

## **TOP 2: Fortschreibung des Regionalplans zur Ausweisung regionaler Entwicklungsachsen**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Planungsausschuss des Regionalverbands Ostwürttemberg nimmt die Darstellung von bedeutenden Achsen außerhalb der Landesentwicklungsachsen zur Kenntnis.

Die Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung der Region hat sich insbesondere entlang der Landesentwicklungsachsen stark ausgeprägt. Sie sind auch für die künftige Entwicklung Ostwürttembergs zu erhalten und zu stärken, insbesondere im Hinblick auf den Fernverkehr, auf Schiene und Straße.

Außerhalb dieser Landesentwicklungsachsen gibt es in Ostwürttemberg bedeutende verkehrliche Verbindungen mit Siedlungsschwerpunkten, die vor allem unter dem Gesichtspunkt der regionalen Entwicklung und als Verknüpfung zu angrenzenden Räumen (Bayern, Franken, Filstal als Landesentwicklungsachse) zunehmend an Bedeutung gewinnen können. Diese Achsen sind in der Begründung dargestellt.

2. Regionale Entwicklungsachsen haben insbesondere unter dem Gesichtspunkt der verkehrlichen Beziehungen für Ostwürttemberg Bedeutung. Daher wird die Verbandsverwaltung beauftragt, die Möglichkeit zum Ausbau von regionalen Entwicklungsachsen Richtung Filstal mit dem Verband Region Stuttgart und dem Wirtschaftsministerium zu erörtern, sowie die Linien Schwäbisch Gmünd – Gschwend (Gaildorf), Aalen – Abtsgmünd (Gaildorf) sowie Heidenheim – Neresheim (Nördlingen) mit den angrenzenden Räumen und dem Wirtschaftsministerium zu erörtern und dem Planungsausschuss wiederum zu berichten.

## Entwicklungachsen in der Raumordnung

Die Ausweisung von Entwicklungachsen ist ein wichtiges Planungsinstrument der Raumordnung. Es wird verwendet um das System der Zentralen Orte miteinander zu verbinden.

Zwei **Ziele** werden durch die Ausweisung von Entwicklungachsen verfolgt:

1. Stärkung linienhafter Infrastrukturen, Konzentration von Verkehr, insbesondere des SPNV und des öffentlichen Busverkehrs.
2. Steuerung der Siedlungsentwicklung, Konzentration von Siedlungsentwicklungen (Wohnen und Gewerbe) – durch die Ausweisung von Grünzügen und Grünzäsuren wird entlang von Entwicklungachsen die Siedlungstätigkeit gesteuert.

**Kennzeichen** von Entwicklungachsen sind deshalb:

1. dicht aufeinander folgende Siedlungen, hohe Siedlungsdichte
2. bedeutende linienhafte Infrastrukturkonzentration, insbesondere des ÖPNV

Dies führt zu einer Verringerung der Zersiedelung und soll die Agglomerationsvorteile wahren.

Als Entwicklungachse wird eine **Abfolge von Städten/Gemeinden** ausgewiesen, insbesondere Zentrale Orte. Entwicklungachsen sind **keine einzelnen Straßen**.

### Voraussetzungen für die Ausweisung von Regionalen Entwicklungachsen:

#### *Plansatz 2.6.2 Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg:*

In den Regionalplänen können zusätzlich regionale Entwicklungachsen ausgewiesen werden für Bereiche, in denen die Siedlungsentwicklung eine **hohe Verdichtung** erreicht hat und der **Ausbau der Verkehrs- und Versorgungsinfrastrukturen weit fortgeschritten** ist oder ein **leistungsfähiger Ausbau angestrebt** wird; dies gilt **insbesondere für Verdichtungsräume und ihre Randzonen in Verbindung mit schienengebundenen Nahschnellverkehren**.

#### *Begründung:*

Der Landesentwicklungsplan unterscheidet ausdrücklich zwischen Landesentwicklungachsen und den in Regionalplänen zusätzlich ausgewiesenen Regionalen Entwicklungachsen und legt deren unterschiedliche Funktionen fest. Funktional steht bei den Regionalen Entwicklungachsen die Siedlungsentwicklung in engem Bezug zu leistungsfähigen Massenverkehrsmitteln. Die Konzentration der Siedlungstätigkeit und ihre Zuordnung zu den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs und wichtigen sonstigen Infrastruktureinrichtungen dient der Minderung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungstätigkeit, der Minimierung von Individualfahrten mit einer Verlagerung auf öffentliche Verkehre sowie der Zielsetzung, im Wohnumfeld über kurze Wege Versorgung und Freizeitaktivitäten durchführen zu können. Diese Notwendigkeit ist insbesondere in den Verdichtungsräumen und ihren Randzonen gegeben, so dass vor allem hier mit den Regionalen Entwicklungachsen als sog. "Siedlungs- und Nahverkehrsachsen" durch die Regionalplanung ein Leitbild der nachhaltigen Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung vorgegeben und gekennzeichnet werden kann. Regionale Entwicklungachsen können dabei räumlich mit Abschnitten von Landesentwicklungachsen zusammenfallen und in Anlehnung an das Schienennahverkehrsnetz im Raum enden.

