



Regionalplan Nordschwarzwald 20xx

(Arbeitstitel)

Satzungsbeschluss: xx.xx.202x

-

Verbindlich seit: xx.xx.202x

Hinweis: Verweise auf §§ des Landesplanungsgesetzes (LplG) beziehen sich, soweit nicht ausdrücklich vermerkt, auf das LplG vom 10. Juli 2003, letzte berücksichtigte Änderung durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. November 2018 (GBl. S. 439, 446).

Einleitungsbeschluss: 11.10.2017

Vorentwurf: **Zwischenstand** Januar 2022

Entwurfsbeschluss:

MUTTERFASSUNG

Auszug: Als Vorentwurf beschlossene Kapitel

Herausgeber

Regionalverband Nordschwarzwald
75172 Pforzheim, Westliche Karl-Friedrich-Straße 29-31
Telefon: 07231 / 14784-0
Telefax: 07231 / 14784-11
E-Mail: sekretariat@rvnsw.de
Internet: www.rvnsw.de

Kartengrundlagen

Herausgegeben vom Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, Vervielfältigungen genehmigt unter AZ.: 2851.9-1/8

Statistische Angaben

Amtliche Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg

SATZUNG

des Regionalverbandes Nordschwarzwald über die Feststellung des Regionalplans Nordschwarzwald 20xx vom ...

Die Verbandsversammlung hat am ... auf Grund von § 12 Abs. 10 Landesplanungsgesetz (LplG) folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Der Regionalplan Nordschwarzwald 20xx, bestehend aus Text- und Kartenteil (Anlage zu dieser Satzung), wird festgestellt.

§ 2

(1) Diese Satzung tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung über die Erteilung der Genehmigung des Plans im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg in Kraft. Die Grundsätze und Ziele des genehmigten Regionalplans 20xx werden damit verbindlich (§ 13, Abs. 2 LplG).

(2) Gleichzeitig tritt die Satzung über die Feststellung des Regionalplanes 2015 Nordschwarzwald vom 12. Mai 2004, veröffentlicht im Staatsanzeiger Baden-Württemberg am 21.03.2005, Nr. 10, außer Kraft; außerdem die Satzungen über seine

1. Änderung vom 17.07.2009 (Kapitel 2.9 und Versorgungskerne Straubenhardt), veröffentlicht im Staatsanzeiger Baden-Württemberg vom 03.09.2010, Nr. 34;
2. Änderung vom 27.02.2013 (Streichung von Vorbehaltsgebieten für den Bodenschutz und für Erholung an Stelle neuer Vorranggebiete zur Sicherung von Rohstoffen), veröffentlicht im Staatsanzeiger Baden-Württemberg vom 17.07.2015, Nr. 28;
3. Änderung vom 27.07.2011 (Plansatz 2.9.3 Agglomeration), veröffentlicht im Staatsanzeiger Baden-Württemberg vom 30.03.2012, Nr. 12;
4. Änderung vom 14.05.2014 (Teilrücknahme Grünzäsur Kämpfelbach), veröffentlicht im Staatsanzeiger Baden-Württemberg vom 21.11.2014, Nr. 46;
5. Änderung vom 13.12.2017 (Rücknahme Grünzug und Grünzäsur in Calw, Stammheimer Feld III), veröffentlicht im Staatsanzeiger Baden-Württemberg vom 15.06.2018, Nr. 23;
6. Änderung vom 08.07.2020 (Rücknahme Grünzug in Pforzheim, Südlich des Hohbergs), veröffentlicht im Staatsanzeiger Baden-Württemberg vom 17.02.2023, Nr.

(3) Gleichzeitig tritt die Satzung über die Feststellung des Teilregionalplans Rohstoffsicherung Nordschwarzwald 2000-2015 vom 19.05.1999, veröffentlicht im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg am 10.04.2000, Nr. 13, außer Kraft; außerdem die Satzungen über dessen

1. Änderung vom 26.04.2006 (Vorranggebiet 7518-3 Horb-Talheim), veröffentlicht im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 10.07.2006, Nr. 26;
2. Änderung und Ergänzung vom 27.02.2013 (Aufhebung und Neufestlegung von Abbaugebieten auf Gemarkung Illingen, Änderung eines Abbaugebietes auf Gemarkung Tiefenbronn-Mühlhausen, Erweiterung von Abbaugebieten auf den Gemarkungen Wildberg-Sulz am Eck und Baiersbronn-Röt/-Heselbach sowie Festlegung von Gebieten zur

Sicherung von Rohstoffen), veröffentlicht im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 17.07.2015, Nr. 28;

3. Änderung vom 27.01.2016 (Streichung des Schutzbedürftigen Bereichs für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe Nr. 7019-8 Mühlacker-Lienzingen, Bereich „Ziegelhülle“), veröffentlicht im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 19.08.2016, Nr. 32.

(4) Gleichzeitig tritt die Satzung über die Feststellung des Teilregionalplans Landwirtschaft (Ergänzung des Plansatzes 3.3.3 des Regionalplans 2015 Nordschwarzwald um die neuen Ziele, Grundsätze und Vorschläge Z (6) bis G (13) samt Begründung) vom 13.07.2016, veröffentlicht im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg am 31.03.2017, Nr. 12, außer Kraft.

Klaus Mack, MdB
(Verbandsvorsitzender)

Sascha Klein
(Verbandsdirektor)

GENEHMIGUNG

Genehmigung des Regionalplans 20xx für die Region Nordschwarzwald

I. Verbindlicherklärung

...

I N H A L T (schwarz: Vorentwurf bearbeitet / rot: ‚Platzhalter‘/noch zu bearbeiten) Seite

1	GRUNDSÄTZE FÜR DIE RÄUMLICHE ORDNUNG UND ENTWICKLUNG	1
1.1	Leitbild der räumlichen Entwicklung.....	1
1.2	Grundsätze für die räumliche Ordnung und Gestaltung der Region	5
2	REGIONALE SIEDLUNGSSTRUKTUR	13
2.1	Raumkategorien	13
2.2	Zentrale Orte	16
2.2.1	Aufgabe der Zentralen Orte.....	16
2.2.2	Oberzentrum	16
2.2.3	Mittelzentren und Mittelbereiche.....	16
2.2.4	Unterzentren	17
2.2.5	Kleinzentren	18
2.2.6	Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion	19
2.3	Entwicklungsachsen	21
2.3.1	Landesentwicklungsachsen	21
2.3.2	Regionale Entwicklungsachsen	22
2.4	<i>Siedlungsentwicklung.....</i>	<i>25</i>
2.4.1	<i>Bevölkerungsentwicklung.....</i>	<i>25</i>
2.4.2	<i>Regionalplanerische Ziele und Grundsätze zur Ermittlung erforderlicher Bauflächen</i>	<i>25</i>
2.4.3	<i>Orientierungswerte für die Bevölkerungsentwicklung</i>	<i>27</i>
2.5	<i>Siedlungsbereiche.....</i>	<i>30</i>
2.6	<i>Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen</i>	<i>31</i>
2.6.1	<i>Allgemeine Grundsätze</i>	<i>31</i>
2.6.2	<i>Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe</i>	<i>32</i>
2.6.3	<i>Schwerpunkte für Gewerbe</i>	<i>32</i>
2.6.4	<i>Schwerpunkte für Dienstleistungseinrichtungen</i>	<i>32</i>
2.7	<i>Interkommunale Gewerbegebiete (IKG)</i>	<i>34</i>
2.8	<i>Vorratsstandorte für Gewerbe-Großansiedlungen.....</i>	<i>36</i>
2.9	<i>Einzelhandelsgroßprojekte</i>	<i>37</i>
2.9.1	<i>Verbrauchernahe Versorgung.....</i>	<i>37</i>
2.9.2	<i>Standorte für Einzelhandelsgroßprojekte.....</i>	<i>37</i>
2.9.3	<i>Zuordnung von regionalbedeutsamen Einzelhandelsgroßprojekten zu den Versorgungskernen</i>	<i>38</i>

2.9.4	<i>Agglomerationen</i>	38
2.9.5	<i>Erarbeitung von Entwicklungskonzepten</i>	38
3	REGIONALE FREIRAUMSTRUKTUR.....	48
3.0	Regionale Freiraumentwicklung	48
3.0.1	<i>Freiraumstruktur der Region Nordschwarzwald.....</i>	48
3.0.2	<i>Planelemente zur Entwicklung eines regionalen Freiraumverbundes.....</i>	49
3.0.3	<i>Andere großräumige Freiraumkonzepte.....</i>	49
3.0.4	<i>Fachgesetzliche Schutzgebiete, Programme und Pläne.....</i>	50
3.1	Regionale Grünzüge und Grünzäsuren.....	52
3.1.1	<i>Regionale Grünzüge</i>	52
3.1.2	<i>Grünzäsuren</i>	53
3.2	Gebiete für besonderen Freiraumschutz	57
3.2.1	<i>Gebiete für Naturschutz und Landschaftspflege.....</i>	57
3.2.2	<i>Gebiete für Bodenerhaltung/Bodenschutz?</i>	57
3.2.3	<i>Gebiete für Landwirtschaft</i>	62
3.2.4	<i>Gebiete für Forstwirtschaft.....</i>	66
3.2.5	<i>Gebiete für Waldfunktionen</i>	69
3.2.6	<i>Gebiete für Erholung</i>	72
3.3	Gebiete zur Sicherung von Wasservorkommen	
3.4	Gebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz	
3.5	Gebiete für Rohstoffvorkommen.....	77
3.5.0	<i>Allgemeine Grundsätze</i>	77
3.5.1	<i>Gebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe.....</i>	79
3.5.2	<i>Gebiete zur Sicherung von Rohstoffen</i>	81
4	REGIONALE INFRASTRUKTUR.....	91
4.1	Verkehr	91
4.1.1	<i>Allgemeine Grundsätze</i>	89
4.1.2	<i>Straßenverkehr.....</i>	91
4.1.3	<i>Schienenverkehr</i>	95
4.1.4	<i>Kombinierter Verkehr</i>	101
4.1.5	<i>Öffentlicher Personennahverkehr.....</i>	103
4.1.6	<i>Radverkehr</i>	104
4.1.7	<i>Luftverkehr.....</i>	1076
4.2	Telekommunikation.....	107
4.3	Energie	107

GELTUNGSRAHMEN

1. Der Regionalplan Nordschwarzwald 20xx konkretisiert die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG) und die Grundsätze des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg 2002 (LEP) und fachlicher Entwicklungspläne entsprechend § 11, Abs. 2 Landesplanungsgesetz (LplG). Er formt diese Grundsätze und die Ziele der Raumordnung des LEP und der fachlichen Entwicklungspläne räumlich und sachlich aus. Er gilt für das Verbandsgebiet mit dem Enzkreis, dem Stadtkreis Pforzheim sowie den Landkreisen Calw und Freudenstadt.
2. Der Regionalplan Nordschwarzwald 20xx tritt an die Stelle des Regionalplans 2015 Nordschwarzwald (verbindlich seit 21.03.2005) samt seiner 1. bis 6. Änderung sowie an die Stelle des Teilregionalplans Rohstoffsicherung 2000-2015 Nordschwarzwald (verbindlich seit 12.05.2000) samt seiner 1. bis 3. Änderung und Ergänzung (3. Änderung verbindlich seit 19.08.2016) und des Teilregionalplans Landwirtschaft Nordschwarzwald (verbindlich seit 31.03.2017).
3. Über die Ziele und Grundsätze der Raumordnung des Landesentwicklungsplanes hinaus enthält der Regionalplan Nordschwarzwald 20xx diejenigen Grundsätze und Ziele der Raumordnung, die der Verwirklichung der angestrebten Entwicklung der Region dienen sollen.
4. Der Regionalplan Nordschwarzwald 20xx besteht aus dem Textteil mit den Plansätzen und der Begründung und dem Umweltbericht als eigenständiges Dokument sowie dem Kartenteil mit der
 - Strukturkarte im Maßstab 1 : 200.000 und der
 - Raumnutzungskarte im Maßstab 1 : 50.000.
5. Die Festlegungen des Regionalplans 20xx in Form von Zielen (Z) und Grundsätzen (G) sowie die Vorschläge (V) der Raumordnung sind „öffentliche Belange“ im Sinne des öffentlichen Rechts. Nachrichtliche Übernahmen (N) sind aufgenommen, soweit sie zum Verständnis der regionalen Entwicklungsziele dienen.
6. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen, Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen anderer öffentlicher Stellen, Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des Privatrechts, die der Planfeststellung oder der Genehmigung mit der Rechtswirkung der Planfeststellung bedürfen, sind Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen gemäß § 4 ROG zu berücksichtigen.
7. Der Regionalplan Nordschwarzwald 20xx ist grundsätzlich auf einen Planungszeitraum von rund 15 Jahren ausgerichtet. Festlegungen zur Rohstoffsicherung sind darüber hinaus auf einen Planungszeitraum von rund 20 Jahren (Gebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe) bzw. 25 Jahren (Gebiete zur Sicherung von Rohstoffen) ausgelegt. Die Planungszeiträume für die Festlegungen zur Rohstoffsicherung hat der Planungsausschuss des Regionalverbands in seiner Sitzung am 15.05.2019 beschlossen (RV-Vorlage 13/2019).

1 GRUNDSÄTZE FÜR DIE RÄUMLICHE ORDNUNG UND ENTWICKLUNG

[entsprechend Beschluss PA 25.11.2020]

1.1 Leitbild der räumlichen Entwicklung

Mit dem Leitbild der räumlichen Entwicklung und den Grundsätzen für die räumliche Ordnung und Gestaltung der Region werden übergeordnete Entwicklungsideen und Erfordernisse aufgezeigt, die unter anderem abgeleitet sind aus Erkenntnissen über die wirtschaftliche Entwicklung der Region Nordschwarzwald im Vergleich zu den anderen Regionen des Landes, aus absehbaren gesellschaftlichen Veränderungen, aus dem 2018 fertiggestellten Landschaftsrahmenplan für die Region Nordschwarzwald, aus der 2018 von der Geschäftsstelle des Regionalverbands erarbeiteten Studie „Perspektive Nordschwarzwald“ und aus der „Entwicklungsstrategie Nordschwarzwald 2030+“. Darüber hinaus dienen die Wohnraumstudien „Wohnraumbedarfsanalyse – Ermittlung des Wohnraumbedarfes für die Region Nordschwarzwald bis 2040“ sowie der „Regionale Wohnraumscanner“ als Grundlagen für die formulierten Ziele und Grundsätze zur räumlichen Entwicklung der Region.

Die Aufnahme dieser Leitziele und Grundsätze in den Regionalplan Nordschwarzwald 20xx bedeutet allerdings nicht, dass für Maßnahmen zur Erreichung bzw. Umsetzung dieser Ziele und Grundsätze stets die regionale Ebene oder der Regionalverband selbst zuständig ist. Bei manchen Punkten geht es vor allem darum, aufzuzeigen, wo Handlungsbedarf besteht, bzw. wo Potenziale vorhanden sind. Zur Umsetzung solcher Leitziele des Regionalplans (und damit auch zur Verwirklichung des Regionalplans) sollen jedoch Projekte der Regionalentwicklung gemäß § 15 Landesplanungsgesetz durch die regionalen Akteure, auch den Regionalverband selbst, angestoßen und erarbeitet werden (regionale Entwicklungskonzepte).

Soweit diese Ziele und Grundsätze auf der Ebene der Regionalplanung allerdings konkretisiert und präzisiert werden können, weil eine regionalplanerische Regelungszuständigkeit gegeben ist, werden diese in den nachfolgenden Kapiteln des Regionalplans weiter konkretisiert und münden teilweise in verbindliche Festlegungen.

G (1) Wirtschaftliche Entwicklung:

Die Entwicklung der Region Nordschwarzwald zu einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort innerhalb der Europäischen Metropolregion Stuttgart und in Kooperation mit der Technologieregion Karlsruhe soll weiter forciert werden.

