

TE 28.05.2020

PRESSEMITTEILUNG

Regionalverband Ostwürttemberg mit umfangreicher Tagesordnung

Zu einer Sitzung mit einer umfangreichen Tagesordnung kamen die Mitglieder des Planungsausschusses des Regionalverbands Ostwürttemberg am Mittwoch, 27. Mai, im Rathaus in Aalen zusammen. Zu entscheiden war über die Stellungnahmen zu vielen Bauleitplänen, zu einer Abweichung von Zielen der Raumordnung in Steinheim, über den Flächennutzungsplan der Verwaltungsgemeinschaft Rosenstein, aber auch über die Weiterentwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Aalen – Heidenheim im Kocher- und Brenztal. Breiten Raum nahmen die Diskussionen über die künftige Verkehrsentwicklung in Ostwürttemberg ein. Grundlage war die Untersuchung zur Entwicklung der Güterverkehre in Ostwürttemberg, die Informationen über die Ausschreibung eines Gutachtens für die Entwicklung des Schienenkorridors zwischen Stuttgart und Nürnberg, insbesondere auf der Rems- und Jagstalbahn im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt, die Positionen zum Mobilitätspakt im Raum Aalen – Heidenheim sowie über das weitere Vorgehen bei der Nutzung von Freiflächen für die Photovoltaik in Ostwürttemberg.

Die Gemeinde Sontheim beabsichtigt, östlich des Kreisverkehrs am nordöstlichen Ortsrand ein Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel auszuweisen. Da das Vorhaben gegen Ziele der Landesplanung verstößt, war eine Abweichung von diesen Zielen der Raumordnung zu beschließen. Da durch die Ausweisung eines Sondergebietes die Versorgung von Steinheim durch einen Lebensmittelvollversorger verbessert wird und keine negativen Auswirkungen auf benachbarte Gemeinden zu erwarten sind, war über die Frage zu entscheiden, ob das Vorhaben den Wohngebieten zugeordnet ist und damit in einer integrierten Lage angesiedelt werden soll. Raumordnerisches Ziel ist es, die Bevölkerung wohnortnah und fußläufig oder durch öffentliche Verkehrsmittel erreichbar mit Gütern des täglichen Lebens zu versorgen. Der Regionalverband war der Auffassung, dass sich das Vorhaben künftig in einer integrierten Lage befindet, da in direkter Nachbarschaft ein Neubaugebiet - Königsbronner Feld II - und ein weiteres Mischgebiet für Wohnbebauung sowie eine perspektivische Weiterentwicklung der Gewerbeflächen vorgesehen sind und das projektierte Vorhaben damit künftig in den Siedlungsraum integriert ist.

Zu entscheiden war auch über eine Stellungnahme zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans der Verwaltungsgemeinschaft Rosenstein, die für die Gemeinde Böbingen, einer Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion, an der Landesentwicklungssachse, ca. 31,5 ha Wohn-, Gewerbe-, und Sonderbauflächen ausweisen will. Der Ausweisung von ca. 10 ha Wohnbauflächen und 9,5 ha Gewerbeflächen stimmte der Planungsausschuss des Regionalverbands Ostwürttemberg zu. Nicht zustimmen konnte der Planungsausschuss der Ausweisung eines Sondergebietes für eine Photovoltaikfreiflächenanlage im Umfang von 12 ha im Norden von Böbingen. Dieses Vorhaben verstößt gegen Ziele des Regionalplans und konnte damit nicht mitgetragen werden.

Wie der Regionalverband planerisch mit der zunehmenden Ausweisung von Photovoltaikanlagen auf freier Fläche umgehen soll, ist bereits mehrfach Gegenstand von Beratungen und Beschlüssen der

Gremien des Regionalverbands gewesen. Freiflächenphotovoltaikanlagen sind keine privilegierten Vorhaben, sie bedürfen daher zu ihrer Verwirklichung der Aufstellung eines Bebauungsplans durch die Kommune und einer Übereinstimmung mit den Zielen der Landesplanung und der Regionalplanung. Der Regionalverband möchte eine Regelung für einen geordneten und raumverträglichen Ausbau von Freiflächenphotovoltaikanlagen in der Region, die er grundsätzlich unterstützt. Dabei ist für die Standortfindung und die Standortausweisung eine Hilfestellung für die Kommunen durch den Regionalverband vorgesehen, damit Grundstückseigentümer und Projektierer eine höhere Planungssicherheit hinsichtlich der Realisierbarkeit von Standorten erhalten können. Einer sehr großen Anzahl von Freiflächenphotovoltaikanlagen konnte der Regionalverband bereits zustimmen, da sie keine Tabubereiche und keine Ziele des Regionalplans oder der Landesplanung berühren. Immer wieder aber kommt es zu Konflikten mit anderen Funktionen des Freiraums in der Region, sei es für die Landwirtschaft und den Bodenschutz, für Naturschutz und Landschaftspflege oder für die Erholung. Daher haben die Mitglieder des Planungsausschusses beschlossen, ein Gesamtkonzept zu erstellen und den Kommunen an die Hand zu geben und darüber hinaus in der laufenden Gesamtfortschreibung des Regionalplans aus regionalplanerischer Sicht besonders geeignete und konfliktfreie Bereiche, in denen die PV-Nutzung höher zu gewichten ist als andere Nutzungen, in den künftigen Regionalplan aufzunehmen und dieses Konzept alsbald intensiv mit den Kommunen zu diskutieren und abzustimmen.