## Achsenstruktur der Region Ostwürttemberg

Entlang der Landesentwicklungsachsen in Ostwürttemberg sind fast 90% der Arbeitsplätze konzentriert und wohnen über 72% der Menschen. An diesen Achsen liegen die Mittelzentren der Region. Kennzeichen sind eine relativ dichte Folge von Siedlungen, insbesondere von großen Gewerbe- und Industriegebieten.

Der Hauptverkehr Ostwürttembergs findet überwiegend entlang der Landesentwicklungsachsen statt. Mit einem Straßenverkehrsaufkommen (Bundesstraßen 29, 19 und 290) welches auf fast allen Teilstrecken deutlich über 10.000 KfZ pro Tag beträgt und der A7 mit über 38.000 KfZ pro Tag sind diese Straßenverbindungen Ostwürttembergs für die Gesamtregion von höchster Bedeutung. Nach der Kategorisierung der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Baden-Württemberg sind die Bundesstraßen entlang der Landesentwicklungsachse der Kategorie 1 zugeordnet. Außerhalb der Achsen ist nur die B297 (Lorch-Göppingen) in Ostwürttemberg in dieser Kategorie. Hohe Bedeutung haben die Landesentwicklungsachsen auch für den ÖPV mit Nah- und Fernverkehr sowie Güterverkehr auf den Schienenstrecken.

Neben den Verkehrswegen entlang der Landesentwicklungsachsen sind weitere Verkehrsachsen für die Teilräume der Region von hoher Bedeutung. Diese werden in der folgenden Untersuchung dargestellt.

### Landesentwicklungsachsen in Ostwürttemberg



## Untersuchung bestehender Achsen Ostwürttembergs:

Nachfolgend werden bedeutende Achsen untersucht und die Kriterien für eine Ausweisung als Entwicklungsachse dargestellt (Bestand und Entwicklungspotential):

Siedlungskonzentration

- a.) Verbindung Zentraler Orte
- b.) Raumkategorie und Siedlungsdichte

Linienhafte Infrastrukturen

- c.) Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen 2000/2003)
- d.) Schienenverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)

Freiraumschutz (incl. Steuerung der Siedlungstätigkeit durch die Ausweisung von Grünstreifen und Grünzäsuren)

## Anlage:

Übersichtskarten

- Siedlungskonzentration in Ostwürttemberg
- Verkehr auf den Achsen in Ostwürttemberg

## **Aalen – Hüttlingen – Abtsgmünd – (Sulzbach-Laufen – Gaildorf)**

### **Verbindung Zentraler Orte**

An dieser Achse liegt in Ostwürttemberg das Kleinzentrum Abtsgmünd und in der Region Heilbronn-Franken bis zum Unterzentrum Gaildorf kein weiterer zentraler Ort. Im Regionalplan Ostwürttemberg ist an dieser Achse Hüttlingen als weiterer bevorzugt zu entwickelnder Siedlungsbereich ausgewiesen. Der Teilbereich Aalen-Hüttlingen ist bereits als Landesentwicklungsachse ausgewiesen.

### **Raumkategorie und Siedlungsdichte**

Die Gemeinden entlang dieser Achse liegen im Ländlichen Raum im engeren Sinne nach Landesentwicklungsplan. Die Siedlungsdichte entlang dieser Achse liegt in Abtsgmünd mit 104 Einw./ha und in Sulzbach-Laufen mit 58 Einw./ha deutlich unter dem Landesdurchschnitt von derzeit 300 Einw./ha

### **Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen)**

Bundesstraße 19 im Kochertal (Kategorie 2 nach Generalverkehrsplan 1986, 1995)

Das Gesamtverkehrsaufkommen mit ca. 5.600 KfZ pro Tag zwischen Abtsgmünd und Aalen ist im regionalen Vergleich zu anderen Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Landesentwicklungsachsen leicht überdurchschnittlich; unterdurchschnittlich ist das Verkehrsaufkommen zwischen Abtsgmünd und Gaildorf mit ca. 2.600 KfZ pro Tag (vgl. Karte Verkehr auf den Achsen Ostwürttembergs).

### **Schienenverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)**

Eine Schienenstrecke verläuft von Abtsgmünd-Untergröningen bis Gaildorf (Landkreis Schwäbisch Hall). Der Personenverkehr ruht auf dieser Strecke seit dem Jahr 2000, der Güterverkehr seit Oktober 2005. Eine Wiedernutzung dieser Strecke ist auf Grund hoher Investitionskosten und vergleichsweise geringem Bedarf derzeit unwahrscheinlich.