Begründung:

Die Region Nordschwarzwald als Teil der Europäischen Metropolregion Stuttgart (vgl. Plansatz 2.1.3) ist gekennzeichnet durch eine landschaftlich und naturräumlich attraktive und vielfältige Ausstattung. Sie weist aber nach wie vor wirtschaftsstrukturelle Defizite auf, was durch starke Disparitäten zu anderen baden-württembergischen Regionen, insbesondere zu den beiden Nachbarregionen Stuttgart und Mittlerer Oberrhein, kenntlich wird. Die Parameter für die wirtschaftliche Entwicklung wie Bruttoinlandsprodukt, Arbeitsproduktivität, Wirtschaftsstruktur, Wirtschaftswachstum und Wachstumsdynamik weisen sie im Landesvergleich weiterhin als eine wirtschaftlich schwache Region aus [vgl. u.a. die Pressemitteilung des Statistischen Landesamtes 97/2020 vom 6. Mai 2020 und den Bericht „Regionales Wirtschaftswachstum in Baden-Württemberg 2000 bis 2016“ des StaLa, Stat. Monatsheft 8/2019]. Auf der anderen Seite verfügt sie über spezifische Stärken wie mittelständische Prägung, traditioneller Gewerbefleiß, Innovationskraft und Fachkräftepotenzial, die neben den ganz ausgezeichneten „weichen“ Standortfaktoren ein gutes Potenzial darstellen.

G (2) Nachhaltigkeit und Klimaschutz:

Die Entwicklung der Region soll am Prinzip der Nachhaltigkeit gemäß den Zielen und Grundsätzen des Bundesklimaschutzgesetzes (KSG), des Landesentwicklungsplans 2002, des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg sowie des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes (IEKK) ausgerichtet werden.

Begründung:

Die Nachhaltigkeitsgrundsätze basieren auf den Beschlüssen zur sog. Agenda 21 der Konferenz von Rio 1992. Danach sind bei der Befriedigung der sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum die natürlichen Lebensgrundlagen gleichrangig einzustellen und dazu stärker als bisher zu schützen und gegebenenfalls wiederherzustellen. Ziel ist die Erreichung eines hohen Maßes an Lebens- und Umweltqualität sowie die Bewahrung angemessener Gestaltungsmöglichkeiten für künftige Generationen. Auf der Weltklimakonferenz im Dezember 2015 in Paris wurde das Klimaschutzabkommen beschlossen. Dies ist das erste Übereinkommen, welches alle Länder gemeinsam in die Pflicht nimmt. Mit ihm bekennt sich die Weltgemeinschaft völkerrechtlich verbindlich zu dem Ziel, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen bzw. zur Vermeidung von Risiken für Mensch und Umwelt Anstrengungen zu unternehmen, den globalen Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Um nationale Klimaschutzziele und die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu erreichen, wurden im Bundesklimaschutzgesetz (KSG) die nationale Zielvorgaben festgelegt. Nach § 3 Absatz 1 KSG müssen die Treibhausgasemissionen schrittweise gemindert werden, und es gilt bis zum Jahr 2030 eine Minderungsquote von 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990. Des Weiteren hat die Bundesrepublik Deutschland sich auf dem Klimagipfel der Vereinten Nationen am 23. September 2019 in New York dazu bekannt, eine Treibhausgasneutralität bis 2050 als langfristiges Ziel zu verfolgen. Aktuell soll der CO₂-Ausstoß des Landes bis zum Jahr 2030 um 42 Prozent und bis 2050 um 90 Prozent (im Vergleich zu 1990) vermindert werden.

G (3) Innovation und Wissenstransfer:

In der Region soll der Aufbau eines professionellen Innovationsmanagements, von Wissensnetzwerken auch gemeinsam mit Nachbarregionen und ein System zur Sicherung von Unternehmensnachfolgen zur Wahrung der Technologieführerschaft insbesondere in regionalbedeutsamen Branchen vorgesehen werden. Dazu soll die Region mit Einrichtungen für die Aus-, Fort- und Weiterbildung sowie Wissenschaft und Forschung besser ausgestattet werden.

Begründung:

Die Fähigkeit, innovative Ideen in Unternehmen nicht nur zu identifizieren, sondern auch zu marktfähigen Produkten und Dienstleistungen zu entwickeln und am Markt erfolgreich zu positionieren, wird mitentscheidend sein für den zukünftigen Erfolg. Ein professionell aufgesetztes und in den Unternehmen organisatorisch zentral verankertes Innovationsmanagement ist dafür Grundvoraussetzung. Auch die Verfügbarkeit von Wissens- und Humanressourcen darf nicht zum begrenzenden Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung werden. Die Region braucht dazu weitere Hochschulen und Berufsakademien insbesondere für die Ausbildung von Ingenieuren, Wirtschafts- und IT-Fachkräften und soweit erforderlich für medizinisches Fachpersonal. Eine vorbildhafte Integration von Aus-, Fort- und Weiterbildung ist angesichts der dadurch erzielbaren Synergien sowie wegen des beschleunigten Umschlags des Ausbildungswissens essenziell. Zur Sicherung und zum Ausbau der Technologieführerschaft der Region in wichtigen Leitbranchen wie der Medizin- und Dentaltechnik, der Kunststofftechnologie, dem Maschinenbau, der Oberflächen-, Stanz- und Präzisionstechnik sowie der Schmuck- und Uhrenindustrie trägt die Implementierung eines breit angelegten Systems zur Schaffung qualifizierter Angebote zur Unternehmensnachfolge erheblich bei. Hier sind sowohl die Unternehmen, die Wirtschaftsförderung und das Land gefragt. Das Land bietet z.B. mit der Veranstaltungsreihe „Unternehmensnachfolge im Ländlichen Raum: Planung, Potenziale, Erfahrungen“ entsprechende Unterstützung an.

G (4) Technologieentwicklung:

Die Anpassung an Erfordernisse der fortschreitenden Digitalisierung in allen Lebens- und Arbeitsbereichen soll intensiviert werden. Die sich bietenden Chancen der Digitalisierung sollen bei der Behebung infrastruktureller Disparitäten berücksichtigt werden. Insbesondere die ländlichen Teilräume der Region sollen dabei unterstützt werden, potenzielle Infrastrukturnachteile mithilfe digital assistierter Angebote abzuschwächen und bestehende Leistungen der Daseinsvorsorge sinnvoll zu ergänzen.

Begründung:

Die Digitalisierung schreitet unaufhaltsam voran, was große Herausforderungen, aber auch Chancen birgt. Die Zusammenarbeit zwischen wichtigen Partnern wie der Industrie- und Handelskammer, der Wirtschaftsförderung Nordschwarzwald GmbH und den Hochschulen ist in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung. Der digitale Wandel stellt auch die Kommunen vor ganz neue Herausforderungen: Den Bürgerinnen und Bürgern können sie auf diesem Wege neue Dienstleistungen bieten, der Wirtschaft und Wissenschaft ein attraktives und vernetztes Umfeld. Schon heute verändern digitale Plattformen die Mobilität, den Wohnungsmarkt oder den Einzelhandel in den Städten und Gemeinden. Eine digitale Kommune ist heute also weit mehr als eine digitale Verwaltung oder schnelle Kommunikationsinfrastrukturen. Der Regionalverband Nordschwarzwald leistet in diesem Kontext mit der Initiative „Digital Black Forest“ einen aktiven Beitrag.

G (5) Freiraumsicherung und Freiraumentwicklung:

Die Natur- und Kulturlandschaft der Region ist vielfältig und bietet eine hohe Lebensqualität. Diese Landschaft und die natürlichen Lebensgrundlagen sind ein wichtiges Kapital der Region und sollen daher erhalten, entwickelt und wiederhergestellt werden.

Begründung:

In der Region Nordschwarzwald sind Natur und Landschaft von herausragender Qualität und in der vorliegenden Ausprägung ein Alleinstellungsmerkmal auf Landes- und Bundesebene. Der Großteil der Region gehört zu den bundesweit schutzwürdigen Landschaften (Bundesamt für Naturschutz 2012). Der Nationalpark, die zwei Naturparke und die Plenum-Gebiete sowie zahlreiche weitere Schutzgebiete verdeutlichen den besonderen Wert. Sie ist der wichtigste „weiche“ Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung und soll gezielt im Standortwettbewerb eingesetzt werden. Die Erhaltung und die Entwicklung der biologischen Vielfalt und einer attraktiven Kulturlandschaft durch land- und forstwirtschaftliche Nutzung oder Landschaftspflege sowie die Sicherung und Entwicklung der Funktionen des Naturhaushaltes unter besonderer Berücksichtigung des Klimawandels sind deshalb vorrangige Aufgaben. Der Landschaftsrahmenplan 2018 zeigt die räumlichen und inhaltlichen Schwerpunkte für diese Aufgaben auf. Auf dieser Basis ist das regionalbedeutsame Freiraumkonzept mit der Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für verschiedene Freiraumnutzungen und -funktionen entwickelt.

G (6) Natur und Tourismus:

Die Unverwechselbarkeit der Region für den Tourismus, die insbesondere durch den Naturraum Nordschwarzwald und die angrenzenden Naturräume mit ihren kulturgeschichtlichen und touristischen Bezügen geprägt wird, soll erhalten werden. Die Marke ‚Schwarzwald‘ als Natur-, Kultur- und Tourismusregion mit hoher Lebensqualität soll selbstbewusst herausgehoben werden, auch bei der Vermarktung regionaler Produkte. Neue Projekte für nachhaltigen Tourismus sollen geschaffen werden.

Begründung:

Gemäß der Tourismuskonzeption Baden-Württemberg ist der Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Land. Die Arbeitsplätze der Branche sind nicht exportierbar, denn die touristischen Leistungen werden

vor Ort erbracht und konsumiert. Der Tourismus und die damit verbundene Wertschöpfung stabilisiert damit auch die Wirtschaft. Touristisch attraktive Destinationen bringen darüber hinaus auch viele Vorteile für die Bewohnerinnen und Bewohner, wie beispielsweise attraktive Freizeitangebote und touristische Infrastruktur, mit sich. Diese Aspekte sind darüber hinaus für Investoren im Land interessant, woraus relevante Einkommens- und Kapazitätseffekte entstehen, die der Volkswirtschaft zugutekommen. Der Tourismus ist eine Leitökonomie für Baden-Württemberg und Investitionen in den Tourismus stärken die Wirtschaftskraft im Land.

G (7) Kulturelle Entwicklung in der Region:

Die kulturellen Stärken der Region Nordschwarzwald sollen sowohl nach innen als auch nach außen über Kreis- und Regionsgrenzen hinaus präsentiert werden. Die AG Kulturregion soll dazu verstärkt Koordinierungs- und Bündelungsfunktionen wahrnehmen.

Begründung:

Kultur ist ein wichtiger, aber immer noch unterschätzter Standortfaktor. Gerade die Region Nordschwarzwald ist reich an kulturellen Alleinstellungsmerkmalen. Diese gilt es verstärkt in Wert zu setzen. Ein gemeinsam angelegtes Projekt aller Kreise schafft Synergien und ein stärkeres Zusammengehörigkeitsgefühl in der Region. Dazu wurde die Geschäftsstelle der AG Kulturregion beim Regionalverband angesiedelt. Regionale Konzepte, wie zum Beispiel der „Kultursommer“, werden dazu ausgebaut und verstetigt. Touristische und kulturelle Einrichtungen und Infrastrukturen werden, wo möglich, neu entwickelt.

G (8) Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur:

Die Anbindung der Region an das überregionale Fernverkehrsnetz gemäß der regionalen Prioritätenliste soll zügig fertiggestellt werden. Dies betrifft das Straßen- und Schienennetz gleichermaßen. Die Region soll auch im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs besser vernetzt werden; weiterer Streckenausbau, Elektrifizierungen und Reaktivierungen sollen dazu geprüft und erforderlichenfalls vorgesehen werden. Moderne Antriebstechnologien beim Motorisierten Individualverkehr und ÖPNV (Elektromobilität, Wasserstoffantriebe, E-Fuels u.a.) sollen gefördert werden, das Netz der entsprechenden Tank-/Lade-Infrastruktur soll zügig erweitert werden, ggf. sollen Standorte gesichert werden. Containerterminals für den Güterverkehr auf der Schiene sollen gesichert und an geeigneten Orten ergänzt werden. Die digitalen Kommunikationsinfrastrukturen sollen zügig ausgebaut und auch im ländlichen Raum der Region flächendeckend auf den neuesten Stand gebracht werden.

Begründung:

Die Verkehrsinfrastrukturausstattung in der Region ist nach wie vor unzureichend. Dies ist eines der Hemmnisse für eine stärkere wirtschaftliche Entwicklung der Region. Die zügige Schließung der wesentlichen Lücken im großräumigen und überregionalen Verkehrsnetz der Region (A 8 und B 463 im Norden sowie B 28/B 32 im Süden der Region) ist daher von großer Bedeutung. Die in der Region abgestimmte Prioritätenliste der wichtigsten Bundesfernstraßenmaßnahmen bildet dafür die Grundlage. Die Region braucht im Norden (Pforzheim) wie im Süden (Horb) auch eine attraktivere Einbindung in das Schienenfernverkehrsnetz. Bei der Modernisierung und dem Aus- bzw. Neubau der Schienenstrecken in der Region bildet das System der Zentralen Orte und der Landes- und regionalen Entwicklungsachsen die entscheidende Planungsgrundlage.

Eine entwicklungsfähige Wirtschaftsregion braucht auch verbesserte Zugangsmöglichkeiten zum internationalen und intermodalen Güterverkehr mittels moderner Umschlagterminals Schiene/ Straße mit guter Anbindung an die überregional bedeutsamen Schienenfernstrecken. Hierzu sind Vorranggebiete für Standorte für kombinierten Verkehr festgelegt.

Die Forcierung der Anstrengungen der Region, der Landkreise und Zweckverbände bei der Ausstattung mit modernen und schnellen digitalen Kommunikationsinfrastrukturen ist vor allem im ländlichen Raum dringend geboten. Hierzu benötigt die Region auch die Unterstützung des Landes Baden-Württemberg. Damit werden auch die raumordnerischen Grundsätze zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Deutschland gemäß § 2 ROG und die Ziele Nr. 3. „Breitband und Mobilfunk flächendeckend ausbauen“ und 4. „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur in der Fläche verbessern“ des Maßnahmenbündels der Bundesregierung zur Umsetzung der Ergebnisse der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ vom 10. Juli 2019 berücksichtigt.

1.2 Grundsätze für die räumliche Ordnung und Gestaltung der Region

(entspr. Beschluss PA 25.11.2020)

G (1) Die **Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität** der Region soll gestärkt werden. Dazu soll die Wirtschaft der Region in ihrem Strukturwandel und in ihrer räumlichen und sektoralen Entwicklung unterstützt werden. Geeignete Standorte für Ansiedlungen i.d.R. in gewerblich-industriellen Schwerpunkten, auch vorsorglich für zusammenhängende und sehr großflächige und damit regionalbedeutsame Vorhaben, sowie für Erweiterungen sollen vorgehalten werden. Vorrangig sollen auch Konversions- und Brachflächen in die Standortsuche einbezogen werden.

G (2) Zur Sicherung einer ausgewogenen räumlichen Entwicklung soll die **dezentrale Siedlungsstruktur** der Region gefestigt und weiterentwickelt werden. Die Siedlungsentwicklung soll konsequenter am Netz der Zentralen Orte und Entwicklungsachsen ausgerichtet und vorrangig in Siedlungsbereichen konzentriert werden. Insbesondere sollen die Mittelzentren im Ländlichen Raum, die als ‚Ankerstädte‘ und Wohn-, Handels- und Kommunikationsstandorte mit Ausstrahlwirkung auf ihr Umland im gesamten Mittelbereich wirken, gestärkt werden.

G (3) **Raum- und Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur** sollen noch konsequenter so aufeinander abgestimmt werden, dass verkehrsbedingte Belastungen zurückgehen und zusätzlicher motorisierter Verkehr vermieden wird. Die hohe Verkehrsbelastung durch weite Pendlerverkehre insbesondere im Berufsverkehr in benachbarte Regionen soll durch eine stärkere Arbeitsplatzkonzentration in den Mittelzentren der Region Nordschwarzwald, den Industrie- und Gewerbeschwerpunkten sowie in interkommunalen Gewerbegebieten verringert werden.

G (4) In der gesamten Region, vor allem aber in den durch Kfz-Verkehr hoch belasteten Räumen und Korridoren des Verdichtungsraumes (Karlsruhe)-Remchingen-Pforzheim-Mühlacker (- Stuttgart) und entlang der Entwicklungsachsen, soll vorrangig die **Leistungsfähigkeit des Schienen-, ÖPNV- und Radverkehrssystems** erhöht und damit die Voraussetzung zur Verlagerung des Berufs-, Alltags- und Freizeitverkehrs auf die umweltverträglichen Verkehrsträger verbessert werden. Für den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur soll das Klimaschuttszenario „Verkehrsinfrastruktur 2030“ des Landes vom Oktober 2017 und das Ziel einer Verdopplung des ÖPNV-Anteils zu Grunde gelegt werden.

