung (189 Seiten) mit zusätzlichen Prognosen und Gutachten kann unter <http://www.uvm.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/66267/> abgerufen werden (Stand 23.09.2010).

### **3. Position**

Die Verbandsverwaltung hat den Entwurf des Generalverkehrsplans analysiert und die für die Region Mittlerer Oberrhein relevanten Aussagen herausgearbeitet. Diese finden sich in der bereits an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr versandten Stellungnahme zum Generalverkehrsplan. Die Verwaltung wird den Planungsausschuss über den weiteren Fortgang des Verfahrens informieren, insbesondere auch im Hinblick auf den Maßnahmenplan, in dem die Maßgaben des Generalverkehrsplans in konkrete Verkehrsprojekte umgesetzt werden sollen.

- Der Verbandsdirektor -

**Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010**  
Stellungnahme der Verwaltung des Regionalverbands

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 28.07.2010 zur Anhörung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 2010. Angesichts der steigenden Bedeutung des Verkehrs sowie der positiven und negativen Auswirkungen von Mobilität und Erreichbarkeit begrüßt der Regionalverband Mittlerer Oberrhein die Initiative des Landes, den Generalverkehrsplan 1995 fortzuschreiben und ihn an die vielfach veränderten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und umweltschutzbezogenen Rahmenbedingungen anzupassen. Er gibt im Rahmen der Anhörung folgende Stellungnahme ab:

Grundsätzliche Vorgehensweise und Methodik

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein begrüßt die frühe Einbeziehung der Regionalverbände mittels drei Werkstattgesprächen im ersten Halbjahr des Jahres 2009, wofür wir uns nochmals ausdrücklich bedanken möchten.

Ebenfalls begrüßt wird die integrierte Betrachtungsweise der Verkehrsentwicklung, die nicht unabhängig von Raumordnung und Siedlungsentwicklung gesehen werden kann. Die Orientierung der Weiterentwicklung der verkehrlichen Infrastruktur am Netz der Zentralen Orte und die Abstimmung mit den Regionalverbänden, wie sie z. B. bei der Neukategorisierung des Straßennetzes, der Ausweisung von Güterverkehrs- und Logistikflächen sowie der Sicherung von Verkehrsstrassen erwähnt wird, ist eine gute Grundlage für eine nachhaltige Verkehrs- und Raumentwicklung.

Die Umsetzungsmaßnahmen sollen in einem nachgeschalteten Maßnahmenplan definiert werden. Durch die Trennung von Konzept und Maßnahmen wird die angestrebte integrierte Betrachtungsweise erschwert. Wenn der Maßnahmenplan zeitlich nach dem Generalverkehrsplan erarbeitet wird, schlägt der Regionalverband ein transparentes und kooperatives Verfahren vor. Gerade bei konkreten Maßnahmen wie dem Landesstraßenbau, die sich stark in den Kommunen und bei den Bürgern vor Ort auswirken, ist eine angemessene Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange erforderlich.

Die Definition von Modellprojekten im Generalverkehrsplan ist hinsichtlich ihrer Zielsetzung zu befürworten. Die genannten Modellprojekte sollten aber hinreichend konkretisiert werden bzw. erst im Maßnahmenplan behandelt werden, da nur dort eine notwendige Detaillierung sinnvoll erscheint. Bei den derzeit aufgeführten Projekten ist der Modell- und Innovationscharakter noch nicht deutlich genug erkennbar, da sie zum Teil bereits seit mehreren Jahren bestehen (z. B. ÖPNV-Nutzung für Touristen) oder in anderen Bundesländern bereits erfolgreich umgesetzt wurden (z. B. gemeinsamer Verkehrsraum/„Shared Space“ in Bohmte/Niedersachsen, Idee 2004, Umsetzung 2008). Als modellhaftes Handlungsfeld schlägt der Regionalverband die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Metropolen-Ticket (nach dem Standard der VDV-Kernapplikation) zwischen Deutschland und Frankreich vor.