Derzeit besteht keine durchgehende Busverbindung von Aalen nach Gaildorf. Nach dem Nahverkehrsplan 1999 des Ostalbkreises besteht für einen weiteren Ausbau des ÖPNV entlang dieser Achse kein Bedarf. Die potentiellen Berufspendler- und Schülerpendlerzahlen sind zu gering.

### **Freiraumschutz**

Zwischen den Siedlungen Wasseralfingen und Hüttlingen, sowie Hüttlingen und Niederalfingen sind bereits im Regionalplan Grünzäsuren ausgewiesen, die ein Zusammenwachsen der Ortschaften verhindern sollen. In der Gemeinde Abtsgmünd besteht keine Gefahr eines bandartigen Siedlungswachstums entlang dieser Achse.

Das Kochertal ist bedeutendes Naherholungsgebiet für Wanderer und Radfahrer (wichtiger Erholungsraum nach Regionalplan 2010: das Kochertal von der Regionsgrenze bis nach Niederalfingen). Dies ist bei einem Ausbau dieser Achse besonders zu beachten.

### **Bemerkungen:**

- Die Gemeinde Abtsgmünd befürwortet eine die Ausweisung einer regionalen Entwicklungsachse mit folgender zusätzlicher Begründung: Insbesondere in Abtsgmünd ist eine starke Präsenz weltweit agierender Firmen (Kessler + Co. und Fa. Holopack) festzustellen. Diese haben sich in den vergangenen Jahren hervorragend entwickelt. Allein in Abtsgmünd befinden sich rd. 2000 Arbeitsplätze. Auch im Bereich des großflächigen Einzelhandels haben sich sowohl in Hüttlingen wie auch in Abtsgmünd deutliche Schwerpunkte heraus gebildet. Die öffentliche Infrastruktur von Hüttlingen, insbesondere jedoch von Abtsgmünd, hat teilweise regional bedeutsame Angebotsfunktionen.
- Der Teilbereich Aalen – Hüttlingen ist bereits als Landesentwicklungsachse ausgewiesen. Diese Kommunen liegen somit bereits an der Landesentwicklungsachse (Schorn-dorf) – Schwäbisch-Gmünd – Aalen – (Nördlingen).
- Der Regionalverband Heilbronn-Franken hat die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse Gaildorf – Sulzbach-Laufen – (Abtsgmünd – Aalen) im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplanes Heilbronn Franken in der Sitzung vom 24.03.2006 abgelehnt. *(Begründung: Laut Landesentwicklungsplan 2002 sind an die Ausweisung von Regionalen Entwicklungsachsen hohe Maßstäbe anzulegen. Funktional steht hier die Siedlungsentwicklung im engen Bezug zu leistungsfähigen Massenverkehrsmitteln durch die Konzentration der Siedlungsentwicklung und ihrer Zuordnung zu den Haltestellen des ÖPNV sowie sonstiger Versorgungsinfrastrukturen. All dies trifft auf den ländlichen Raum zwischen Gaildorf und Abtsgmünd mit seiner niedrigen Bevölkerungsdichte nicht zu. Allein eine Bundesstraße kann eine Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse nicht begründen.)*

**Fazit:** Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung ist entlang dieser Achse punktuell in den Hauptorten der Gemeinden Hüttlingen (weiterer Siedlungsbereich) und Abtsgmünd (Zentraler Ort) festzustellen. Eine weitere Steuerung der Siedlungsstruktur durch die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse (incl. Regionale Grünzüge) ist zu prüfen. Die regionalbedeutsame Erschließungs- und Entwicklungsfunktion und ein bevorzugter Ausbau bandartiger Infrastrukturen entlang dieser Achse sind nach den Erfordernissen des LEPs für die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse noch weiter zu begründen.

## Ellwangen – Rosenberg – (Bühlertann – Vellberg – Schwäbisch Hall)

### Verbindung Zentraler Orte

Die Achse verbindet das Mittelzentrum Ellwangen mit dem Mittelzentrum Schwäbisch Hall über das Unterzentrum Bühlertann-Obersonntheim und das Kleinzentrum Vellberg. In Ostwürttemberg liegen entlang dieser Achse keine zentralen Orte. Im Regionalplan Ostwürttemberg ist hier kein bevorzugt zu entwickelnder Siedlungsbereich ausgewiesen.

### Raumkategorie und Siedlungsdichte

Die Achse verläuft im Ländlichen Raum im engeren Sinne nach LEP. Die beiden Mittelzentren Ellwangen und Schwäbisch Hall sind dem Verdichtungsbereich im ländlichen Raum zugeordnet. Die durchschnittliche Siedlungsdichte entlang dieser Achse liegt mit ca. 100 Einw./ha deutlich unterhalb der durchschnittlichen Siedlungsdichte des Landes mit ca. 300 Einw./ha.

### Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen)

Landesstraße 1060 (Kategorie 2 nach Generalverkehrsplan 1986, 1995)

Das Gesamtverkehrsaufkommen auf dieser Achse liegt bei ca. 4.500 Kfz pro Tag. Dieser Wert ist gemessen am Verkehrsaufkommen von Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Landesentwicklungsachsen in Ostwürttemberg durchschnittlich.

### Schienerverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)

Ein Schienenverkehr ist nicht vorhanden.

Ein durchgehender Busverkehr zwischen dem Mittelzentrum Ellwangen und dem Mittelzentrum Schwäbisch Hall wird durch die RBS realisiert. Ein besonderer Bedarf zum Ausbau des ÖPNV auf dieser Achse besteht derzeit nicht.

### Freiraumschutz

Der Bereich der Achse Ellwangen-Hohenberg-Rosenberg ist im Regionalplan 2010 annähernd flächendeckend als Schutzbedürftiger Bereich für die Erholung ausgewiesen. Rosenberg ist ausgewiesener Erholungsort.

### Bemerkungen

- Die Bestrebungen der Gemeinde Bühlertann zur Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse (Region Heilbronn-Franken) werden von der Gemeinde Rosenberg abgelehnt. Auch die Stadt Ellwangen sieht derzeit wenig Bedarf zur Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse.
- Der Regionalverband Heilbronn-Franken hat die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse Schwäbisch Hall – Vellberg – Bühlertann/Obersonntheim – bis Ellwangen im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplanes Heilbronn Franken in der Sitzung vom 24.03.2006 abgelehnt. *(Begründung: Laut Landesentwicklungsplan 2002 sind an die Ausweisung von Regionalen Entwicklungsachsen hohe Maßstäbe anzulegen. Funktional steht hier die Siedlungsentwicklung im engen Bezug zu leistungsfähigen Massenverkehrsmitteln durch die Konzentration der Siedlungsentwicklung und ihrer Zuordnung zu den Haltestellen des ÖPNV sowie sonstiger Versorgungsinfrastrukturen, und dies vorwiegend in den Verdichtungsräumen und ihren Randzonen. All dies trifft auf den überwiegend Ländlichen Raum zwischen Schwäbisch Hall und Ellwangen nicht zu, so dass die Ausweisung einer zusätzlichen Regionalen Entwicklungsachse hier nicht möglich ist.)*

### Fazit

Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung ist entlang dieser Achse nicht festzustellen. Die Steuerung der Siedlungsstruktur durch die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse (incl. Regionale Grünzüge) ist derzeit nicht geboten. Die regionalbedeutsame Erschließungs- und Entwicklungsfunktion und ein bevorzugter Ausbau bandartiger Infrastrukturen entlang dieser Achse sind nach den Erfordernissen des LEPs für eine Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse derzeit nicht zu begründen.

## Ellwangen – Ellenberg – Wört – (Dinkelsbühl)

### Verbindung Zentraler Orte

Die Achse verbindet das Mittelzentrum Ellwangen mit dem Mittelzentrum Dinkelsbühl über die Gemeinden mit Eigenentwicklung Ellenberg und Wört. In Ostwürttemberg liegen entlang dieser Achse keine zentralen Orte. Im Regionalplan Ostwürttemberg ist hier kein bevorzugt zu entwickelnder Siedlungsbereich ausgewiesen.

### Raumkategorie und Siedlungsdichte

Die Achse verläuft im Ländlichen Raum im engeren Sinne nach LEP. Das Mittelzentrum Ellwangen ist dem Verdichtungsbereich im ländlichen Raum zugeordnet. Die durchschnittliche Siedlungsdichte entlang dieser Achse liegt mit ca. 70 Einw./ha deutlich unterhalb der durchschnittlichen Siedlungsdichte des Landes mit ca. 300 Einw./ha.

### Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen)

Landesstraße 2220 (Kategorie 2 nach Generalverkehrsplan 1986, 1995)

Das Gesamtverkehrsaufkommen auf dieser Achse liegt bei ca. 4.000 KfZ pro Tag. Dieser Wert ist gemessen am Verkehrsaufkommen von Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Landesentwicklungsachsen in Ostwürttemberg durchschnittlich.

### Schienerverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)

Ein Schienenverkehr ist nicht vorhanden.

Ein durchgehender Busverkehr zwischen dem Mittelzentrum Ellwangen und dem Mittelzentrum Dinkelsbühl ist vorhanden. Ein besonderer Bedarf zum Ausbau des ÖPNV auf dieser Achse besteht derzeit nicht.

### Freiraumschutz

Der Bereich dieser Achse ist im Regionalplan 2010 teilweise als Schutzbedürftiger Bereich für die Erholung ausgewiesen.