Breiten Raum in der Diskussion der Mitglieder des Planungsausschusses des Regionalverbands Ostwürttemberg nahmen Mobilitätsfragen und die künftige Entwicklung der Verkehrsleistungen und Verkehrssystem in der Region Ostwürttemberg ein. Der Betrachtungszeitraum der Regionalplanung und Raumordnung geht dabei bis in das Jahr 2030 bzw. 2035. Als eine Grundlage des Regionalverkehrsplans hat hierzu der Regionalverband die Entwicklung der Güterverkehre in Ostwürttemberg in der Zukunft untersucht. Wesentliche Erkenntnis ist, dass sowohl das Transportaufkommen (bezogen auf die Transportmenge) um 17% anwachsen wird und sich die Transportleistung (in Bezug auf die zurückgelegte Wegstrecke) um 33% steigern wird. Die höchsten Wachstumsraten werden dabei für das Verkehrsaufkommen auf der Schiene und hier insbesondere für den kombinierten Verkehr prognostiziert. Dabei wird auch das Verhältnis der unterschiedlichen Verkehrsträger zueinander im Wesentlichen gleichbleiben, das bedeutet, dass auch künftig der Straßengüterverkehr der wichtigste Verkehrsträger bleiben wird. Hierbei werden die höchsten Zuwachsraten im Straßenverkehr durch den Transitverkehr verursacht werden, wohingegen die größten Wachstumsraten des Schienenverkehrs dem Ziel- und Quellverkehr zugeordnet werden. Die Entwicklung der Straßen- wie auch der Schieneninfrastruktur ist künftig als sehr bedeutsam für Ostwürttemberg einzustufen, insbesondere auf die Nord-Süd-Verbindungen, beispielsweise zu den deutschen Hafenstandorten, zu Italien, aber auch nach Osteuropa. Die Mitglieder des Planungsausschusses des Regionalverbands Ostwürttemberg waren sich in der Diskussion darüber einig, dass die Verkehrsträger und die Infrastruktur in Ostwürttemberg auch künftig sehr stark weiter ausgebaut werden muss. Dabei sei es sicherlich gut, wenn der Regionalverband Ostwürttemberg wie in den vergangenen Jahrzehnten ein großes Augenmerk und Schwergewicht auf die Entwicklung der Schienenstrecken der Region legt. Angesichts der Bedeutungsverteilung für das Transportaufkommen wird aber auch künftig die Straße eine gewichtige Rolle für die Mobilität in Ostwürttemberg spielen. Daher sollen sowohl Verbesserungen im Straßenausbau angestrebt werden, aber auch alle Projekte der Verbesserung der Infrastrukturen im Schienenverkehr weiter vorangetrieben werden. Dies betrifft insbesondere auch die Möglichkeit, mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Dies kann beispielsweise durch Güterverkehrsterminals, durch Industriegleise, aber auch durch die Festsetzung eines Gewerbegebiets mit Industriegleisanschluss im künftigen Regionalplan geschehen. Im Zusammenhang mit vielen weiteren Projekten zur Verbesserung der Mobilität für die Bevölkerung der Region konnte die Verbandsverwaltung auch über ergänzende Mobilitätsangebote in Ostwürttemberg berichten, die im Rahmen eines vom Bundesforschungsministerium geförderten Projekts in den vergangenen Jahren initiiert und vorgebracht worden sind. Dabei wurde eine Vielzahl von Handlungsempfehlungen und Handlungsmöglichkeiten für die den ÖPNV ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg erarbeitet, um zusätzliche Mobilitätslösungen auf

privatwirtschaftlicher oder auch ehrenamtlicher Basis für die Bevölkerung in Ostwürttemberg bereitzustellen. Die Mitglieder des Regionalverbands zeigten sich beeindruckt von der Fülle der Maßnahmen, Projekte und Ideen, die unter der Federführung des Regionalverbands mit den beiden Landkreisen Kreis Heidenheim und Ostalbkreis erarbeitet wurden, um Mobilitätslücken weiter zu schließen. Hierzu hat der Regionalverband auch eine Broschüre mit dem Titel „ÖPNV-ergänzende Mobilitätslösungen in Ostwürttemberg“ herausgegeben, die beim Regionalverband angefordert werden kann.