## Fachkonzept Straßenverkehr

### *Straßenbau*

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein begrüßt die Pläne des Landes, eine Neukategorisierung des klassifizierten Straßennetzes vorzunehmen und dabei die Regionalverbände mit einzubeziehen. Die Überprüfung der funktionalen Gliederung des klassifizierten Straßennetzes in Baden-Württemberg soll dazu dienen, ein eigenes Konzept für ein modifiziertes Bundes- und Landesstraßennetz entwickeln zu können. Die Neuordnung des Bundesstraßennetzes war auch Inhalt einer gemeinsamen Entschließung von Bundesrat und Bundestag Mitte 2009 im Rahmen der Föderalismuskommission II. Dabei kann aus Sicht des Regionalverbandes das im Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003 festgelegte funktionale Straßennetz für die Region zugrunde gelegt werden. Die Regionalverbände haben ihre funktionalen Netze dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Rahmen der Werkstattgespräche in den Jahren 2009/2010 bereits zur Verfügung gestellt.

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein begrüßt die Forderung, hochbelastete Fernstraßen des transeuropäischen und nationalen Netzes, wie die Rheinbrücke bei Karlsruhe im Zuge der B10, beschleunigt weiter auszubauen. Das Land wird gebeten, sich beim Bund gemeinsam mit den regionalen Akteuren und den Vertretern aus der Südpfalz weiterhin für eine zügigere Bearbeitung und Finanzierung einzusetzen. Im Bedarfsplan des Bundes für die Bundesfernstraßen sind für den Realisierungszeitraum 2001 bis 2015 in Baden-Württemberg Projekte mit einem Investitionsvolumen von rund 6 Mrd. Euro (Kostenstand 2001) enthalten. Unter Berücksichtigung von Inflation und Kostensteigerungen entspricht dies heute über 7 Mrd. Euro. Anfang 2010 wurden aber erst Vorhaben mit einem Volumen von 1,9 Mrd. Euro durch den Bund bewilligt. In Baden-Württemberg sind somit nach mehr als der Hälfte der Laufzeit des aktuellen Bundesverkehrswegeplans erst rund 30 % des Investitionsvolumens im vordringlichen Bedarf realisiert. Insgesamt sind die Autobahnen in Baden-Württemberg durchschnittlich um rund ein Fünftel und die Bundesstraßen um rund die Hälfte höher belastet als im Bundesdurchschnitt.

Der im Generalverkehrsplan genannte Grundsatz, dass im Bundesfernstraßenbau dort Schwerpunkte gesetzt werden müssen, wo bereits heute Kapazitätsengpässe bestehen bzw. sich diese aufgrund der erwarteten Verkehrsentwicklung abzeichnen, sollte aus Sicht des Regionalverbandes auch eine wichtige Grundlage bei der Priorisierung der Maßnahmen im zukünftigen Bedarfsplan für Landesstraßen sein.

Im Sinne eines vorsichtigen Umgangs mit dem knappen Gut „Fläche“ begrüßt der Regionalverband Mittlerer Oberrhein den Grundsatz des Landesstraßenbaus „Ausbau vor Neubau“. Neue Trassen sollen, wo immer dies möglich ist, mit bereits bestehenden Verkehrswegen gebündelt werden, damit die Flächeninanspruchnahme und -zerschneidung auf ein unvermeidbares Maß reduziert werden kann. Dieser Grundsatz muss künftig auch bei der Unterhaltung der Straßennetze mehr Beachtung finden. Für den Verkehr nicht mehr benötigte Straßenabschnitte sollten soweit wie möglich zurückgebaut werden.

Der Generalwildwegeplan des Landes enthält die aus internationaler, bundesweiter und landesweiter Sicht bedeutsamen Wildtierkorridore. Um die Funktionalität der Korridore zu erhalten, bedarf es einer langfristigen Sicherung der benötigten Flächen vor zusätzlichen Fragmentierungen. Der Generalwildwegeplan ist bei künftigen Neubau- und Ausbauvorhaben von Verkehrswegen als Planungs- und Abwägungsgrundlage zu berücksichtigen.