### Bemerkungen

- Die Stadt Ellwangen sieht derzeit wenig Bedarf zur Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse. Mit den Gemeinden Ellenberg und Wört ist diese Überlegung bislang nicht diskutiert worden.

### Fazit

Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung ist entlang dieser Achse nicht festzustellen. Die Steuerung der Siedlungsstruktur durch die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse (incl. Regionale Grünzüge) ist derzeit nicht geboten. Die regionalbedeutsame Erschließungs- und Entwicklungsfunktion und ein bevorzugter Ausbau bandartiger Infrastrukturen entlang dieser Achse sind nach den Erfordernissen des LEPs für eine Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse derzeit nicht zu begründen.



## Ellwangen – Unterschneidheim – Bopfingen – Kirchheim am Ries – (Nördlingen)

### Verbindung Zentraler Orte

Die Achse verbindet das Mittelzentrum Ellwangen mit dem Mittelzentrum Nördlingen. Die Hauptorte der zentralen Orte Bopfingen und Unterschneidheim werden dabei nicht tangiert. Die Achse verläuft jedoch über den als Schwerpunkt für Gewerbe und Dienstleistungen ausgewiesenen Schwerpunkt Ellwangen-Neunstadt und den als Standort für Gewerbe und Dienstleistungen ausgewiesenen Standort Bopfingen-Kerkingen. Im Regionalplan Ostwürttemberg ist kein weiterer bevorzugt zu entwickelnder Siedlungsbereich ausgewiesen.

### Raumkategorie und Siedlungsdichte

Die Achse verläuft im Ländlichen Raum im engeren Sinne nach LEP. Das Mittelzentrum Ellwangen ist dem Verdichtungsbereich im ländlichen Raum zugeordnet. Die durchschnittliche Siedlungsdichte entlang dieser Achse liegt mit ca. 125 Einw./ha unterhalb der durchschnittlichen Siedlungsdichte des Landes mit ca. 300 Einw./ha.

### Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen)

Landesstraße 1060 (Kategorie 3 nach Generalverkehrsplan 1986, 1995)

Das Gesamtverkehrsaufkommen auf dieser Achse liegt bei ca. 3.500 KfZ pro Tag. Dieser Wert ist gemessen am Verkehrsaufkommen von Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Landesentwicklungsachsen in Ostwürttemberg durchschnittlich. Die Verbindung ab Bopfingen-Kerkingen hat nur noch ein unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen von ca. 1.500 KfZ pro Tag.

### Schienerverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)

Ein Schienenverkehr ist nicht vorhanden.

Derzeit besteht keine durchgehende Busverbindung von Ellwangen nach Nördlingen.

### Freiraumschutz

Keine Besonderheiten

### Bemerkungen

- Die Stadt Ellwangen sieht derzeit wenig Bedarf zur Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse. Mit den Städten und Gemeinden Unterschneidheim und Bopfingen sowie dem nicht zentralen Ort Kirchheim am Ries ist diese Überlegung bislang nicht diskutiert worden.

### Fazit

Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung ist entlang dieser Achse nicht festzustellen. Die Steuerung der Siedlungsstruktur durch die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse (incl. Regionale Grünzüge) ist derzeit nicht geboten. Die regionalbedeutsame Erschließungs- und Entwicklungsfunktion und ein bevorzugter Ausbau bandartiger Infrastrukturen entlang dieser Achse sind nach den Erfordernissen des LEPs für eine Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse derzeit nicht zu begründen.

## **(Schwäbisch Gmünd-) Lorch – (Rechberghausen – Göppingen)**

### **Verbindung Zentraler Orte**

Die Achse verbindet das Mittelzentrum Schwäbisch Gmünd bzw. das Unterzentrum Lorch mit dem Mittelzentrum Göppingen. Entlang dieser Achse liegt das Kleinzentrum Rechberghausen im Landkreis Göppingen.

### **Raumkategorie und Siedlungsdichte**

Die Kommunen sind im Landesentwicklungsplan der Randzone um die Verdichtungsräume zugewiesen; das Mittelzentrum Göppingen dem Verdichtungsraum Stuttgart. Die Siedlungsdichte der Kommunen an dieser Achse liegen (Werte zwischen 304 und 867 Einw./ha) über dem Landesdurchschnitt von 300 Einw./ha.

### **Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen)**

von Lorch Bundesstraße 297 (Kategorie 1 nach Generalverkehrsplan 1986, 1995)  
(weitere Achsen: von Schwäbisch Gmünd über Hohenstaufen Landesstraße 1075, von Schwäbisch Gmünd über Rechberg nach Donzdorf Landesstraße 1159)  
Das Gesamtverkehrsaufkommen auf dieser Achse liegt bei ca. 9.300 KfZ pro Tag auf der B297 (und ca. 3.800 auf der L 1075 und auf der L1159 ca. 4.400 KfZ pro Tag).  
Dieser Wert ist gemessen am Verkehrsaufkommen von Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Landesentwicklungsachsen in Ostwürttemberg für die B297 überdurchschnittlich.