G (5) In der Region sollen verstärkt moderne digital unterstützte, nahtlose und bedarfsorientierte **Mobilitätslösungen** entwickelt und umgesetzt werden. Multimodale Tarifnetze und Mobilitätsplattformen unter Einbeziehung von Carsharing-Systemen sollen künftig die Verkehrsabwicklung umweltverträglicher ermöglichen und den Zugang zu alternativen

Verkehrsmitteln erleichtern. Die verschiedenen Mobilitätsanbieter und -dienstleister in der Region sollen dazu stärker zusammenarbeiten.

G (6) Die **öffentliche Mobilität** in der Region soll verbundgrenzen-übergreifend verbessert und erleichtert werden. Attraktive ÖPNV-Angebote im Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr sollen die Erreichbarkeit in der Region und zu den benachbarten Wirtschaftsräumen verbessern. An den Schnittstellen der Kreise und zu den anderen Regionen sollen angebotsorientierte Lösungen erarbeitet werden, die insbesondere Jugendlichen den Zugang zu Ausbildung und Bildungsangeboten erleichtern.

G (7) Der **Breitbandausbau** und der Ausbau der Glasfasernetze in der Region soll intensiviert und beschleunigt werden. Dazu sollen auch die Förderinstrumentarien des Landes und des Bundes genutzt und die Fördermittel zur Unterstützung des Ausbaus dort, wo kein Ausbau durch privatwirtschaftliche Investoren erfolgt, deutlich erhöht werden.

Begründung zu G (1) bis G (7):

Da die Region wirtschaftsstrukturelle Defizite aufweist (sh. Begründung zu Grundsatz 1 des Leitbildes, Kap. 1.1) und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt ist, muss auch mit den Mitteln der Landes-, Regional- und Bauleitplanung eine Verbesserung dieser Situation erreicht werden. Im Regionalplan erfolgt dies durch ein Konzept von Schwerpunktausweisungen und der Standortvorsorge für gewerblich-industrielle Ansiedlungen in geeigneten Orten. Auf der kommunalen Ebene steht die Bauleitplanung in der Verantwortung. Ein im Regionalplan verankertes und weitgehend dezentralisiertes Standortvorsorgekonzept dient dabei nicht nur der Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklungsfähigkeit aller Teile der Region, sondern auch zur Reduzierung des Auspendlerüberschusses und damit der Erreichung eines künftig geringeren negativen Pendlersaldos mit der Folge geringerer Verkehrsmengen in der Region. Dennoch ist, insbesondere im Südtel der Region, auf Grund eines jahrzehntealten Nachholbedarfs die Verkehrsinfrastruktur nach wie vor deutlich verbesserungsbedürftig.

Die aus der Corona-Pandemie 2020/2021 resultierende Entwicklung (Zunahme der Homeoffice-Tätigkeiten) und Diversifizierung der Arbeitsplatzstruktur hin zu vermehrten „Hybrid-Arbeitsplätzen“ wird, wenn diese längerfristig anhält, zu einer Reduzierung des bisherigen Pendleraufkommens und des Pendlerverkehrs führen. Damit wird prinzipiell der Zielrichtung des Grundsatzes G (3) entsprochen.

Vor allem im Verdichtungsraum und im Verlauf der Entwicklungsachsen ist aus Gründen des Klimaschutzes und zur Senkung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen eine weitere Stärkung der Verkehrsträger des sogenannten ‚Umweltverbundes‘ zur Verringerung der nachteiligen Folgen zu hohen Straßenverkehrsaufkommens angezeigt. Für die Erreichung der im Kapitel 1.1 im Grundsatz G 4 „Nachhaltigkeit und Klimaschutz“ genannten Klimaschutzziele ist eine umfassende Dekarbonisierung erforderlich. Der Verkehrssektor ist derzeit für etwa ein Fünftel der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich. Während in anderen Sektoren seit 1990 zum Teil deutliche Emissionsminderungen erzielt wurden, sind die Emissionen des Verkehrs im gleichen Zeitraum sogar leicht angestiegen.

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, ist ein verändertes Denken hinsichtlich des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) erforderlich. Hier ist künftig eine Vorgehensweise sinnvoll, die sowohl die Verringerung des MIV generell als auch die Umstellung des MIV auf klimafreundlichere Antriebsformen zum Ziel hat. Zur Verringerung des MIV ist im Rahmen der Regional- und Bauleitplanung die Strategie der Integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung von besonderer Bedeutung. Darunter ist die ineinandergreifende Planung und eng aufeinander abgestimmte Bereitstellung bzw. Entwicklung von Wohnbauflächen einerseits und Bedienungskonzepten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) andererseits zu verstehen. Obwohl das Konzept nicht neu ist, hat es gerade in der Vergangenheit nicht immer die Bedeutung erfahren, die es verdient. Deshalb sind künftig insbesondere die Träger der Bauleitplanung vermehrt

gefordert, Wohnbauflächen noch mehr als bisher an Haltepunkten des ÖPNV (insbesondere schienengebunden) auszuweisen und dort auch dichtere Wohnformen als bislang üblich vorzusehen.

Spätestens bis zur Mitte des Jahrhunderts sollte auch der verbleibende MIV nahezu vollständig treibhausgasneutral sein. Angesichts eines nur knappen verbleibenden Emissionsbudgets, das noch mit den Paris-Zielen vereinbar ist, ist ein unverzügliches und konsequentes Umsteuern erforderlich (Sondergutachten „Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor“ des Sachverständigenrats für Umweltfragen, 2017). Das Klimaschutzszenario „Verkehrsinfrastruktur 2030“ des Landes von 2017 analysiert das Autobahn- und das Schienenverkehrsnetz im Land daraufhin, ermittelt Engpässe und zeigt daraus abgeleitet erforderliche Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur insbesondere beim Schienennetz auf, die es zu berücksichtigen gilt.

Moderne intermodale und digital auffindbare und nutzbare Mobilitätsangebote sind in Zukunft eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Gewährleistung eines ungehinderten Personen- und Warentransports in der Region. Auch bietet die Digitalisierung die Chance, partielle infrastrukturelle Nachteile des ländlichen Raumes aufgrund mangelnder Verfügbarkeit von Einrichtungen der Grundversorgung oder großer Entfernungen zu den Zentralen Orten zu kompensieren. Die Schaffung der erforderlichen Infrastrukturen und Angebotskonzepte durch die dafür zuständigen Stellen ist deshalb von großer Bedeutung. Das Projekt „Digital Black Forest“ des Regionalverbands zeigt modellhaft verschiedene Wege auf. Der weitere Ausbau der modernen Kommunikationsinfrastrukturen ist ebenfalls eine existenzielle Voraussetzung zur Sicherung der weiteren Entwicklung und zur Gewährleistung der künftigen wirtschaftlichen Prosperität der Region. Die Beschleunigung und zielgenaue Förderung ist insbesondere dort notwendig, wo kein Ausbau durch privatwirtschaftliche Investoren erfolgt und somit ein Marktversagen vorliegt.

G (8) Die **Grundversorgung** soll entsprechend dem Prinzip der dezentralen Konzentration in allen Teilräumen der Region sichergestellt werden. Dazu sollen die bestehenden Einrichtungen der Grundversorgung aufrechterhalten und weiterentwickelt werden. Zur Vermeidung von zusätzlichem motorisiertem Individualverkehr und um für die weniger mobile Bevölkerung die Erreichbarkeit der Grundversorgung sicherzustellen, sollen Standorte entwickelt und aufrechterhalten werden, die gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden sind. Siedlungserweiterungen sollen an den bestehenden Einrichtungen der Grundversorgung ausgerichtet werden.

Begründung:

Eine flächendeckend wohnortnah angelegte Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen in allen Teilräumen dient der optimalen Versorgung der Bevölkerung und minimiert dabei Wegstrecken. Dazu gehört eine gute Nahversorgung, ein qualitativ hochwertiges Bildungsangebot, eine leistungsfähige und flächendeckende medizinische Versorgung, aber auch eine klima- und nutzerfreundliche Mobilität und eine gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und Arbeitsplätzen. Dabei liegt das Augenmerk vor allem auf solchen Standorten, die gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden sind. Dadurch kann zusätzlicher Verkehr vermieden und für die weniger mobile Gesellschaft die Erreichbarkeit der Grundversorgungseinrichtungen sichergestellt werden. Bei der Entwicklung neuer Bauflächen ist deren Ausrichtung auf die bestehenden Einrichtungen der Grundversorgung sinnvoll, weil dadurch deren Auslastung und Tragfähigkeit verbessert werden kann.

G (9) Die Sanierung, Neuordnung und **Funktionsfähigkeit der Ortsmitten** und historisch gewachsenen Ortskerne soll besonders gefördert werden. Dabei ist besonders auf eine verträgliche Mischung der Funktionen und Nutzungen und die Schaffung eines positiven Wohnumfeldes zu achten. Auf die Bedürfnisse der älteren Menschen, Familien und Kinder soll besonders Rücksicht genommen werden.

Begründung:

Die Ortsmitten und Stadtzentren dürfen nicht durch Zurückdrängen des Wohnens in ihrer Funktion geschwächt werden. Daher ist der städtebaulichen Neuordnung durch Sanierung und Modernisierung der Ortsmitten hohe Beachtung zu schenken. Zur Nutzungsdurchmischung und Aufrechterhaltung der Attraktivität der Ortsmitten ist es unerlässlich, dass historisch gewachsene Wohnquartiere weiterhin dem Wohnen dienen können und erhaltenswerte Bausubstanz durch Modernisierungsmaßnahmen als Wohnraum zur Verfügung stehen. Der Aufbau der Alterspyramide wird sich in den nächsten Jahren weiter verändern. Der Anteil der Menschen über 65 Jahre wird überproportional zunehmen und Auswirkungen auf die Stadt- und Ortsplanung haben. Insbesondere die spezifischen Bedürfnisse der älteren Menschen in den gewachsenen Ortskernen werden in den Fokus einer der Attraktivität der Ortsmitten dienenden kommunalen Orts- und Stadtplanung rücken.

G (10) Ein großräumiges, ökologisch wirksames **Freiraumverbundsystem** soll gesichert und qualitativ aufgewertet werden. Es dient der Erhaltung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie der vielfältigen Natur- und Kulturlandschaft als Grundlage für Land-, Forst- und Wasserwirtschaft, Tourismus und Erholung. Die verschiedenen öffentlichen Programme und Projekte im Bereich Naturhaushalt, biologische Vielfalt und Landschaft sowie die Kompensation von Eingriffen sollen koordiniert eingesetzt und verstärkt für die Aufwertung des regionalen Freiraumverbundsystems genutzt werden.

Begründung:

Ein großräumiges, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem ist wesentliche Voraussetzung für die Lebensqualität in der Region Nordschwarzwald und Grundlage für die Nutzungen im Freiraum. Durch die Sicherung des Freiraums und die Gliederung der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung werden langfristige Entwicklungsmöglichkeiten für die verschiedenen Freiraumnutzungen offengehalten und wesentliche ökologische Funktionen und Zusammenhänge erhalten. Um die ökologischen Funktionen und die Erreichbarkeit der Landschaft zu gewährleisten, ist generell auf eine gute Vernetzung des regionalen Freiraumsystems mit den innerörtlichen Grünflächen zu achten. Die Freiraumsicherung leistet einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Ziele der Naturparke in der Region und fördert bzw. unterstützt ökologische und nachhaltige Projekte. Durch den koordinierten Einsatz von Förderprogrammen, Entwicklungsprojekten und Kompensationsmaßnahmen kann eine qualitative Aufwertung von Freiraumfunktionen erreicht werden.

G (11) Die **Flächeneuinanspruchnahme** für Siedlungs- und Infrastrukturzwecke soll durch die Stärkung der Innenentwicklung deutlich reduziert und alle Potenziale zum Rückbau bestehender Versiegelungen und Bebauungen sollen genutzt werden. Flächen sollen durch Mehrgeschossigkeit bei Büro- und Gewerbevorhaben und durch die Vermeidung von Freiflächenparkierungen effektiver genutzt werden. Eine weitere Zerschneidung der Landschaft soll vermieden und bestehende Zerschneidungswirkungen sollen minimiert werden.

G (12) Die **großen unzerschnittenen und ruhigen Gebiete** des Schwarzwaldes sollen als hochwertige Räume für die biologische Vielfalt, die ruhige Erholung und den landschaftsbezogenen Tourismus gesichert werden. Es soll keine weitere Zerschneidung oder Störung durch Lärm und raumbedeutsame Infrastrukturmaßnahmen in diesen Bereichen stattfinden. Vorhandene Zerschneidungen, Störungen und Lärmemissionen sollen so weit wie möglich zurückgenommen oder gemindert werden.

G (13) Für die Menschen in der Region sollen **gesunde Lebensverhältnisse** gewährleistet werden. Die Freiräume für Erholung, Bioklima und Lufthygiene sollen im Umfeld der größeren Ortschaften und prädikatisierten Kur- und Erholungsorte in ihrer Funktionsfähigkeit gesichert werden. Ein Schwerpunkt liegt im Verdichtungsraum. Schadstoffemittierende Nutzungen sollen in sensiblen Teilräumen vermieden oder gemindert, Siedlungen und Infrastrukturen vor Hochwasser- und Starkregenereignissen geschützt werden. Der natürliche Hochwasserrückhalt soll dabei Vorrang haben. Der **Tourismus** als wichtiger Wirtschaftszweig in der Region soll im Wettbewerb mit anderen Urlaubsdestinationen gestärkt werden. Er ist in allen Bereichen der Nachhaltigkeit verpflichtet. Empfindliche Landschaftsbereiche sollen vor Beeinträchtigungen durch Erholung und Tourismus bewahrt werden. Größere touristische Einrichtungen und Infrastrukturen sollen auf geeignete umweltverträgliche Standorte konzentriert und landschaftsgerecht eingebunden werden.

G (14) Die **biologische Vielfalt** soll auf der gesamten Regionsfläche dauerhaft erhalten und wiederhergestellt werden. Regional bedeutsame Teilräume mit hochwertigen Lebensräumen, charakteristischen Biotopen oder mit besonderem Entwicklungspotenzial sollen gesichert und in ihrer Qualität erhalten und entwickelt werden. Die Funktionalität der regional und überregional bedeutsamen Achsen und Korridore des Lebensraumverbundes soll gewährleistet sein.

G (15) Die außergewöhnliche Vielfalt, Eigenart und Schönheit der **Natur- und Kulturlandschaft** in der Region Nordschwarzwald soll als Erlebnis- und Erholungsraum bewahrt und entwickelt werden. In den Waldlandschaften soll das bestehende Flächenverhältnis Offenland – Wald erhalten bzw. zu Gunsten des Offenlandes verbessert werden. In den Agrarlandschaften sollen die verbliebenen Waldflächen erhalten und naturnah entwickelt werden.

Begründung zu G (11) bis G (15):

Die Grundsätze beruhen u.a. auf dem Bundes- und Landesnaturschutzgesetz (BNatSchG, NatSchG), dem Raumordnungsgesetz (ROG), dem Landesentwicklungsplan (LEP 2002), der Klimaanpassungsstrategie Baden-Württemberg (2015) sowie dem Landschaftsrahmenplan für die Region Nordschwarzwald 2018.

Durch Bebauung oder Versiegelung gehen die Leistungen und Funktionen des Naturhaushaltes und der Landschaft und damit die natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen dauerhaft verloren. Neben der Siedlungsentwicklung führt vor allem das Straßennetz in Abhängigkeit von seiner Verkehrsstärke zu einer Zerschneidung und Verlärmung der Freiräume mit starken Nachteilen insbesondere für die Tierwelt, Erholungssuchende und den landschaftsbezogenen Tourismus. Die Bundesregierung hat deshalb das Ziel ausgegeben, die maximale Freiflächenneuanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr auf bundesweit unter 30 ha/Tag bis 2030 (Nationale Nachhaltigkeitsstrategie 2017, aktualisiert 2018) und Netto-Null bis 2050 (Klimaschutzplan 2016) zu reduzieren.

Um das Ziel zu erreichen, bedarf es verstärkter Anstrengungen auch von Seiten der Regional- und Bauleitplanung. Neben der zunehmenden quantitativen Flächenanspruchnahme nimmt auch der Zerschneidungsgrad der Landschaft weiter zu. Aus diesem Grund fordern das Raumordnungs- und Naturschutzrecht sowie weitere übergeordnete Vorgaben und Ziele die Vermeidung weiterer Zerschneidungen von Landschaftsräumen, eine Wiedervernetzung und den Erhalt unzerschnittener Räume (u.a. LEP 2002, Naturschutzstrategie Baden-Württemberg 2014, Landesprogramm Wiedervernetzung 2015).