### *Radverkehr*

In Zusammenarbeit mit den Regionalverbänden wird derzeit ein Landesradverkehrsnetz entwickelt, das sich an den landesweit bedeutsamen Hauptradrouten und an den regionalen Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsplans orientiert. Die Konzeption für die Region Mitt-

lerer Oberrhein wurde Anfang August 2010 abgeschlossen und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr übermittelt. Um dem Landesradverkehrsnetz auch in anderen öffentlichen Planungen genügend Raum einzuräumen, sollte es nicht nur im Grundsatz, sondern auch in seiner konkreten räumlichen Ausgestaltung (Kartendarstellung) im Generalverkehrsplan festgelegt werden.

Zur Realisierung des Landesradverkehrsnetzes hat das Land angekündigt, den Fördertatbestand im Rahmen der Neufassung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes auszuweiten. Angesichts der Konkurrenz mit den anderen Verkehrsträgern werden die Mittel voraussichtlich nicht ausreichen, sodass ein zusätzliches Förderprogramm für den Radverkehr aufgelegt werden sollte, um das ehrgeizige Ziel, Baden-Württemberg zum Fahrradland Nummer 1 zu machen, erreichen zu können.

#### Fachkonzept Öffentlicher Personenverkehr

Der Regionalverband begrüßt die Zusage des Landes, sich bei Bund und Bahn für eine zeitnahe und adäquate Mittelbereitstellung sowie einen menschen- und umweltgerechten Ausbau der Strecke zwischen Karlsruhe und Basel einzusetzen. Dabei muss den steigenden Güterverkehrsleistungen und den damit verbundenen wachsenden Belastungen Rechnung getragen werden. Der Rastatter Tunnel ist seit 1998 bestandskräftig planfestgestellt, mit dem eigentlichen Bau wurde aber bislang nicht begonnen. Für vorbereitende Maßnahmen wurden bereits 26 Mio. Euro investiert. Der Regionalverband bittet darum, dass sich das Land beim Bund für eine schnelle Realisierung dieses Bauprojekts einsetzt, insbesondere auch bei der derzeit anstehenden Überarbeitung der Prioritätenliste für Schienenverkehrsprojekte des Bundes. Während im südlichen Bereich zwischen Offenburg und Basel noch geänderte Planungen erarbeitet werden müssen, kann zwischen Durmersheim und Rastatt sofort mit dem Bau begonnen werden.

Die Bestrebungen der EU, bestimmten Schienenverkehren – insbesondere langlaufenden Güterverkehren – absoluten Vorrang vor anderen Verkehren (Personenfern-, -regional- und -nahverkehr) einzuräumen, werden beim Regionalverband Mittlerer Oberrhein ebenfalls kritisch gesehen. Angesichts der begrenzten Trassenzahl auf der Schiene sieht die Region dadurch das national und international vielbeachtete „Karlsruher Modell“ in seiner Existenz gefährdet, das die Mitnutzung von Schienenstrecken für den Regional- und Vorortverkehr vorsieht. Eine Priorisierung bestimmter Verkehre darf nur unter der Voraussetzung stattfinden, dass die verschiedenen Verkehre entflochten werden und sich durch Neu- und Ausbauten der Schieneninfrastruktur auf getrennten Trassen bewegen.

Anstatt der Priorisierung bestimmter Verkehre müssen zur Stärkung des Umweltverbunds vielmehr alle Voraussetzungen geschaffen werden, um das erfolgreiche „Karlsruher Modell“ weiter auszubauen und unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung den regionalen Schienenverkehr aufrechterhalten zu können. Die weitere Siedlungsentwicklung soll sich daher am Stadtbahnnetz orientieren, um einem durch disperse Siedlungsentwicklung verursachten Anstieg der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr entgegenzuwirken. Hier ist eine enge Verzahnung der Fachpläne zum Thema Verkehr mit dem Landesentwicklungsplan erforderlich.

#### Fachkonzept Wirtschaftsverkehr

Der Regionalverband begrüßt den Auftrag, unter Berücksichtigung landesweiter und regionaler Entwicklungsachsen besonders für Güterverkehrs- und Logistikknutzungen geeignete Flächen zu sichern. Dabei muss allerdings auch in Rechnung gestellt werden, dass bei Logistikknutzungen das Verhältnis zwischen Flächenverbrauch und geschaffenen Arbeitsplätzen ungünstiger als in anderen Branchen ausfällt. Daher ist umfassend abzuwägen, wie die in den Regionen noch verbliebenen großflächigen Bauflächenpotenziale nachhaltig genutzt werden können.