### **Schienerverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)**

Ein Schienenverkehr ist nicht vorhanden (rückgebaute Strecke der Hohenstaufenbahn)  
Es besteht ein Busverkehr über Schwäbisch Gmünd und Lorch nach Göppingen.

### **Freiraumschutz**

Die Siedlungsentwicklung wird im Bereich dieser Achse im Regionaplan 2010 bereits zum überwiegenden Teil durch die Ausweisung eines Regionalen Grünzuges entlang der bestehenden Landesentwicklungsachse gesteuert.

### **Bemerkungen**

- Mit dem Unterzentrum Lorch und dem Mittelzentrum Schwäbisch Gmünd ist diese Überlegung bislang nicht diskutiert worden.

### **Fazit**

Die Anforderungen zur Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse werden im Bereich Siedlungskonzentration und im Bereich Konzentration von linienhafter Infrastruktur teilweise erreicht. Die Verbindung des Remstales im Bereich Ostwürttemberg in das verdichtete Filstal wird auch zukünftig einen weiteren Ausbau erfordern.

Die Ausweisung dieser Achse als Regionale Entwicklungsachse sollte bei einer Gesamtfortschreibung der Regionalpläne Ostwürttembergs und insbesondere Stuttgarts genauer überprüft werden.

## **Schwäbisch Gmünd – Mutlangen – Gschwend – Gaildorf**

### **Verbindung Zentraler Orte**

Die Achse verbindet das Mittelzentrum Schwäbisch Gmünd mit dem Unterzentrum Gaildorf. Sie verläuft über die Kleinzentren Mutlangen und Gschwend. Im Regionalplan Ostwürttemberg ist darüber hinaus kein weiterer bevorzugt zu entwickelnder Siedlungsbereich ausgewiesen. Folgende Gemeinde mit Eigenentwicklung liegen entlang dieser Achse: Durlangen und Spraitbach.

### **Raumkategorie und Siedlungsdichte**

Die Kommunen sind im Landesentwicklungsplan dem Ländlichen Raum im engeren Sinne, die Stadt Schwäbisch Gmünd der Randzone um den Verdichtungsbereich zugeordnet. Von Schwäbisch Gmünd über Mutlangen, Spraitbach, Durlangen nimmt die Siedlungskonzentration entlang dieser Achse bis zum ländlich geprägten Gschwend ab.

### **Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen)**

Bundesstraße 298 (Kategorie 2 nach Generalverkehrsplan 1986, 1995)

Das Gesamtverkehrsaufkommen mit ca. 3.300 KfZ pro Tag von Schwäbisch Gmünd nach Gschwend ist im regionalen Vergleich zu anderen Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Landesentwicklungsachsen durchschnittlich; eher überdurchschnittlich ist das Verkehrsaufkommen von Gschwend weiter nach Gaildorf mit ca. 5.000 KfZ pro Tag (vgl. Karte Verkehr auf den Achsen Ostwürttembergs).

### **Schieneverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)**

Ein Schienenverkehr ist nicht vorhanden.

Es besteht ein durchgehender Busverkehr von Schwäbisch Gmünd über Gschwend nach Gaildorf.

### **Freiraumschutz**

Der ländliche Raum der Gemeinde Gschwend liegt im Naturpark Schwäbisch Fränkischer Wald. Darüber hinaus ist der Teilraum Gschwend und die Frickenhofer Höhe als wichtiger Erholungsraum im Regionalplan 2010 genannt.

### **Bemerkungen**

- Die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse wurde bereits im Jahr 1991 im Regionalverband diskutiert. Da eine Siedlungskonzentration und Bündelung weiterer linienhafter Infrastrukturen bis in das ländliche Umland Gschwends und den Naturpark Schwäbisch Fränkischer Wald nicht angestrebt wurde, wurde auf eine Ausweisung verzichtet.
- Mit den betroffenen Städten und Gemeinden ist diese Überlegung bislang nicht diskutiert worden.

### **Fazit**

Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung ist entlang dieser Achse nur bedingt im südlichen Teilbereich festzustellen. Die Steuerung der Siedlungsstruktur durch die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse (incl. Regionale Grünzüge) ist derzeit nicht vordringlich geboten. Die regionalbedeutsame Erschließungs- und Entwicklungsfunktion und ein bevorzugter Ausbau bandartiger Infrastrukturen entlang dieser Achse wäre nach den Erfordernissen des LEPs für eine Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse noch weiter zu begründen.

**Heidenheim – Steinheim – (Böhmenkirch – Donzdorf –**  
Anschluß an Landesentwicklungsachse Filstal mit Göppingen und Geislingen)

**Verbindung Zentraler Orte**

Die Achse verbindet das Mittelzentrum Heidenheim mit dem Filstal und den Mittelzentren Göppingen und Geislingen sowie dem Unterzentrum Donzdorf. Sie verläuft über das Kleinzentrum Steinheim.