Ein herausragendes Alleinstellungsmerkmal der Schwarzwaldlandschaft ist ihre weitgehende Unzerschnittenheit und Ruhe. Von den 22 „unzerschnittenen, verkehrsarmen Räumen größer 100 km²“ in Baden-Württemberg liegen allein vier größtenteils oder in Teilen in der Region Nordschwarzwald. Sie gehören überwiegend zu den überregional bedeutsamen naturnahen Landschaftsräumen des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg. Sie werden ergänzt durch weitere relativ unzerschnittene ruhige Räume für die biologische Vielfalt und die Erholung in der Region. Die Regional- und Bauleitplanung hat eine besondere Verantwortung für ihre Erhaltung.

Die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen werden neben den primären Wohn- und Lebensbedingungen durch das Bioklima, die Luftqualität, die Ruhe und das Erholungspotenzial der Landschaft wesentlich beeinflusst. Neben verschiedenen bundes- und landesrechtlichen Vorgaben (u.a. BImSchG, Umgebungslärmrichtlinie) zeigen der Landschaftsrahmenplan Nordschwarzwald (2018) und das Modellvorhaben der Raumordnung „Raumentwicklungsstrategien zum Klimawandel“ (2011/2013) den Handlungsbedarf auf. Im Verdichtungsraum sind die Belastungen durch Lärm, Hitze, Schadstoff- und Staubimmissionen und die Gefährdung von Naherholungsräumen durch konkurrierende Raumnutzungen am höchsten. Vor dem Hintergrund des Klimawandels nimmt die Hitzebelastung und damit die Bedeutung der bioklimatischen Entlastungsfunktion von Naherholungsräumen zu. Außerhalb des Verdichtungsraumes besteht auch für die prädikatisierten Kur- und Erholungsorte aufgrund ihrer speziellen Erholungs- und Gesundheitsfunktion sowie für größere Ortschaften Handlungsbedarf in der Regional- und Bauleitplanung.

Die Bedeutung des vorsorgenden Hochwasserschutzes ist aufgrund des Klimawandels hoch. Extreme Niederschläge lassen die Pegel der Fließgewässer stark ansteigen. Um Schäden durch Überflutungen zu vermeiden, müssen gemäß Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, Raumordnungsgesetz und Wasserrecht Flächen für den Hochwasserschutz gesichert und rückgewonnen werden. Dabei kommen im Sinne der Nachhaltigkeit und des Umwelt- und Naturschutzes der Sicherung und Wiederherstellung natürlicher Überflutungsräume und einer naturnahen Gewässerentwicklung große Bedeutung zu.

Die biologische Vielfalt ist wesentliche Grundlage für die vielgestaltige Natur- und Kulturlandschaft mit ihrer Bedeutung für Erholung und Tourismus. Sie bietet elementare Leistungen für die Land- und Forstwirtschaft und ist ebenso für andere Wirtschaftszweige und die Wissenschaft eine bedeutende (Wissens-)Ressource. Die internationale Biodiversitätskonvention findet ihre Umsetzung im Raumordnungsrecht und in fachlichen Konzeptionen und Programmen (ROG, Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt, Naturschutzstrategie BW, Alt- und Totholzkonzept Forst BW, Sonderprogramm zur Stärkung der biologischen Vielfalt). Um die biologische Vielfalt dauerhaft zu erhalten oder wiederherzustellen, müssen intakte Ökosysteme mit ihren komplexen Austauschbeziehungen, Lebensräume in ausreichender Größe und Qualität sowie ein funktionsfähiges Biotopverbund- und Korridorsystem gesichert und entwickelt werden.

Die ausgewiesenen Schutzgebiete für Natur und Landschaft und weitere raumordnerisch zu sichernde hochwertige Lebensräume bilden die Kernräume der biologischen Vielfalt. Um einen regionalen Verbund der Schutzgebiete und weiterer Lebensräume herzustellen, sind auch Räume mit Entwicklungspotenzial zu sichern. Ziel ist die Umsetzung eines Biotopverbundes auf 10% (*bis 2030 15%*) der Landesfläche von Baden-Württemberg (§ 20 BNatSchG (*Gesetzesnovelle des Landes zur Stärkung der biologischen Vielfalt – Änderung des NatSchG ist derzeit im Verfahren*)).

Die landschaftliche Vielfalt und der unverwechselbare naturräumliche Charakter der Region ist Lebensqualität und Heimat, „weicher“ Standortfaktor für die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung und Grundvoraussetzung für den landschaftsbezogenen Tourismus. Mit dem Nationalpark Schwarzwald ist die langfristige Entwicklung einer großräumigen Naturlandschaft eingeleitet und gesichert. Die Kulturlandschaft wird sowohl durch die historische gewachsene Kulturlandschaft als auch durch die heutigen Raumnutzungen geprägt und unterliegt einem stetigen Wandel. Verantwortlich sind u.a. die Energiewende, die

demographische Entwicklung mit daraus resultierender Siedlungsentwicklung, der Strukturwandel in der Landwirtschaft und Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel. Diesen Wandel gilt es steuernd zu begleiten.

Ziel muss es sein, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft zu bewahren und wiederherzustellen. Räumliche Schwerpunkte sind die Naturparke sowie die Freiraumachsen der Flusstäler und Naherholungsräume des Verdichtungsraums und der Siedlungsschwerpunkte. Im Schwarzwald ist der Waldanteil durch Aufgabe landwirtschaftlich unrentabler Flächen stark angestiegen. In einzelnen Gemeinden werden Waldanteile von über 90 % erreicht. Die verbliebenen Rodungsinseln und offenen Wiesentäler werden für die Landwirtschaft und aus Gründen des Landschaftsbildes, des Luftaustausches und des Naturschutzes regionalplanerisch als Mindestflur gesichert. Im Verdichtungsraum und den landwirtschaftlich geprägten Gebieten der Region sind Waldflächen dagegen so weit wie möglich zu schonen, weshalb sie auch als Regionale Grünzüge im Regionalplan gesichert werden.

Eine intakte Natur- und Kulturlandschaft, Ruhe, saubere Luft und ein ausgeglichenes Bioklima sind das wichtigste Kapital für den Tourismus. Die Nachfrage nach Möglichkeiten für Sport, Freizeitevents und ruhiger Erholung in der freien Landschaft steigt weiter an und kann sich insbesondere im Bereich der bewaldeten Mittelgebirgslagen durch den Klimawandel noch verstärken. Dem muss deshalb durch Lenkungs- und Schutzmaßnahmen insbesondere in touristischen Hot Spots und innerhalb von Lebensräumen störungsempfindlicher Tierarten Rechnung getragen werden.

G (16) Die **Landwirtschaft** ist für die Entwicklung der Region unverzichtbar und soll als leistungsfähiger Wirtschaftszweig in der Region erhalten und weiterentwickelt werden. Über die nachhaltige Produktion von Lebensmitteln und Rohstoffen hinaus ist sie wesentlicher Träger der bäuerlich geprägten Kulturlandschaft mit ihren erholungswirksamen Landschaftsbildern und wertvollen Agrarbiotopen. Sie dient dem örtlichen Handwerk als Wirtschaftspartner und dem Tourismus und hat eine besondere Verantwortung für den Boden-, Wasser-, Natur-, Landschafts- und Klimaschutz.

G (17) Die **Forstwirtschaft** ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Region unverzichtbar. Als größter Flächennutzer der Region hat sie über die Holzproduktion hinaus eine besondere Verantwortung für den Schutz der natürlichen Ressourcen, für die biologische Vielfalt, das Landschaftsbild, den Tourismus und die Erholung. Sie ist einer nachhaltigen, naturnahen Wirtschaftsweise, Klimaschutz und Klimaanpassung und dem Allgemeinwohl verpflichtet. Kulturhistorisch bedeutsame Nutzungsformen und Wildnisgebiete sollen erhalten und gefördert werden.

Begründung:

Mit rund 56 % Waldanteil ist die Region Nordschwarzwald die waldreichste Region des Landes. Die Waldflächen sind nachwachsende Rohstoffquelle für Bauholz und Energieerzeugung sowie Produktionsgrundlage für die Holzverarbeitende Industrie und den Spezialmaschinenbau in der Region. Die Landwirtschaft als zweitgrößter Flächennutzer in der Region leistet einen wesentlichen Beitrag zur Grundversorgung durch die Produktion von Nahrungsmitteln und Rohstoffen und sorgt damit für Arbeitsplätze im vor- und nachgelagerten Bereich.

Von Bewirtschaftung und Pflege abhängige Lebensräume sind für den Naturschutz essenziell. Die Land- und Forstbewirtschaftung der Zukunft erfolgt deshalb – noch mehr als bisher – nachhaltig, natur- und umweltschonend. Mit der Waldbaurichtlinie, den verschiedenen Konzeptionen und Maßnahmen zum Waldnaturschutz sowie zum Schutz besonderer Funktionen wird die Landesforstverwaltung ihren vielfältigen ökologischen, ökonomischen und sozialen Aufgaben gerecht.

Der Wald in Baden-Württemberg hat in seinem jetzigen Zustand auf großer Fläche nur eine eingeschränkte Robustheit gegenüber der künftig zu erwartenden weiteren Klimaerwärmung. Die Forstwirtschaft ist damit in der besonderen Verantwortung für Klimaschutz und Klimaanpassung. Ihre Mehrfachaufgabe können Land- und Forstwirtschaft am besten wahrnehmen, wenn sie als leistungsfähiger Wirtschaftszweig ausgebildet sind. Die Landwirtschaft ist auf hochwertige Böden als den entscheidenden Produktionsfaktor zwingend angewiesen. Basis für die Sicherung der Landwirtschaft ist eine Agrarstruktur, die gute Bewirtschaftungsvoraussetzungen aufweist. Im Verdichtungsraum und weiteren Räumen mit vermehrter Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Infrastrukturen besteht ein erhöhter Sicherungsbedarf.

G (18) Die Versorgung der Region mit Rohstoffen, Nahrungsmitteln, Wasser und Energie soll auch für künftige Generationen sichergestellt werden. Eine Erhöhung der regionalen Eigenversorgung soll angestrebt werden. Für die Nutzer der natürlichen Ressourcen Rohstoffe, Boden, Grund- und Oberflächenwasser gilt das Prinzip der Nachhaltigkeit. Die Funktions- und Nutzungsfähigkeit dieser Naturgüter soll dauerhaft gesichert und wiederhergestellt werden. Natürliche Speicher für klimaschädliche Stoffe sollen erhalten und wiederhergestellt werden. Die regenerative Energieerzeugung, die Energieeinsparung und Energieeffizienz sollen gefördert werden.

Begründung:

Die Region weist ein großes natürliches Nutzungspotenzial bei mineralischen Rohstoffen, Rohstoffen aus der Forst- und Landwirtschaft, Nahrungsmitteln, Trink- und Heilwasser sowie regenerativen Energien auf. Die Erhöhung des Anteils der regionalen Eigenversorgung mit diesen Gütern fördert die Versorgungssicherheit und unterstützt durch kurze Wege den Klimaschutz. Zu den wesentlichen Nutzern der natürlichen Ressourcen gehören Land-, Forst-, Wasser-, Energie- und Rohstoffwirtschaft, Tourismus und Erholung. Im Sinne der Nachhaltigkeit richten sich die Nutzung und der Verbrauch von Rohstoffen, Grund- und Oberflächenwasser an ihrer Regenerations- und Substitutionsfähigkeit auch unter den Bedingungen des Klimawandels aus. Gemäß Wasserhaushaltsgesetz ist für das Grundwasser ein guter chemischer und mengenmäßiger Zustand, für die Oberflächengewässer ein guter chemischer und ökologischer Zustand oder ein gutes ökologisches Potenzial bis spätestens 2027 zu erreichen (§§ 27, 47 Wasserhaushaltsgesetz). Die Rohstoffvorkommen sind ortsgebunden und nicht vermehrbar. Der Sicherung und der Wiederherstellung der Funktions- und Nutzungsfähigkeit der Naturgüter kommt deshalb große Bedeutung zu.

Neben der Erzeugung von regenerativer Energie und der Energieeinsparung dienen eine effiziente Bereitstellung, Umwandlung, Nutzung und Speicherung von Energie dem Klimaschutz. Moore, naturnahe Wälder und humusreiche Böden v.a. unter Grünland und Wald gehören in der Region zu den natürlichen Speichern und Senken für klimaschädliche Stoffe. In den Bundeswaldinventuren I und II wurde geschätzt, dass zwischen 1987 und 2002 rund 7 % der CO₂-Emissionen des Landes Baden-Württemberg in Form von Holz (Waldbiomasse plus daraus erzeugte Produkte) fixiert wurden (Anpassungsstrategie Baden-Württemberg 2015, S. 17). Naturnahe Moore sind noch effektiver. Sie binden im Torfkörper dauerhaft enorme Mengen an Kohlenstoff, im Durchschnitt etwa das Sechsfache einer entsprechenden Waldfläche (Moorenschutzprogramm Baden-Württemberg 2017, S. 6).

2 REGIONALE SIEDLUNGSSTRUKTUR

2.1 Raumkategorien

[entsprechend Beschluss PA 25.11.2020]

2.1.1 Nachrichtlich werden aus dem Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 die **Raumkategorien N** „Verdichtungsräume“, „Randzonen um die Verdichtungsräume“ sowie die Raumkategorie „Ländlicher Raum im engeren Sinne“ des Ländlichen Raumes übernommen. Sie sind in der Strukturkarte dargestellt.

2.1.2 Nachrichtlich aus dem LEP 2002 übernommen wird für den **Raum „Oberes Gäu“** dessen **N** Festlegung (Ziel des LEP) als Raum mit „besonderen regionalen Entwicklungsaufgaben“ (P.S. 6.2.8 LEP). Dieser Raum mit seinem überregionalen Städtenetz, das sog. ‚Gäu-Quadrat‘, umfasst insbesondere die Städte und Gemeinden der Mittelbereiche Nagold, Horb, Herrenberg (Region Stuttgart) und Rottenburg (Region Neckar-Alb) sowie angrenzende Teile der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg. Besondere regionale Entwicklungsaufgaben für den Raum Oberes Gäu sind die Intensivierung der räumlichen Kooperation und die Abstimmung bei größeren Planungsvorhaben auf regionaler und kommunaler Ebene, die Erstellung eines grenzübergreifenden räumlichen Entwicklungskonzepts insbesondere zur Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die verkehrliche Erschließung durch den öffentlichen Personenverkehr, die Erhaltung größerer zusammenhängender Freiflächen sowie die Vereinbarung regionaler Leitziele für ein eigenständiges Entwicklungsprofil.

2.1.3 Die Region Nordschwarzwald ist Bestandteil der **Europäischen Metropolregion Stuttgart G (1)** im Sinne der Plansätze 6.2.1 und 6.2.2 LEP 2002 und soll daher entsprechend in ihrer Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit weiterentwickelt und gestärkt werden.

G (2) Die Region Nordschwarzwald soll im Sinne des Zieles 6.2.3 LEP 2002 im Großraum „Europäischer Verflechtungsraum Oberrhein“, seit 2010 **„Trinationale Metropolregion Oberrhein“**, mit den dortigen Planungsträgern kooperieren.

2.1.4 Die in den letzten Jahren verstärkte Re-Urbanisierung mit wieder wachsenden Städten **G** und Ballungsräumen sowie Bevölkerungsverlusten in Teilen der Ländlichen Räume muss durch eine raumstrukturelle **Stärkung** insbesondere **der Ländlichen Räume** aufgefangen werden, um ein weiteres Auseinanderdriften zu verhindern.

2.1.5 Im Zuge der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg 2002 sollen **V** hierzu entsprechende Festlegungen getroffen werden.

Begründung:

In Kap. 2.1 des Landesentwicklungsplans 2002 sind die Raumkategorien „Verdichtungsräume“, „Randzonen um die Verdichtungsräume“ und „Ländlicher Raum“ mit den Teilkategorien „Verdichtungsgebiete im Ländlichen Raum“ und „Ländlicher Raum im engeren Sinne“ definiert. Die Kategorie Verdichtungsgebiete im ländlichen Raum kommt in der Region nicht vor. Die Raumkategorien sind gemeindeweise abgegrenzt.