Auch angesichts der durch Wirtschaftsverkehre hervorgerufenen Umweltbelastungen muss in jedem Einzelfall umfassend geprüft werden, ob derartige Standorte festgelegt werden können.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur wurde bereits im Fachkonzept „Öffentlicher Personenverkehr“ angesprochen. Aber auch für den Güterverkehr ist es zu begrüßen, dass das Land die Notwendigkeit eines Ausbaus der Nord-Süd-Achse zwischen Karlsruhe und Basel sieht. Für den Güterverkehr in und durch die Region Mittlerer Oberrhein im höchstbelasteten europäischen Korridor Rotterdam-Genua („Blaue Banane“) ist dazu insbesondere das bereits genannte Projekt „Rastatter Tunnel“ von außerordentlicher Bedeutung. Der Oberrhein bildet das Rückgrat im kontinentalen Verkehrstransit und stellt die Basisinfrastruktur für die gesamte Binnen- und Exportwirtschaft. Diesem Gewicht muss der Einsatz der Verkehrsinvestitionen auf bundesstaatlicher, nationaler und europäischer Ebene entsprechen.

#### Fachkonzept Luftverkehr

Die Region begrüßt die Festlegung des Landes, den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden als leistungsstarken Regionalflughafen weiter zu entwickeln. Zur Stärkung des Flughafens strebt das Land eine bessere Anbindung an die Autobahn sowie an das Schienennetz an. Eine leistungsfähige Verbindungsspanne zur A5 und eine neue Anschlussstelle zwischen Baden-Baden und Bühl werden befürwortet. Die notwendigen Schritte sind bereits eingeleitet.

Der Regionalverband sieht in einer attraktiven Schienenanbindung des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden ein wichtiges Projekt, um neue Kundengruppen bei der Anreise zum Flughafen zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren. Durch die neue Schienenverbindung wird der ÖPNV im Landkreis Rastatt gestärkt.

Ebenfalls begrüßt wird angesichts der bewährten regionalen Arbeitsteilung die Festlegung des Flugplatzes Lahr als Verkehrslandeplatz für den Geschäfts- und Werkflugverkehr der Region und als Sonderflughafen für Fracht sowie Passagierverkehr zum Europapark. Dazu legt der Generalverkehrsplan fest: „In der Region zwischen Karlsruhe und Basel liegen auf engem Raum der EuroAirport Basel/Mulhouse sowie die Flughäfen Straßburg und Karlsruhe/Baden-Baden. Sie verfügen auch künftig über ausreichende flugbetriebliche Kapazitäten. Mit diesem Angebot ist der Bedarf des Passagierflugverkehrs im Oberrheingebiet abgedeckt. Für eine Weiterentwicklung des Flugplatzes Lahr zu einem Verkehrsflughafen besteht deshalb kein Bedarf und kein öffentliches Verkehrsinteresse. Die Ausweisung als Sonderflughafen für Passagier-Bedarfsflugverkehr zum Europapark Rust ist ausreichend und für das Land bestimmend.“ (Anhörungsentwurf zum Generalverkehrsplan, S. 174). Die Region teilt die Einschätzung des Landes. Sie entspricht den verkehrspolitischen Aussagen der vergangenen Jahre, die Grundlagen für weitreichende Investitionsentscheidungen auch in der Region waren. Als nächster Schritt steht die Umsetzung im künftigen Landesentwicklungsplan an.

Abschließend möchten wir Ihnen für die frühzeitige Einbindung der Regionalverbände in den Erstellungsprozess des Generalverkehrsplans danken und Sie bitten, bei der Erarbeitung des Maßnahmenplans zum Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2020 für einen transparenten Entscheidungsprozess und eine frühzeitige Einbindung der Aufgabenträger und der Regionalverbände als Träger öffentlicher Belange Sorge zu tragen.

Mit freundlichen Grüßen