Breiten Raum nahm die Diskussion über die Weiterentwicklung der Schienenverkehre im Korridor zwischen Stuttgart und Nürnberg ein. Der Regionalverband ist federführend bei der Entwicklung eines Angebots und Infrastrukturkonzepts für die Rems-, Murr-, und Obere Jagstbahn. In dieser Untersuchung sollen Handlungsmöglichkeiten für den weiteren Ausbau der Infrastruktur, für die Verbesserung des Fahrplans und für die bestmöglichen Anschlüsse in Stuttgart und Nürnberg in die weiteren Fernverkehrsnetze erarbeitet werden. Attraktive Anschlüsse an die Knoten Nürnberg und Stuttgart sind essenziell für die Verbesserung des Schienenverkehrs, ebenso wie die Möglichkeiten zur Fahrzeugbeschleunigung im Fernverkehr und die alternierende Führung des Fernverkehrs sowohl über Murr-, als auch über die Remsbahn jeweils im Zweistundentakt. Damit können der Bahnbetrieb stabilisiert und die Attraktivität der Schienenstrecken weiter erhöht werden. Herausgearbeitet werden auch die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen, für deren Verwirklichung das Bundesverkehrsministerium bereits seine Unterstützung zugesagt hat. Dabei geht es insbesondere um den teilweise zweigleisigen Ausbau der Jagstbahn sowie weitere Infrastrukturverbesserungen an den Schienenstrecken in der Region. Besonders hervorgehoben wurde in der Diskussion über die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs nicht zuletzt auch, dass der weitere Ausbau der Brenzbahn und hier insbesondere der teilweise zweigleisige Ausbau im Süden des Kreises Heidenheim weiter vorangetrieben wird. Dabei wurde besonders anerkannt, dass entlang des Kocher- und Brenztals und nicht zuletzt im Raum zwischen Heidenheim und Aalen in der Zukunft eine starke Entwicklung, welche sowohl die weitere wirtschaftliche Entwicklung als auch die Bevölkerungsentwicklung anbelangt, zu erwarten ist, und damit weitere Mobilitätslösungen in der Zukunft gefragt sind. Daher ist der Regionalverband auch Partner im Mobilitätspakt für den Lebens- und Wirtschaftsraum zwischen Heidenheim und Aalen, weshalb den Mitgliedern des Regionalverbandes die Positionen für diesen Mobilitätspakt präsentiert worden sind. Der Planungsausschuss hat in Bezug auf diesen Mobilitätspakt beschlossen, die Beratungen mit allen Mitgliedern des Regionalverbands in der Verbandsversammlung am 24. Juli 2020 intensiv durchzuführen und den Mobilitätspakt zu beschließen. Hierzu steht vor dem Hintergrund der Gesamtfortschreibung des Regionalplans für die Region Ostwürttemberg der Raum an Kocher und Brenz seit längerem im Mittelpunkt der Betrachtung. Im Zusammenhang mit dem Landschaftsrahmenplan hat der Regionalverband ein Sonderprojekt an Kocher und Brenz insbesondere unter Landschaftsaspekten durchgeführt. Jetzt soll ein integriertes Konzept für diesen Lebens- und Wirtschaftsraum erstellt werden, das die Bereiche Siedlung, Wirtschaft und Verkehr zum einen mit den Bereichen Landnutzung, Gewässer, Biotop und Naturschutz, zum anderen mit den Funktionen für den Tourismus, die Naherholung und die Gesundheit der Menschen in integrativer Weise betrachtet. Hierbei sollen konkrete planerische Ansätze erarbeitet werden, aber auch zusammen mit den Kommunen in diesem Raum modellhafte Lösungen für umsetzbare Projekte entwickelt werden, die den Raum aufwerten und zu einem wertvollen Lebens- und Wirtschaftsraum machen sollen. Hierzu hat der Planungsausschuss des Regionalverbands der Verbandsverwaltung den Auftrag zur weiteren Bearbeitung dieses breit angelegten Themas gegeben und die Vergabe externer Unterstützungsleistungen beschlossen. Damit kann ein wichtiges Entwicklungsprojekt starten, das viele wichtige Aspekte für die Weiterentwicklung des Raumes zwischen Aalen und Sontheim an der Brenz in der Zukunft darstellt und wichtige Erkenntnisse nicht zuletzt auch für die Regionalplanung und die kommunalen Planungen in diesem Raum erbringen soll unter einer breit angelegten und intensiven Beteiligung der Akteure, aber auch der Öffentlichkeit in diesem Raum.