In Kap. 2.2 ff. LEP werden diese Raumkategorien näher definiert, so u.a. der Verdichtungsraum Stuttgart und der Verdichtungsraum „Karlsruhe/Pforzheim“. Dem Verdichtungsraum Stuttgart ist nur die Gemeinde Heimsheim zugeordnet. Dem Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim sind alle Gemeinden des

Nachbarschaftsverbandes Pforzheim, die Gemeinden Remchingen, Königsbach-Stein, Kämpfelbach, Eisingen sowie die Stadt Mühlacker zugeordnet.

Der Randzone um die Verdichtungsräume Karlsruhe/Pforzheim bzw. Stuttgart sind alle anderen Gemeinden des Enzkreises mit Ausnahme von Sternenfels zugeordnet; außerdem aus den Kreisen Calw und Freudenstadt: der Mittelbereich Bad Wildbad mit Ausnahme von Enzklösterle; die Gemeinde Unterreichenbach sowie, zusätzlich zum östlichen Teil des Mittelbereiches Calw samt Bad Liebenzell und der Stadt Calw, auch die gesamte weitere östliche Teil der Region über Wildberg und Nagold bis nach Eutingen im Gäu.

Dem Ländlichen Raum im engeren Sinne sind zugeordnet: Neben Sternenfels im Enzkreis der mittlere und südwestliche Kreis Calw einschl. Enzklösterle bis Haiterbach im Süden sowie der gesamte Landkreis Freudenstadt mit Ausnahme der Gemeinde Eutingen im Gäu, die der „Randzone“ zugeordnet ist. Die Städte und Gemeinden Bad Wildbad, Bad Herrenalb, Dobel, Höfen und Schömburg, die aufgrund ihrer früheren Zuordnung zum Mittelbereich Pforzheim bereits im vorherigen LEP der Randzone um die Verdichtungsräume eingestuft waren, sind als eigenständiger Mittelbereich Bad Wildbad weiterhin dieser „Randzone“ zugeordnet.

Im Raum Oberes Gäu sollen wegen seiner Standortgunst an der Nahtstelle zwischen der Europäischen Metropolregion Stuttgart, der international bedeutenden Erholungslandschaft des Schwarzwaldes und der westlichen Alb, wegen des starken Siedlungsdrucks, der notwendigen Abstimmung bei der Infrastruktur und zur Schonung der landschaftlichen und ökologischen Gegebenheiten sowie wegen des besonderen Koordinationsbedarfs im Schnittpunkt des Zuständigkeitsbereichs von vier Regierungspräsidien und Regionen besondere regionale Entwicklungsaufgaben wahrgenommen werden, und zwar zur Stärkung bestehender Entwicklungsansätze im Ländlichen Raum, zur Bewältigung des regionalen Strukturwandels, zur Entwicklung schwach und einseitig strukturierter Gebiete, zur Entlastung stark verdichteter Räume, zur Überwindung hemmender Verwaltungsgrenzen und zur Unterstützung anderer landesbedeutsamer Raumplanungen.

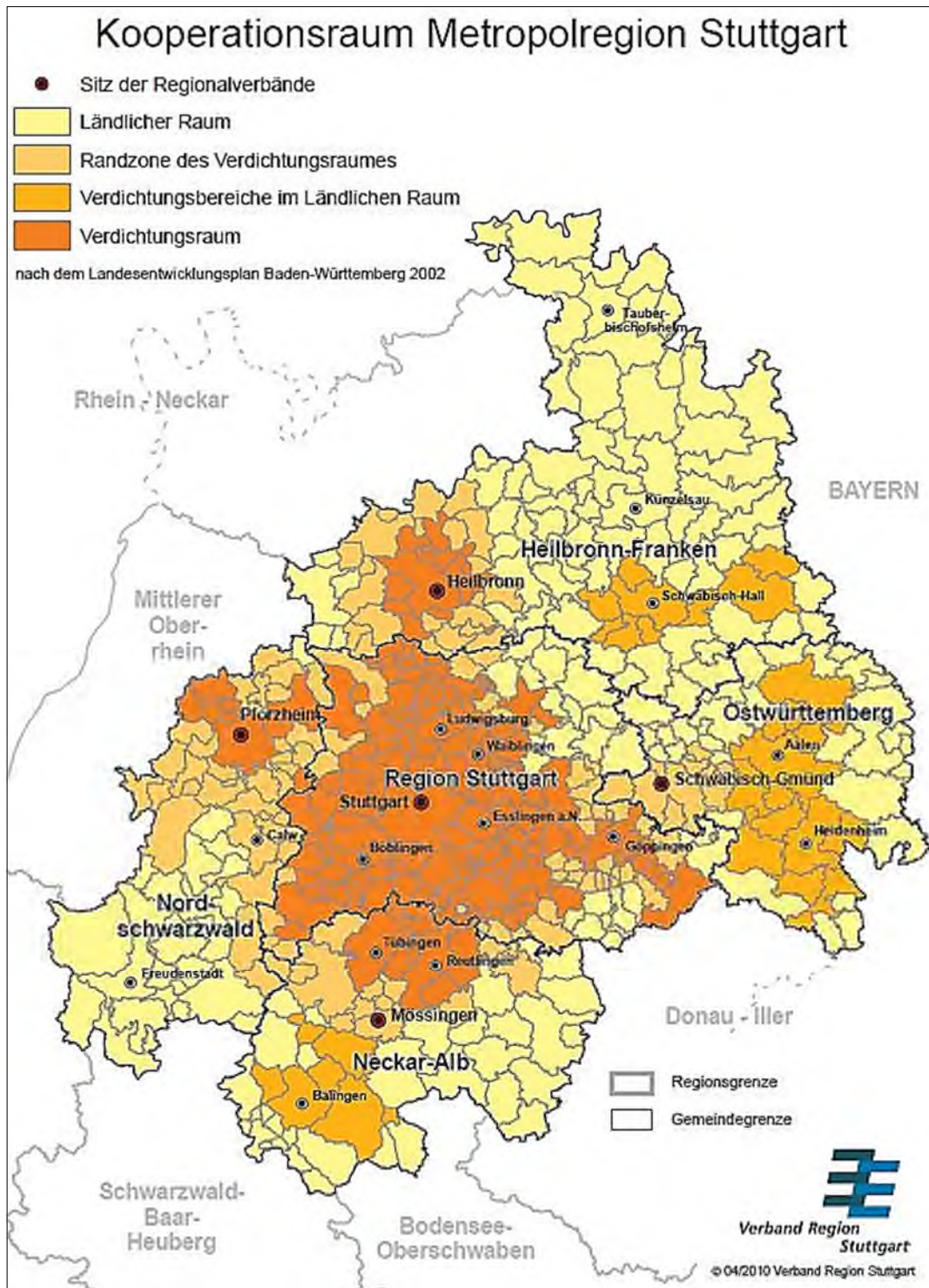
Gemäß LEP 2002, Ziel 6.2.1, werden u.a. für die Europäische Metropolregion Stuttgart (EMRS) besondere regionale Entwicklungsaufgaben zur Stärkung der Leistungskraft des Landes, insbesondere zur Förderung seiner nationalen und internationalen Einbindung, zur Intensivierung der regionalen und grenzüberschreitenden Kooperation und zur Unterstützung des wirtschaftlichen Strukturwandels, festgelegt. Die EMRS umfasst laut LEP insbesondere den Verdichtungsraum Stuttgart einschließlich der Räume um Heilbronn und um Reutlingen/Tübingen und seine Randzone. Damit ist fast der gesamte östliche Teil der Region Nordschwarzwald direkt Bestandteil der EMRS.

Aufgrund der sehr vielfältigen und engen Verflechtungen, die es zwischen den Regionen Nordschwarzwald und Stuttgart auf vielerlei Ebenen gibt, hat die Verbandsversammlung der Region Nordschwarzwald in den Jahren 2005 und 2006 letztlich bekräftigt, dass die Region Nordschwarzwald grundsätzlich in Gänze als integraler Bestandteil der EMRS zu sehen und zu behandeln ist.

Durch das klare Bekenntnis zur EMRS, ohne aber anlass- und themenbezogene Kooperationen mit anderen benachbarten Regionen aus den Augen zu verlieren, war das auch ein deutliches Signal zur Stärkung des bis dato noch immer recht fragilen Zusammengehörigkeitsgefühls in der Region. Auch die anderen drei Nachbarregionen der Region Stuttgart sehen sich in Gänze als Bestandteile der EMRS (vgl. Abb. 1). Eine aktive Mitwirkung der Region Nordschwarzwald und auch finanzielle Beteiligung an seitdem entstandenen Initiativen innerhalb der EMRS erfolgte unter anderem in mehreren Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) und beim Mobilitätskongress der EMRS im Januar 2019.

Unabhängig davon wird die anlass- und themenbezogene Mitwirkung und initiative Befassung mit raumplanerischen Themen und Projekten, die von gemeinsamem Interesse mit der Region Mittlerer Oberrhein sind (Beispiel Allianz Residenzbahn), weiter verstetigt.

Abb. 1: Kooperationsraum Europäische Metropolregion Stuttgart



(Quelle: <https://www.region-stuttgart.org/metropolregion/>, Abruf 01/2020)

2.2 Zentrale Orte

[entspr. Beschluss PA 25.11.2020]

N 2.2.1 Zentrale Orte sind als Standorte von **Einrichtungen zur überörtlichen Versorgung** der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen sowie als Schwerpunkte von Arbeitsplätzen zu erhalten, in ihrer Leistungsfähigkeit weiterzuentwickeln und als Ziel- und Verknüpfungspunkte des Verkehrs zu sichern und auszubauen. Hierbei sind die siedlungsstrukturellen Gegebenheiten zu beachten. Als Zentrale Orte werden Gemeinden festgelegt.

2.2.2 Oberzentrum

N (1) Oberzentrum der Region ist Pforzheim.

Z (2) Das **Oberzentrum** Pforzheim ist so zu entwickeln, dass es als Zentraler Ort mit großstädtischer Prägung die Versorgung der Region Nordschwarzwald mit hoch qualifizierten und spezialisierten Einrichtungen und Arbeitsplätzen gewährleisten kann.

G (3) Das Oberzentrum Pforzheim soll in der Regel **ausgestattet** sein mit Hochschulen, Sportstadien, Spezialkliniken, Theatern, Großkaufhäusern, spezialisierten Einkaufsmöglichkeiten sowie Dienststellen höherer Verwaltungsebenen, Gerichten und Kreditinstituten.

N (4) Im Landesentwicklungsplan wird für das Oberzentrum Pforzheim auch ein **Verflechtungsbereich** für den gehobenen spezialisierten Bedarf (Mittelbereich) gemeindeweise abgegrenzt. Dieser Mittelbereich ist nachrichtlich in der Strukturkarte dargestellt.

2.2.3 Mittelzentren und Mittelbereiche

N (1) Mittelzentren der Region sind Mühlacker, Calw, Bad Wildbad, Nagold, Freudenstadt und Horb. Die Verflechtungsbereiche der Mittelzentren sind als Mittelbereiche im Landesentwicklungsplan gemeindeweise abgegrenzt und nachrichtlich in der Strukturkarte dargestellt.

Z (2) Die **Mittelzentren** sind so zu entwickeln, dass sie den gehobenen spezialisierten Bedarf ihres Mittelbereichs decken können.

G (3) Mittelzentren sollen in der Regel **ausgestattet** sein mit Gymnasien und berufsbildenden Schulen, Krankenhäusern, größeren Sportanlagen, vielseitigen Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen.

V (4) Im Zuge der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans 2002 soll geprüft werden, das bisherige Doppel-Unterzentrum Remchingen/Königsbach-Stein (vgl. PS 2.2.4) zu einem Mittelzentrum aufzustufen.

Begründung:

Plansatz 2.2.1 ist nachrichtlich aus dem LEP 2002 übernommen. Die Zentralen Orte versorgen i.d.R. über ihren eigenen Bedarf hinaus andere Orte (Gemeinden) ihres Verflechtungsbereiches mit kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Gütern und Dienstleistungen. Zentralörtliche Einrichtungen für diese überörtliche Versorgung sollen in den Siedlungs- und Versorgungskernen der Zentralen Orte gebündelt werden.

Die Zentralen Orte sollen aus den Wohnorten ihrer Verflechtungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln und durch eine verbesserte Straßeninfrastruktur zeitgünstig, kostengerecht und umweltschonend erreichbar sein.

Der Landesentwicklungsplan (LEP) legt die Oberzentren und Mittelzentren, der Regionalplan legt Unterzentren und Kleinzentren fest (siehe Strukturkarte). Die Rechtsgrundlage für die Festlegungen und Darstellungen bilden § 11 Abs. 6 des LplG, wonach neben den Raumkategorien auch die Ober- und Mittelzentren samt den Mittelbereichen aus dem LEP nachrichtlich zu übernehmen sind, und § 11 Abs. 3 LplG, wonach Unter- und Kleinzentren in den Regionalplänen festzulegen sind. Die Versorgungs- und Dienstleistungsfunktion der Mittelzentren ist für eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung in der gesamten Region von zentraler Bedeutung, sie gilt es weiter auszubauen und in ihrer Tragfähigkeit langfristig zu sichern. Mittelzentren sollen als Standorte eines vielfältigen Angebots an höherwertigen Einrichtungen und Arbeitsplätzen so entwickelt werden, dass sie den gehobenen, spezialisierten Bedarf decken können. Mittelbereiche sollen im Ländlichen Raum mindestens 35.000 Einwohner umfassen (sh. LEP, S. B27): Als Mindestgröße für die Tragfähigkeit eines Mittelbereichs im Ländlichen Raum werden 35.000 Einwohner als Orientierungswert beibehalten. In den Verdichtungsräumen und den Randzonen um die Verdichtungsräume wird dieser Schwellenwert in der Regel deutlich überschritten. Nur in wenigen Mittelbereichen in dünner besiedelten Teilen des Ländlichen Raums werden unterhalb dieser Schwelle liegende Einwohnerzahlen in Kauf genommen, um eine mittelzentrale Versorgung in zumutbarer Entfernung nicht zu gefährden.

Im fortzuschreibenden Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg soll geprüft werden, das größte Doppel-Unterzentrum in der Region, Remchingen/Königsbach-Stein (2020 zusammen rd. 22.000 EW, im möglichen mittelzentralen Verflechtungsbereich mit den Gemeinden Kämpfelbach und Eisingen rd. 33.000 EW), aufgrund seiner Zuwächse an regionalbedeutsamen Funktionen und zentralörtlichen Einrichtungen zu einem Mittelzentrum aufzustufen.

2.2.4 Unterzentren

Z (1) Unterzentren sind so zu entwickeln, dass sie auch den qualifizierten Bedarf ihres Verflechtungsbereichs der Grundversorgung decken können.

Z (2) Als **Unterzentren** werden festgelegt:

Altensteig, Baiersbronn und Dornstetten sowie als gemeinsame Unterzentren: Remchingen und Königsbach-Stein, Neuenbürg und Straubenhardt sowie Alpirsbach und Loßburg. Die Kommunen der gemeinsamen Unterzentren sind jeweils Teil-Unterzentren und nehmen die Funktion Unterzentrum zusammen als Doppelzentrum wahr.

G (3) Ausstattung: Unterzentren sollen in der Regel ausgestattet sein mit Einrichtungen des Gesundheitswesens, größeren Einzelhandelsgeschäften, vielfältigen Handwerksbetrieben, Zweigstellen von Kreditinstituten, weiterführenden Schulen sowie einem vielfältigen Angebot an Arbeitsplätzen.

Begründung:

Die Festlegung der genannten Unterzentren folgt, mit Ausnahme von Loßburg, der Einstufung im Regionalplan 2015 Nordschwarzwald. In den letzten Jahren sind unbeschadet eines zu konstatierenden generellen Wachstums keine derart wesentlichen Veränderungen im Wachstum, in der Ausstattung oder insbesondere im Umfang der Verflechtungsbereiche von bisherigen Kleinzentren entstanden, die zu einer erheblich höheren (d.h. eigenständig unterzentralen) Bedeutung solcher Kleinzentren im Verhältnis zu anderen Gemeinden (insbesondere benachbarter Klein-, Unter- oder Mittelzentren) geführt hätten.

Daher ist es nicht gerechtfertigt, weitere Änderungen an der Festlegung der Unterzentren vorzunehmen. Die Verflechtungsbereiche sollen gemäß LEP 2002 im Ländlichen Raum mindestens 10.000 Einwohner umfassen; in anderen Raumkategorien sind demzufolge entsprechend höhere Einwohnerzahlen im Verflechtungsbereich vorauszusetzen.