**Raumkategorie und Siedlungsdichte**

Steinheim (und Böhmenkirch) ist im Landesentwicklungsplan dem Ländlichen Raum im engeren Sinne zugeordnet. Das Filstal ist als Verdichtungsraum ausgewiesen.

**Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen)**

Bundesstraße B466 (Kategorie 2 nach Generalverkehrsplan 1986, 1995)

Das Gesamtverkehrsaufkommen mit regelmäßig über 5.700 KfZ pro Tag im Bereich der Region Ostwürttemberg ist im regionalen Vergleich zu anderen Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Landesentwicklungsachsen überdurchschnittlich. Im Bereich der Region Stuttgart werden hier auf Teilstrecken (Böhmenkirch-Lauterstein) bis zu über 10.000 KfZ pro Tag erreicht.

**Schienerverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)**

Ein Schienenverkehr ist nicht vorhanden.

Es besteht ein durchgehender Busverkehr von Heidenheim über Steinheim nach Donzdorf bzw. bis Göppingen.

**Freiraumschutz**

Keine Besonderheiten – das Steinheimer Becken ist durch die Achse nur tangiert.

**Bemerkungen**

- Mit den betroffenen Städten und Gemeinden ist diese Überlegung bislang nicht diskutiert worden.

**Fazit**

Die Anforderungen zur Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse werden im Bereich Siedlungskonzentration und im Bereich Konzentration von linienhafter Infrastruktur teilweise erreicht. Die Verbindung des Mittelzentrums Heidenheim in das verdichtete Filstal wird auch zukünftig einen weiteren Ausbau erfordern.

Die Ausweisung dieser Achse als Regionale Entwicklungsachse sollte bei einer Gesamtfortschreibung der Regionalpläne Ostwürttembergs und insbesondere Stuttgarts genauer überprüft werden.

## Heidenheim – Nattheim – Neresheim - Nördlingen

### Verbindung Zentraler Orte

Die Achse verbindet das Mittelzentrum Heidenheim mit den Mittelzentrum Nördlingen über das Unterzentrum Neresheim. An dieser Achse liegt auch der weitere Siedlungsbereich Nattheim.

### Raumkategorie und Siedlungsdichte

Die Kommunen entlang dieser Achse sind im Landesentwicklungsplan dem Ländlichen Raum im Engeren Sinne zugeordnet.

### Straßenverkehr (einschließlich Verkehrsaufkommen)

Bundesstraße B466 (Kategorie 2 nach Generalverkehrsplan 1986, 1995)

Das Gesamtverkehrsaufkommen mit ca. 6.600 KfZ pro Tag zwischen Heidenheim und Neresheim ist im regionalen Vergleich zu anderen Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Landesentwicklungsachsen überdurchschnittlich. Zwischen Neresheim und Nördlingen wurden durchschnittliche 3.800 KfZ pro Tag gemessen.

### Schienerverkehr (ÖPV) und Busverkehr (ÖPNV)

Ein Schienenverkehr ist nicht vorhanden.

Es besteht ein Busverkehr von Heidenheim bis in das Unterzentrum Neresheim.

### Freiraumschutz

Bereiche um den Erholungsort Neresheim sind als Schutzbedürftiger Bereich für Erholung im Regionalplan ausgewiesen.

### Bemerkungen

- Mit den betroffenen Städten und Gemeinden ist diese Überlegung bislang nicht diskutiert worden.

### Fazit

Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung ist entlang dieser Achse nur punktuell im Hauptort der Stadt Neresheim und im Hauptort der Gemeinde Nattheim (weiterer Siedlungsbereich) festzustellen. Die Steuerung der Siedlungsstruktur durch die Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse (incl. Regionale Grünzüge) ist derzeit nicht geboten.

Die Verbindung des Mittelzentrums Heidenheim und des Unterzentrums Neresheim in den bayrischen Raum um das Mittelzentrum Nördlingen wird auch zukünftig einen weiteren Ausbau erfordern. Die regionalbedeutsame Erschließungs- und Entwicklungsfunktion und ein bevorzugter Ausbau bandartiger Infrastrukturen entlang dieser Achse wäre nach den Erfordernissen des LEPs für eine Ausweisung einer Regionalen Entwicklungsachse noch weiter zu begründen.