Dies gilt auch für Birkenfeld (>10.000 EW) und Niefern-Öschelbronn (>12.000 EW), die von der Größe und Ausstattung möglicherweise für die Festlegung als Unterzentren infrage kämen, aber durch die Nähe zum Oberzentrum Pforzheim und der Lage im Verdichtungsraum die Funktion nicht übertragen bekommen, da die Deckung des häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarfs im direkt benachbarten Oberzentrum Pforzheim ausreichend sichergestellt ist (vgl. PS 2.5.11 LEP 2002).

[Hinweis aus dem PA 25.11.2020: Im Kapitel Siedlungsstruktur aufgreifen, dass für die beiden Gemeinden dennoch eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Entwicklung und Bedarfsdeckung möglich ist].

Die Neufestlegung des Doppel-Unterzentrums Alpirsbach/Loßburg wird wie folgt begründet: Alpirsbach weist z.T. höherrangige, unterzentrale Einrichtungen auf (z.B. Klinik, Progymnasium), Loßburg dagegen inzwischen eine deutlicher ausgeprägte Arbeitsplatzkonzentration. Loßburg hat durch die Eingemeindung der Gemeinde Betzweiler-Wälde im Jahr 2006 deutliche Einwohner- und Gewerbeflächenzuwächse zu verzeichnen. Beide Kommunen weisen somit wichtige Bestandteile und Einrichtungen einer unterzentralen Ausstattung auf. Die Einwohnerzahl im Verflechtungsbereich liegt bei rund 14.000 EW und damit deutlich über dem Schwellenwert von mind. 10.000 EW (im Verflechtungsbereich) für ein Unterzentrum im Ländlichen Raum. Die gemeinsame Funktion als Unterzentrum in Funktionsteilung (statt des bisherigen alleinigen Unterzentrums Alpirsbach und der kleinzentralen Einstufung von Loßburg) ist daher gerechtfertigt.

2.2.5 Kleinzentren

Z (1) Kleinzentren sind als Standorte von zentralörtlichen Einrichtungen der Grundversorgung so zu entwickeln, dass sie den häufig wiederkehrenden überörtlichen Bedarf ihres Verflechtungsbereiches decken können. Die Verflechtungsbereiche (Nahbereiche) sollen i.d.R. mindestens 8.000 Einwohner umfassen.

Z (2) Als **Kleinzentren** werden festgelegt:

Knittlingen, Illingen, Neulingen, Kelttern, Tiefenbronn, Wiernsheim, Heimsheim, Maulbronn, Bad Herrenalb, Schömberg, Bad Liebenzell, Althengstett, Wildberg, Haiterbach, Pfalzgrafenweiler, Waldachtal, Eutingen im Gäu und Empfingen sowie als gemeinsames Kleinzentrum: Bad Teinach-Zavelstein und Neubulach. Die Kommunen des gemeinsamen Kleinzentrums sind jeweils Teil-Kleinzentrum und nehmen die Funktion Kleinzentrum zusammen als Doppelzentrum wahr.

G (3) Ausstattung: Kleinzentren sollen in der Regel ausgestattet sein mit Hauptschule, Turnhalle, Sportplätzen, Hallen- oder Freibad, Einrichtungen der gesundheitlichen Betreuung (Arzt, Apotheke), Einzelhandels-, Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben.

Begründung:

Die im Plansatz aufgeführten Gemeinden erfüllen im Wesentlichen die Kriterien und Bedingungen zur Festlegung als Kleinzentrum. Mit dem Netz der Zentralen Orte und insbesondere der Festlegung der genannten Kleinzentren wird die flächendeckende Grundversorgung der Bevölkerung der Region mit den Gütern des überörtlichen regelmäßig auftretenden Bedarfs gewährleistet.

Im Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim werden gemäß Plansatz 2.5.11 LEP 2002 wegen der engen Netzdichte der Versorgungsstandorte und der daraus resultierenden Funktionsüberlagerungen keine Kleinzentren festgelegt, weil die Grundversorgung durch das Oberzentrum Pforzheim, das Mittelzentrum Mühlacker sowie das Doppel-Unterezentrum Remchingen/Königsbach-Stein für alle Gemeinden in diesem Raum gesichert ist.

Die Festlegung des Doppel-Kleinzentrums Neubulach/Bad Teinach-Zavelstein folgt den entsprechenden Festlegungen in den bisherigen Regionalplänen. Sie trägt der Situation Rechnung, dass neben der Stadt Neubulach (als Kernort des Gemeindeverwaltungsverbandes und Hauptstandort der Versorgungsfunktionen im Nahbereich) die Stadt Bad Teinach-Zavelstein im Bereich des Gesundheitswesens und der ärztlichen Versorgungsfunktion aufgrund mehrerer Facharztpraxen und des Heilbades mit Mineral-Therme und Kurbetrieb eine besonders starke Stellung innehat, durch die ihr eine kleinzentrale Teilfunktion zukommt.

2.2.6 Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion

G Alle anderen Gemeinden der Region, die nicht als Zentrale Orte festgelegt sind, sollen der **örtlichen Grundversorgung** der Bevölkerung dienen. Sie sollen dafür in der Regel ausgestattet sein mit folgenden Einrichtungen: Läden für den täglichen Bedarf, örtliches Gewerbe, Kindergarten, Grundschule, Spiel- und Sportstätten, ärztliche Versorgung. Die Versorgungseinrichtungen sollen im Versorgungskern der Gemeinde konzentriert werden. Die Siedlungsentwicklung soll in zumutbarer Entfernung zu den Versorgungskernen erfolgen.

Begründung:

34 der 70 Gemeinden der Region haben keine zentralörtliche Funktion. Diese Gemeinden spielen aber für die Versorgung der Bevölkerung eine wichtige Rolle. So ist es ihre Aufgabe, die örtliche Grundversorgung zu gewährleisten. Daneben ist für die Weiterentwicklung des örtlichen Gewerbes und des Handwerks Sorge zu tragen.

Tabelle xx: Zentralörtliche Einstufung, Nahbereiche und Mittelbereiche

Kommune	Einwohner (Quartal 1/2020)	Zentralörtliche Stufe (KIZ, UZ, MZ, OZ)	Nahbereich	Mittelbereich
Knittlingen	8.088	KIZ	Knittlingen	Mühlacker
Maulbronn	6.574	KIZ	Maulbronn	
Sternenfels	2.838			
Mühlacker	26.269	MZ	Mühlacker	
Ötisheim	4.705			
Illingen	7.757	KIZ		
Wiernsheim	6.776	KIZ	Wiernsheim	Pforzheim
Wurmberg	3.244			
Heimsheim	5.120	KIZ	Heimsheim	
Friolzheim	4.177			
Mönsheim	2.885			
Wimsheim	2.882			
Tiefenbronn	5.352	KIZ	Tiefenbronn	
Neuhausen	5.221			

Neulingen	6.624	KIZ	Neulingen	
Ölbronn-Dürrn	3.496			
Kieselbronn	3.031			
Remchingen	11.914	Teil-UZ	Remchingen	
Königsbach-Stein	10.080	Teil-UZ	Königsbach-Stein	
Kämpfelbach	6.395			
Eisingen	4.696			
Keltern	9.046	KIZ	Keltern	
Straubenhardt	11.299	Teil-UZ	Straubenhardt	
Neuenbürg	8.347	Teil-UZ	Neuenbürg	
Engelsbrand	4.462			
Birkenfeld	10.282		Pforzheim	
Ispringen	6.047			
Niefen-Öschelbronn	12.116			
Pforzheim	125.927	OZ		
Bad Wildbad	10.223	MZ	Bad Wildbad	Bad Wildbad
Höfen	1.731			
Enzklösterle	1.231			
Bad Herrenalb	8.071	KIZ	Bad Herrenalb	
Dobel	2.378			
Schömberg	8.066	KIZ	Schömberg	
Bad Liebenzell	9.611	KIZ	Bad Liebenzell	Calw
Unterreichenbach	2.433			
Calw	23.702	MZ	Calw	
Oberreichenbach	2.866			
Althengstett	7.921	KIZ	Althengstett	
Simmozheim	2.887			
Ostelsheim	2.464			
Gechingen	3.644			
Bad Teinach-Zavelstein	3.147	Teil-KIZ	Bad Teinach-Zavelstein	
Neubulach	5.664	Teil-KIZ	Neubulach	
Neuweiler	3.145			
Wildberg	10.187	KIZ	Wildberg	Nagold
Altensteig	10.802	UZ	Altensteig	
Egenhausen	2.058			
Simmersfeld	2.121			
Nagold	22.580	MZ	Nagold	
Ebhausen	4.777			
Rohrdorf	1.972			
Haiterbach	5.898	KIZ	Haiterbach	
Pfalzgrafenweiler	7.100	KIZ	Pfalzgrafenweiler	Freudenstadt
Grömbach	601			
Wörnersberg	215			
Waldachtal	6.032	KIZ	Waldachtal	
Dornstetten	(ca. 8.000)	UZ	Dornstetten	
Glatten	2.404			
Schopfloch	(ca. 2.600)			

Baiersbronn	14.684	UZ	Baiersbronn	
Freudenstadt	23.676	MZ	Freudenstadt	
Seewald	2.103			
Bad Rippoldsau-Schapbach	2.063			
Alpirsbach	6.275	Teil-UZ	Alpirsbach und	
Loßburg	7.482	Teil-UZ	Loßburg	
Horb am Neckar	25.043	MZ	Horb	Horb
Eutingen im Gäu	5.822	KIZ	Eutingen	
Empfingen	4.119	KIZ	Empfingen	

2.3 Entwicklungachsen

[entspr. Beschluss PA 25.11.2020]

2.3.1 Landesentwicklungsachsen

N (1) Die **Landesentwicklungsachsen** des LEP 2002 werden nachrichtlich übernommen; sie sind im Folgenden aufgeführt und werden in der Strukturkarte dargestellt.

N/Z (2) Mittels der nachfolgend festgelegten Zentralen Orte und weiterer Kommunen in der Region Nordschwarzwald, denen damit eine verstärkte Entwicklungsfunktion zukommt, werden diese Achsen **regional ausgeformt**:

- (Bruchsal – Bretten) – Knittlingen – Maulbronn – Ötisheim – Mühlacker,
- (Karlsruhe) – Remchingen – Königsbach-Stein – Kämpfelbach – Ispringen – Pforzheim – Niefern-Öschelbronn – Mühlacker – Illingen – (Vaihingen/Enz),
- Pforzheim – Bad Liebenzell – Calw – ~~Bad Teinach-Zavelstein/Neubulach~~ – Wildberg – Nagold – Horb am Neckar,
- (Stuttgart – Leonberg – Weil der Stadt) – Ostelsheim – Althengstett – Calw,
- (Stuttgart – Böblingen/Sindelfingen – Herrenberg) – Eutingen im Gäu – Horb am Neckar – Empfingen – (Rottweil) sowie (Herrenberg – Jettingen) – Nagold,
- (Rastatt – Gaggenau/Gernsbach) – Baiersbronn – Freudenstadt,
- (Wolfach – Schiltach) – Alpirsbach – Loßburg – Freudenstadt – Dornstetten – Schopfloch – Horb am Neckar,
- (Tübingen – Rottenburg) – Horb am Neckar.

V (3) Es wird vorgeschlagen, bei einer Fortschreibung des Landesentwicklungsplans eine Entwicklungsachse zwischen Calw und Böblingen/Sindelfingen festzulegen.

(roten Text noch streichen, da beide Gemeinden der neuen REA Altensteig - Calw zugeordnet sind, sh. P.S. 2.3.2.)

Begründung:

Plansatz 2.3.1 enthält im Wesentlichen die Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsplanes 2002. Das System der Entwicklungsachsen soll als Netz leistungsfähiger, gebündelter Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur zur ausgewogenen Raumentwicklung beitragen und den großräumigen Leistungsaustausch innerhalb des Landes und der Region fördern. Zur Sicherung einer ausgewogenen Raumstruktur und Vermeidung einer unregelmäßigen flächenhaften Ausbreitung der Verdichtung soll die Siedlungsentwicklung in

den Entwicklungsachsen, den Zentralen Orten sowie Siedlungsbereichen möglichst im Zuge der Achsen konzentriert werden. In den Achsen sollen die für den Leistungsaustausch notwendigen Infrastrukturen, im Verkehr verstärkt auch der Schienen- und der öffentliche Nahverkehr, gebündelt und so ausgebaut werden, dass zwischen den Zentralen Orten leistungsfähige Verbindungen gewährleistet sind. Zwischen den Entwicklungsachsen sollen ausreichende Freiräume erhalten werden; bandartige Siedlungsstrukturen sollen so vermieden werden.

Zur regionalen Ausformung dieser Achsen werden ergänzend zu den aufgeführten Ober- und Mittelzentren weitere Kommunen als Achsenstandorte festgelegt. ~~Die Aufnahme des Doppel-Klein zentrums Bad Teinach-Zavelstein/Neubulach als Achsenstandort im Verlauf der Achse Pforzheim – Horb erfolgt, trotz einer etwas randlichen Lage, aufgrund der Nähe und ÖPNV-Anbindung zum Schienenhaltepunkt „Bahnhof Teinach“ an der Nagoldtalbahn; wobei sich die Siedlungsentwicklung hier aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten vor allem im Teil Kleinzentrum Neubulach vollziehen sollte.~~ Die Ausformung der Achse (Stuttgart – Weil der Stadt) – Calw mittels Achsenstandorten wird um die Gemeinde Ostelsheim erweitert, da diese mit der in Realisierung befindlichen Reaktivierung der Bahnstrecke Calw – Weil der Stadt wieder SPNV-Haltepunkt wird und die Schienenstrecke ein wichtiges Infrastrukturelement der Achse ist. **(roten Text streichen, da beide Gemeinden der neuen REA Altensteig - Calw zugeordnet sind, sh. P.S. 2.3.2.)**

In Ergänzung des LEP 2002 wird vorgeschlagen, eine neue Landesentwicklungsachse zwischen Calw, Althengstett und Böblingen/Sindelfingen festzulegen, um dadurch sowohl die in den letzten Jahren verstärkten Verflechtungen zwischen diesen Räumen zu dokumentieren als auch die gleich großen Entwicklungschancen beider Räume im Verlauf dieser Achse weiterhin zu gewährleisten.

Die weitere Aufgliederung der Entwicklungsachsen gem. § 8 Abs. 2 Ziff. 3 LplG mittels Siedlungsbereichen, Regionalen Grünzügen und Grünzäsuren erfolgt in den Kapiteln zur Siedlungs- und zur Freiraumstruktur.

2.3.2 Regionale Entwicklungsachsen

[entspr. Beschluss PA 25.11.2020, aktualisiert bzgl. der REA Sulz – Alpirsbach 16.09.21, Ba/Pro]

Z (1) Zur **Netzergänzung** werden die nachfolgend genannten Regionalen Entwicklungsachsen und die sie ausformenden Zentralen Orte und weitere Kommunen, denen damit eine verstärkte Entwicklungsfunktion zukommt, festgelegt und in der Strukturkarte dargestellt:

- Pforzheim – Birkenfeld – Neuenbürg – Bad Wildbad,
- Pforzheim – Heimsheim – Leonberg,
- Freudenstadt – Dornstetten – Pfalzgrafenweiler – Altensteig – Ebhausen – Nagold,
- Altensteig – Neubulach/Bad Teinach-Zavelstein – Calw,
- (Appenweiler – Oberkirch – Oppenau) – Freudenstadt,
- Empfingen – (Haigerloch – Hechingen)
- (Sulz am Neckar/Oberndorf am Neckar – Dornhan) – Alpirsbach.

Begründung:

Laut Landesplanungsgesetz und P.S. 2.6.2 LEP 2002 können in den Regionalplänen zusätzlich regionale Entwicklungsachsen festgelegt werden, und zwar für Bereiche, in denen die Konzentration der Siedlungsentwicklung und der Ausbau leistungsfähiger Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen weit fortgeschritten sind oder angestrebt werden, soweit ein Entwicklungspotential dafür erkennbar ist; dies gilt insbesondere für Verdichtungsräume und ihre Randzonen in Verbindung mit schieneengebundenen Nahverkehren.

Die regionale Entwicklungsachse Pforzheim – Birkenfeld – Neuenbürg – Bad Wildbad wurde bereits im Regionalplan 2015 Nordschwarzwald festgelegt. Die Festlegung ist vor allem mit der Festlegung von Bad

Wildbad als eigenständigem Mittelzentrum im LEP 2002 sowie mit der realisierten Verbesserung des Schienenverkehrs auf der Enztalbahn mittels elektrischem Stadtbahnbetrieb einschließlich neuer Haltepunkte begründet. Der Verbindung zwischen dem Oberzentrum Pforzheim und dem Mittelzentrum Bad Wildbad kommt durch die Festlegung als Entwicklungsachse eine verstärkte Entwicklungsfunktion insbesondere entlang der Haltepunkte des SPNV zu.

Die Festlegung der Regionalen Entwicklungsachse Pforzheim – Heimsheim – (Leonberg) wird mit der im Heckengäu in den letzten Jahren erfolgten Konzentration der Siedlungsentwicklung bei Wohnbau- und Gewerbeflächen sowie dem Ausbau der Bundesautobahn A 8 auf drei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn und der neuen Anschlussstelle Pforzheim-Süd/Wurmberg begründet. Im Verlauf der Entwicklungsachse Pforzheim – Heimsheim – (Leonberg) kommt insbesondere der Stadt Heimsheim als Kleinzentrum und gewerblicher Schwerpunktort samt den Gemeinden im Nahbereich eine besondere Rolle zu. Auf eine interkommunale Abstimmung bei Ansiedlungsvorhaben wird besonderer Wert zu legen sein.

Die entlang der Achse Nagold – Altensteig – Dornstetten (mit Weiterführung über die vorhandene Ost-West-Landesentwicklungsachse bis nach Freudenstadt) liegenden Zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte Altensteig (Unterzentrum) und Pfalzgrafenweiler (Kleinzentrum) sowie Ebhausen bieten grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine weitere Siedlungskonzentration (Wohnen und Gewerbe). Allerdings verläuft in dieser Achse im ländlichen Raum kein schienengebundener ÖPNV, so dass bei weiterer Siedlungskonzentration Verbesserungen des straßengebundenen ÖPNV (z.B. Schnellbusse) erforderlich werden.

Die Ergänzung der Regionalen Entwicklungsachse von Freudenstadt und Dornstetten her kommend weiter von Altensteig um einen zusätzlichen Abschnitt über das Doppel-Kleinzentrum Neubulach/Bad Teinach-Zavelstein nach Calw wird begründet mit der Einstufung der L 348 zwischen Altensteig und Calw als überregional bedeutsame Straße der Kategorie II des funktionalen Straßennetzes (höherrangige Einstufung als die L 362, ehemals B 28 im Nagoldtal zwischen Altensteig und Nagold, die in Kategorie III eingestuft ist) sowie mit der sachgerechten Einbeziehung des prosperierenden Teil-Kleinzentriums Neubulach als bedeutender und weiter zu stärkender Siedlungsschwerpunkt im Verlauf dieser Achse. Die Festlegung des funktionalen Straßennetzes wird im Kapitel 4, Verkehrsinfrastruktur, näher erläutert.

*[Hinweis: Im Zuge der Erarbeitung des **Kapitels Siedlungswesen** ist noch zu prüfen, ob der ebenfalls an der L 348 gelegene Teilort **Wart** der Stadt Altensteig aufgrund der Lage an der neuen Regionalen Entwicklungsachse Altensteig – Neubulach – Calw im neuen Regionalplan auch als Siedlungsbereich mit verstärkter Siedlungsentwicklung festgelegt werden soll.]* Kann entfallen/gestrichen werden, da künftig "Siedlungsbereiche" nicht mehr für Ortsteile festgelegt werden, sondern nur noch für Kommunen insgesamt. Ba 24.01.2023

Die im Regionalplan Südlicher Oberrhein festgelegte Achse Appenweiler – Oberkirch – Oppenau (– Freudenstadt) ist eine die Regionsgrenzen überschreitende Entwicklungsachse (im Wesentlichen entlang der Bundesstraße B 28 und der Renchtalbahn), die den Abschnitt Kehl – Willstätt – Appenweiler der ausgeformten Landesentwicklungsachse Offenburg – Kehl (– Strasbourg) in östliche Richtung verlängert und an die Landesentwicklungsachse Freudenstadt – Horb am Neckar – Rottenburg am Neckar – Tübingen/Reutlingen anknüpft. Zur Entfaltung der raumordnerischen Potenziale der Entwicklungsachsen wird diese im Sinne einer überregional abgestimmten Raumentwicklung auch in der Region Nordschwarzwald im Regionalplan verankert und bis Freudenstadt weitergeführt.

Die Festlegung des Bereiches zwischen Hechingen, Haigerloch und Empfingen als Regionale Entwicklungsachse erfolgte bereits im Regionalplan Neckar-Alb 1993. Diese Festlegung wurde im Regionalplan 2015 Nordschwarzwald mit dem Lückenschluss bis zur Landesentwicklungsachse Stuttgart – Horb am Neckar – Rottweil in Empfingen aufgegriffen und wird unverändert beibehalten.

Eine neue Regionale Entwicklungsachse von Sulz bzw. Oberndorf über Dornhan bis zur Regionsgrenze (in Richtung Alpirsbach) samt Fortsetzung bis Alpirsbach (Vorschlag) wurde von der Verbandsversammlung des Regionalverbands Schwarzwald-Baar-Heuberg im Entwurf der Fortschreibung des dortigen Regionalplans im Jahr 2021 beschlossen. Beim RV Nordschwarzwald wurde die Aufnahme dieser Achse in die Fortschreibung des Regionalplans Nordschwarzwald beantragt. Laut Begründung des RV Schwarzwald-Baar-Heuberg verdeutlichen die Berufspendlerströme die intensiven räumlichen Verflechtungen. Mittels der Ausweisung der Regionalen Entwicklungsachse, die mit der Fortsetzung in der Region Nordschwarzwald in Alpirsbach an die Landesentwicklungsachse Haslach/Hausach/Wolfach – Freudenstadt – Horb – Rottenburg anschließt, sollen diese räumlichen Verflechtungen gefördert und die dezentrale Siedlungsstruktur in diesem Teilraum gefestigt werden. Zwar besteht dort keine Siedlungsstruktur wie in Plansatz 2.6.2 LEP in Bezug auf Verdichtungsräume beschrieben, doch sollte der leistungsfähige Ausbau bzw. Erhalt der Verkehrsinfrastruktur auf dieser für den ländlichen Raum wichtigen Verbindung angestrebt und beachtet werden. Die Festlegung der regionalen Entwicklungsachse kann diese Zielsetzung stärker ins Bewusstsein der Planung rücken (s. auch PS 2.6.4.2 LEP). Für den ländlichen Raum sind die Planungserfordernisse andere als im Verdichtungsraum, so dass in diesen Räumen im Falle des Fehlens eines leistungsfähigen ÖPNV auch der Anschluss an diesen ein Ziel sein kann (hier: in Sulz, Oberndorf und Alpirsbach). *Es bleibt allerdings abzuwarten, ob diese vom RV Schwarzwald-Baar-Heuberg angestrebte neue Regionale Entwicklungsachse im Zuge des Genehmigungsverfahrens des Regionalplans Schwarzwald-Baar-Heuberg Verbindlichkeit erlangt.*

3.5 Gebiete für Rohstoffvorkommen

3.5.0 Allgemeine Grundsätze

[entsprechend Beschluss PA 25.11.2020, ergänzt um Natur-Werksteine und Ziegeleirohstoffe 01/2022]

G (1) Die **Erweiterung bestehender Abbaustätten soll grundsätzlich Vorrang vor Neuaufschlüssen** haben. Eingriffe in die Landschaft sollen so weit wie möglich minimiert werden. Alle Möglichkeiten zum sparsamen Umgang mit Rohstoffen sollen konsequent genutzt werden und Substitutionsmöglichkeiten z.B. durch Recyclingbaustoffe sollen stets geprüft werden.

G (2) Für den Rohstoffabbau sollen zunächst **vorhandene Reserven** am Standort in bestehenden Konzessionen genutzt und ggf. Möglichkeiten, den vorhandenen Standort zu vertiefen, ausgeschöpft werden (maximale Ausnutzung genehmigter Flächen). Werden darüber hinaus weitere Abbauflächen benötigt, sollen vorrangig Flächen innerhalb der Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe (Plansatz 3.5.1) herangezogen werden. Wenn diese nicht zur Verfügung stehen, sollen Flächen in den Vorranggebieten zur Sicherung von Rohstoffen (Plansatz 3.5.2) herangezogen werden.

G (3) Für Abbaustätten sollen **Gesamtkonzepte** aufgestellt werden, in denen die **Folgenutzungen** frühzeitig festgelegt werden. In der Regel sollen durch Rekultivierung die vorhandene Nutzung und die Bodenfunktionen wiederhergestellt werden. Bestehende Abbaustätten sollen soweit möglich einen Beitrag zur Erhaltung und Erhöhung der Artenvielfalt leisten. Im Rahmen von Renaturierung und Folgenutzung soll die ökologische Funktion der Abbaustätten verbessert werden. Die Rekultivierung bzw. Renaturierung soll dem Abbaufortschritt entsprechend zeitnah beginnen. Auch während des voranschreitenden Abbaus soll artenschutzrechtlichen Belangen soweit möglich entgegengekommen werden.

G (4) Im Abbau befindliche und abgebaute Steinbrüche und Abbaustellen können zu für den Naturschutz **wichtigen Rückzugsgebieten gefährdeter Tier- und Pflanzenarten** werden. Sie können daher von hoher artenschutzfachlicher Bedeutung sein und wertvolle Bausteine für ein regionales Biotopverbundsystem darstellen. Eine ökologische Wertsteigerung abgebauter Flächen für den Natur- und Artenschutz soll daher zumindest auf Teilflächen und insbesondere auf Extremstandorten angestrebt und bereits bei den fachrechtlichen Genehmigungsverfahren im Rekultivierungs- bzw. Renaturierungskonzept berücksichtigt werden.

Begründung zu G (1) bis G (4):

Aufgrund ihrer geologischen Entstehung sind mineralische Rohstoffe standortgebunden, mengenmäßig begrenzt und nicht vermehrbare natürliche Ressourcen. In den meisten Fällen ist ihre Gewinnung mit Raumnutzungskonflikten verbunden. Raumnutzungskonflikte können dabei insbesondere mit dem Grund- und Trinkwasserschutz, dem Hochwasserschutz und der Hochwasservorsorge, mit Natur- und Landschaftsschutz, der Siedlungsentwicklung oder mit der Land- und Forstwirtschaft entstehen. Daher soll der Neuaufschluss von neuen Abbaugebieten durch Rohstoffabbauvorhaben erst erfolgen, nachdem die in Nutzung befindlichen Standorte so weit wie möglich abgebaut sind. Da die Rohstoffe endlich sind, trägt der Vorrang der Erweiterung weitestgehend dem Prinzip der Nachhaltigkeit Rechnung.

Eine frühzeitige Gesamtkonzeption für die einzelnen Abbaustätten, die auch deren Folgenutzung beinhaltet, trägt wesentlich zur Minimierung der Landschaftsbeeinträchtigung und zur Einbindung der Abbaustätte in die Landschaft nach Nutzungsaufgabe bei. Dabei sind auch die Möglichkeiten für eine Ablagerung von Erdaushub in Abbaustätten zu prüfen und mit den Belangen des Naturschutzes zur Schaffung von wertvollen Sekundärbiotopen abzuwägen. Im Rahmen der Rekultivierung soll grundsätzlich eine vollständige Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen erfolgen.

Zur Verbesserung der ökologischen Funktion der Abbaustätten soll zukünftig verstärkt das Instrument „Natur auf Zeit“ zur Anwendung kommen, das ist dynamischer Naturschutz in Kooperation mit Unternehmen: Trotz staatlicher Bemühungen, den Rückgang der Biodiversität aufzuhalten, ist privates Naturschutzengagement unabdingbar. Das Bundesamt für Naturschutz BfN fördert zahlreiche Vorhaben, um entsprechende Potenziale, etwa bei der naturnahen Gestaltung von Firmengeländen, zu erschließen. Unternehmen wünschen sich aber auch die Rechtssicherheit, erforderlichenfalls doch wieder auf die Flächen zugreifen zu können. Im Projekt "Natur auf Zeit - Rechtliche und fachliche Rahmenbedingungen" des BfN wurden erste praxisbezogene Ansätze für die Ausgestaltung von "Natur auf Zeit" entwickelt und beschrieben. Unter "Natur auf Zeit" versteht man dabei die Möglichkeit, dass sich auf einer in der Regel vorab bestimmten Fläche durch Nutzung, un gelenkte Sukzession oder Pflege der Zustand von Natur und Landschaft aus Naturschutzperspektive zeitweise positiv verändert und diese Veränderung unter bestimmten Voraussetzungen wieder beseitigt werden darf.

G (5) Die in den Veröffentlichungen des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau Baden-Württemberg in der Region Nordschwarzwald dargestellten **nachgewiesenen Rohstoffvorkommen mit wahrscheinlicher Bauwürdigkeit** sollen, soweit sie nicht im Folgenden als Vorranggebiet festgelegt sind, bei raumwirksamen Planungen und Standortentscheidungen berücksichtigt werden. Vorhaben und Maßnahmen, die einer langfristigen Nutzbarkeit dieser Vorkommen zum Zwecke des Rohstoffabbaus entgegenstehen oder diese wesentlich erschweren, sollen in diesen Bereichen vermieden werden.

Begründung:

Auf den Karten der mineralischen Rohstoffe von Baden-Württemberg (KMR 50) und anderen Veröffentlichungen des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) werden die wirtschaftlich bedeutsamen Rohstoffvorkommen des Landes auf Grundlage rohstoffgeologischer Erkundungen und Untersuchungen dargestellt, erläutert und bewertet. Vorrangiges Ziel laut Vorwort in den KMR ist die mittel- bis langfristige Rohstoffsicherung seitens der Regionalplanung und der Rohstoffindustrie. Insbesondere die in den Karten dargestellten nachgewiesenen Rohstoffvorkommen mit wahrscheinlicher Bauwürdigkeit stellen die wichtigste Grundlage für die weiteren planerischen Arbeiten dar.

Da diese Vorkommen, insbesondere bezogen auf die Rohstoffgruppe „Natursteine für den Verkehrswegbau, für Baustoffe und als Betonzuschlag“ in der Region Nordschwarzwald aufgrund der geologischen Gegebenheiten sehr begrenzt sind und nur sehr kleinräumig vorliegen, sollen zumindest die Vorkommen, die laut KMR bereits nachgewiesen und deren Bauwürdigkeit bereits mit „wahrscheinlich“ bewertet ist, über die Festlegung regionalplanerischer Vorranggebiete hinaus zum Zwecke einer langfristigen Vorsorge für die Rohstoff-Nutzbarkeit bei allen künftigen raumbedeutsamen Planungen und Vorhaben berücksichtigt werden.

G (6) Bei Abbauvorhaben sollen langfristige erheblich nachteilige **verkehrliche Auswirkungen** insbesondere auf umliegende Ortsdurchfahrten vermieden werden. Vermeidungsmaßnahmen sollen im Rahmen der fachgesetzlichen Genehmigungsverfahren geprüft und soweit möglich festgelegt werden.

Begründung:

Durch den Abbau oberflächennaher Rohstoffe resultiert zu- und abfahrender LKW-Verkehr, der nicht in jedem Fall ortsdurchfahrtsfrei zum regional- und überregional bedeutsamen Fernstraßennetz und zu den Verbrauchszielorten gelangen kann. Sofern die Sorge besteht, dass im direkten Umfeld von Abbaustandorten Ortsdurchfahrten insbesondere kleinerer Gemeinden überproportional stark belastet würden, wäre dies in den nachfolgenden fachgesetzlich vorgesehenen Genehmigungsverfahren, i.d.R. im immissionsrechtlichen Genehmigungsverfahren, genauer zu prüfen und erforderlichenfalls Abhilfe- und Vermeidungsmaßnahmen unter Mitwirkung der Abbaufirmen zu ermitteln und bei konkretem Bedarf festzulegen.

N (7) Die in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellten Bereiche mit **Bergbauberechtigung** kennzeichnen Felder, in denen aufgrund nachgewiesener Bodenschätze Bergbauberechtigungen bestehen.

G (8) Bei Planungen und Maßnahmen in Bereichen mit Bergbauberechtigung soll das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) beteiligt werden.