# Siedlungskonzentration in Ostwürttemberg



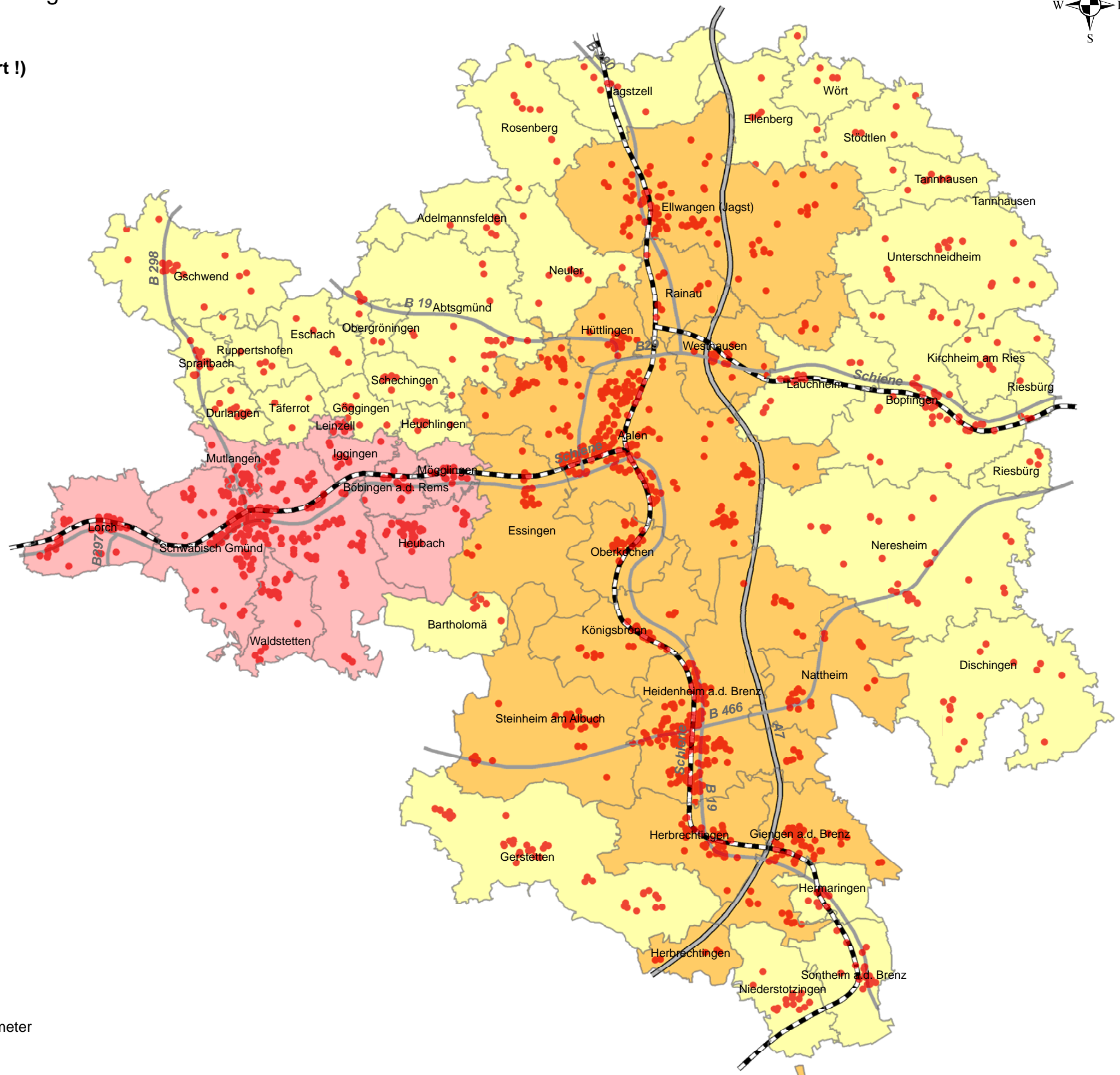
## Einwohnerverteilung (Punktverteilung auf Ortslagen - schematisiert !)

• 1 Punkt = 300 Einwohner (Stand 31.12.2004)

## Raumkategorie nach Landesentwicklungsplan 2002

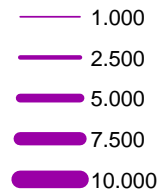
- Ländlicher Raum im engeren Sinne
- Verdichtungsbereiche im Ländlichen Raum
- Randzonen um die Verdichtungsräume

- Autobahn
- Bundesstrasse
- Schiene

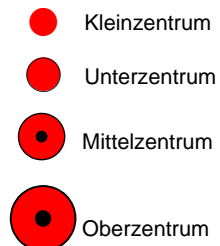


# Verkehr auf den Achsen in Ostwürttemberg

**KfZ pro 24 Stunden  
(minimalster Wert des  
Streckenabschnittes)**



**Zentrale Orte**



nach Verkehrsstärkenzählung 2003

Durchschnitt für Achsen außerhalb  
der Landesentwicklungsachsen:  
gering bis 3000 KfZ pro Tag  
mittel bis 5000 KfZ pro Tag  
hoch über 5000 KfZ pro Tag