Begründung:

Neben den oberflächennahen Rohstoffen sind auch die sogenannten bergfreien Bodenschätze von Bedeutung. Diese werden bergmännisch unter Tage gewonnen. Für diese werden sog. Bergbauberechtigungen erteilt. In der Raumnutzungskarte sind diese Bergbauberechtigungen in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg, Abt. 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) – nachrichtlich dargestellt. Diese Bergbauberechtigungen unterliegen dem Bestandsschutz des Bundesberggesetzes. Innerhalb dieser Bergbauberechtigungen sind andere Nutzungen nicht von vorneherein ausgeschlossen. Jedoch soll zur Wahrung bestehender Rechte bei Planungen und Maßnahmen in diesen Bereichen das Regierungspräsidium Freiburg, Abt. 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) – gehört werden.

3.5.1 Gebiete für den Abbau oberflächennaher mineralischer Rohstoffe (Abbaugebiete)

Z (1) Es werden folgende **Vorranggebiete für den Abbau** oberflächennaher mineralischer Rohstoffe (Abbaugebiete) festgelegt, die in der Raumnutzungskarte dargestellt sind:

[Hinweis: Die nachfolgenden Tabellen zu den Plansätzen 3.5.1 ff. stellen jeweils eine Übersicht über die momentane Prüfkulisse für potenzielle Vorranggebiete dar. Erst nach der noch erforderlichen Umweltprüfung kann die finale Gebietskulisse der Vorranggebiete festgelegt werden, die im Planentwurf verbleiben sollen.]

Tabelle 1, Abbaugebiete für Naturstein (AN):

Lfd. Nr.	Bezeichnung*, Lage	Rohstoff	Bemerkungen	Größe (ca. ha)
AN 1?	7017-2-A, Keltern-Dietlingen „Erweiterung West/NW“	Kalkstein, Muschelkalk	Westliche Erweiterung des aktiven Steinbruchs? (angestrebte Lösung; Gemeinde hat grundsätzlich zugestimmt))	7
AN 1?	7017-2-A, Keltern-Dietlingen „Kottenrain“	Kalkstein, Muschelkalk	Südliche Erweiterung des aktiven Steinbruchs? Alternative außerhalb des Waldes, ist ebenfalls vertieft zu prüfen	7
AN 2	7017-3-A, Kämpfelbach-Ersingen „Rüttel“	Kalkstein, Muschelkalk	Nordöstliche Erweiterung des Steinbruchs, genehmigt aber noch unverritz	4

* Nummerierung entsprechend der Gewinnungsstellen-Datenbank des LGRB bzw. in Abstimmung mit diesem

Lfd. Nr.	Bezeichnung*, Lage	Rohstoff	Bemerkungen	Größe (ca. ha)
AN 3	7017-3-A2, Kämpfelbach-Ersingen „Erweiterung SO“	Kalkstein, Muschelkalk	Spätere südöstliche Erweiterung des Steinbruchs	7,9
AN 4	7018-1-A, Mühlacker-Enzberg „Hitzberg Ost“	Kalkstein, Muschelkalk	Westliche Erweiterung am bestehenden Standort	16,7
AN 5	7019-1-A2, Illingen/Vaihingen „Lichtenberg West“	Kalkstein, Muschelkalk	Erweiterung am Standort, entspricht dem westlichen Teil des früheren Schutzbedürftigen Bereichs	7,4
AN 6	7019-9-A, Illingen-Süd „Lausegarten“	Kalkstein, Muschelkalk	Neues Abbaugelände für den derzeit noch betriebenen Steinbruch Illingen	13
AN 7	7119-1-A, Heimsheim	Kalkstein, Muschelkalk	Östliche Erweiterung am Standort, entspricht Teil des früheren Schutzbedürftigen Bereichs	5
AN 8	7119-2-A, Mönsheim „Geißberg“	Kalkstein, Muschelkalk	Südwestliche Erweiterung am bestehenden Standort (bereits genehmigt)	6,5
AN 9	7119-2-A2, Mönsheim „Geißberg Süd“	Kalkstein, Muschelkalk	An AN 8 anschließende südöstliche Erweiterung	10
AN 10	7318-1-A, Wildberg-Sulz am Eck „Weiler“	Kalkstein, Muschelkalk	Erweiterung am Standort, entspr. dem westlichen Teil des 2012 festgelegten Abbaugeländes (bereits genehmigt)	9,1
AN 11	7318-1-A2, Wildberg-Sulz am Eck „südlich Furtweg“	Kalkstein, Muschelkalk	An AN 10 anschließende nördliche Erweiterung am bestehenden Standort	10,4
AN 12	7416-2-A, Baiersbronn-Klosterreichenbach/-Heselbach „Schrofel“	Granit, Gneis	Erweiterung an altem Standort, entspricht früheren Festlegungen	4,2
AN 13	7417-3-A, Waldachtal-Salztetten, „Alzheimer Heiligenwald“	Kalkstein, Muschelkalk	Östlicher Teil des genehmigten, aber noch nicht verritzten Gebietes	3,0
AN 14	7418-1-A, Nagold-Ost/(Mötzingen)	Kalkstein, Muschelkalk	Nordwestliche Erweiterung des Steinbruchs Mötzingen	4,9
AN 15	7517-1-A, Glatten Südost „Lichthof“	Kalkstein, Muschelkalk	Südöstliche Erweiterung des Steinbruchs, entspricht früherem Schutzbedürftigen Bereich	2,7
AN 16	7517-3-A, Dornstetten „Latzenberg“	Kalkstein, Muschelkalk	Nördliche Erweiterung des Steinbruchs, entspricht Teil des früheren Schutzbedürftigen Bereichs	7,5
AN 17	7518-3-A, Horb-Talheim „Glufenteich“	Kalkstein, Muschelkalk	Nördliche Erweiterung des Steinbruchs, entspricht ca. der Hälfte des 2012 festgelegten Abbaugeländes	7
AN 18	7618-3-A, Empfingen	Kalkstein, Muschelkalk	Östliche Erweiterung des Steinbruchs Sulz am Neckar-Fischingen, entspricht weitgehend dem 2012 festgelegten Sicherungsgebiet (verbindl. seit 2015)	5
AN 19	7618-3-A2, Empfingen/Horb-Betra „Lehle“	Kalkstein, Muschelkalk	Nördliche Erweiterung des Steinbruchs Sulz-Fischingen in Ergänzung zu AN 18	14,1
Summe (ohne Werte in roter Schrift): [Soll (vgl. die Begründung auf S. 87):				145,4 ca. 135]

Tabelle 2, Abbaugelände für Natur-Werkstein (AW) [ergänzt 01/2022]:

Lfd. Nr.	Bezeichnung*, Lage	Rohstoff	Bemerkungen	Größe (ca. ha)
AW 1	6918-3-A, Maulbronn „Lauster-Bruch“	Schilfsandstein rotgeflammt	Erweiterung am vorhandenen Standort (entspricht früherem Schutzbedürftigen Bereich)	2,1
AW 2	6918-7-A, Knittlingen-Freudenstein „Burgstall“	Schilfsandstein gelbgrau	Neues Vorranggebiet an früherem Abbaustandort	1,8
AW 3	7019-1-A, Illingen/Vaihingen-Roßwag „Lichtenberg Süd“	Kalkstein, Muschelkalk	Muschelkalk als Werkstein für den Garten- und Wasserbau am vorhandenen Standort	0,5
AW 4	7118-1-A, Tiefenbronn-Mühlhausen	Buntsandstein	Erweiterung am vorhandenen Standort	1,5

Z (2) In den Vorranggebieten für den Abbau oberflächennaher mineralischer Rohstoffe (Abbaugelände) ist die Gewinnung von oberflächennahen mineralischen Rohstoffen zu konzentrieren. Die **Rohstoffgewinnung hat dort Vorrang vor anderen Nutzungen**; in den Abbaugeländen sind alle Nutzungen ausgeschlossen, die mit dem Rohstoffabbau nicht vereinbar sind, diesem entgegenstehen oder diesen wesentlich erschweren würden.

3.5.2 Gebiete zur Sicherung von mineralischen Rohstoffen (Sicherungsgebiete)

Z (1) Es werden folgende **Vorranggebiete zur Sicherung** oberflächennaher mineralischer Rohstoffe (Sicherungsgebiete) festgelegt, die in der Raumnutzungskarte dargestellt sind:

Tabelle 1, Sicherungsgebiete für Naturstein (SN) [sh. Hinweis zu PS 3.5.1]:

Lfd. Nr.	Bezeichnung†, Lage	Rohstoff	Bemerkungen	Größe (ca. ha)
SN 1 ?	7017-2-S, Keltern-Dietlingen „Rannwald Nord“	Kalkstein, Muschelkalk	Alternative Prüffläche für ein neues Sicherungsgebiet für den Steinbruch Dietlingen	14,9
SN 1 ?	7017-2-S, Kämpfelbach-Ersingen, „Kalkofen/Elmen“	Kalkstein, Muschelkalk	Alternative Prüffläche für ein neues Sicherungsgebiet für den Steinbruch Dietlingen	ca. 15
SN 1 ?	7017-2-S, Pforzheim, „Müllerskreuz“	Kalkstein, Muschelkalk	Alternative Prüffläche für ein neues Sicherungsgebiet für den Steinbruch Dietlingen	ca. 15
SN 1 ?	7017-2-S, Pforzheim, „Klapfenhardt“	Kalkstein, Muschelkalk	Alternative Prüffläche für ein neues Sicherungsgebiet für den Steinbruch Dietlingen (bereits bekannt: hohe Hürden bzgl. Artenschutz)	ca. 15

* Nummerierung entsprechend der Gewinnungsstellen-Datenbank des LGRB bzw. in Abstimmung mit diesem

† Nummerierung entsprechend der Gewinnungsstellen-Datenbank des LGRB bzw. in Abstimmung mit diesem

Lfd. Nr.	Bezeichnung [†] , Lage	Rohstoff	Bemerkungen	Größe (ca. ha)
SN 1 ?	7017-2-S, Pforzheim, „Schönbühl“	Kalkstein, Muschelkalk	Weitere alternative Prüffläche für den Steinbruch Dietlingen (ergänzt 2020)	ca. 15
SN 2	7017-3-S, Kämpfelbach-Ersingen, Erweiterung Südost	Kalkstein, Muschelkalk	Neues Sicherungsgebiet für den Steinbruch Ersingen	9,0
SN 3	7018-1-S, Mühlacker-Enzberg, „Hitzberg West“	Kalkstein, Muschelkalk	Neues Sicherungsgebiet für den Steinbruch Enzberg	17,4
SN 4	7019-9-S, Illingen-Süd „Wolfsäcker“	Kalkstein, Muschelkalk	Entspricht dem 2012 bereits festgelegten Sicherungsgebiet für den Steinbruch Illingen	13,7
SN 5	7119-1-S, Heimsheim	Kalkstein, Muschelkalk	Entspricht dem 2012 bereits festgelegten Sicherungsgebiet	8,6
SN 6	7119-1-S2, Heimsheim „Reisach Nordost“	Kalkstein, Muschelkalk	Weiteres Sicherungsgebiet in Fortsetzung zu SN 6	11,1
SN 7	7318-1-S, Wildberg-Sulz am Eck „Lehen“	Kalkstein, Muschelkalk	Entspricht dem 2012 bereits festgelegten Sicherungsgebiet	22,8
SN 8	7318-1-S2, Wildberg-Sulz am Eck „nördlich Furtweg“	Kalkstein, Muschelkalk	Zusätzliches Sicherungsgebiet für den einzigen großen Abbaustandort im Landkreis Calw	16,6
SN 9	7416-2-S, Baiersbronn-Klosterreichenbach/-Heselbach „Schrofel“	Granit, Gneis	Entspricht dem 2012 bereits festgelegten Sicherungsgebiet	1,6
SN 10	7417-3-S, Waldachtal-Salzstetten „Alzheimer Heiligenwald“	Kalkstein, Muschelkalk	Anpassung/Umformung des bisherigen Sicherungsgebietes in Abstimmung mit der Firma	9,9
SN 11	7418-1-S, Nagold-Ost/(Mötzingen)	Kalkstein, Muschelkalk	Entspricht dem 2012 bereits festgelegten Sicherungsgebiet	22,6
SN 12	7517-1-S, Glatten Südwest	Kalkstein, Muschelkalk	Entspricht dem 2012 bereits festgelegten Sicherungsgebiet	3,1
SN 13	7517-1-S2, Glatten/Schopfloch	Kalkstein, Muschelkalk	Entspricht dem 2012 bereits festgelegten Sicherungsgebiet	12,7
SN 14	7518-3-S, Nagold-Hochdorf „Mark“	Kalkstein, Muschelkalk	Sicherungsgebiet östlich angrenzend an den bestehenden Steinbruch Horb-Talheim	8,5
SN 15	7616-1-S, Alpirsbach-Rötenbach	Granit	Südöstliche Erweiterung des früheren Steinbruchs	2,9
SN 16	7618-3-S, Horb-Betra „Neufeld“	Kalkstein, Muschelkalk	Langfristiges Sicherungsgebiet für den Steinbruch Sulz-Fischingen	23,6
Summe (ohne Werte in roter Schrift):				199
<i>[Soll (vgl. Begründung auf S. 87):</i>				<i>ca. 174]</i>

Tabelle 2, Sicherungsgebiete für Natur-Werkstein (SW) [ergänzt 01/2022]:

Lfd. Nr.	Bezeichnung*, Lage	Rohstoff	Bemerkungen	Größe (ca. ha)
SW 1	6918-2-S, Maulbronn südlich der K 4513	Schilfsandstein	Langfristiges Sicherungsgebiet für den bestehenden Steinbruch Maulbronn; entspricht bereits festgelegtem Gebiet	4,6
SW 2	7017-1-S, Remchingen-Wilferdingen	Buntsandstein	Langfristiges Sicherungsgebiet für den bis 2015 noch betriebenen Steinbruch	1
SW 3	7118-1-S, Tiefenbronn-Mühlhausen	Buntsandstein	Sicherungsgebiet für den aktiven Steinbruch Mühlhausen, entspricht dem bereits 2012 festgelegten Gebiet	1,3
SW 4	7516-3-S, Freudenstadt-„Hüttenteich“	Buntsandstein Badischer Bausandstein	Langfristiges Sicherungsgebiet nördlich des früheren Steinbruchs	1
SW 5	7516-1-S, Loßburg-Sulzbach	Plattensandstein	Langfristiges Sicherungsgebiet südlich des früheren Steinbruchs; entspricht bisherigem Gebiet	2,9

Tabelle 3, Sicherungsgebiete für „Ziegeleirohstoffe“ (SZ) [ergänzt 07/2021]:

Lfd. Nr.	Bezeichnung†, Lage	Rohstoff	Bemerkungen	Größe (ca. ha)
SZ 1	6918-6-S, Knittlingen-Hohenklingen/Maulbronn	Tonmergelstein	Gemäß der Empfehlung des LGRB vom 07.07.21; entspricht weitgehend dem bisherigen Schutzbedürftigen Bereich	8,4
SZ 2	6919-8-S, Sternenfels-Diefenbach	Tonmergelstein	Gemäß der Empfehlung des LGRB vom 07.07.21; entspricht weitgehend dem bisherigen Schutzbedürftigen Bereich	9,9
SZ 3	7018-6-S, Ispringen/Neulingen, Katharinental „Oberfeld“	Lößlehm	Gemäß der Empfehlung des LGRB vom 07.07.21; entspricht weitgehend dem bisherigen Schutzbedürftigen Bereich	14
SZ 4	7019-7-S, Wiernsheim-Pinache „Nußmannsklamme-Ost“	Löß/Lößlehm	Gemäß der Empfehlung des LGRB vom 07.07.21; entspricht weitgehend dem östlichen Teil des bisherigen Schutzbedürftigen Bereichs	8,6
SZ 5	7418-2-S, Nagold-Vollmaringen	Lößlehm/Tonstein	Gemäß der Empfehlung des LGRB vom 07.07.21; entspricht dem bisherigen Schutzbedürftigen Bereich	28,9

Z (2) Die Vorranggebiete zur Sicherung dienen der **langfristigen Sicherung von Rohstoffvorkommen für einen späteren Abbau** nach Erschöpfung der festgelegten Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe. In den Vorranggebieten zur Sicherung von oberflächennahen mineralischen Rohstoffen (Sicherungsgebiete) sind alle Nutzungen ausgeschlossen, die mit dem späteren Rohstoffabbau nicht vereinbar sind, diesem entgegenstehen oder diesen wesentlich erschweren würden.

* Nummerierung entsprechend der Gewinnungsstellen-Datenbank des LGRB bzw. in Abstimmung mit diesem

† Nummerierung entsprechend der Gewinnungsstellen-Datenbank des LGRB bzw. in Abstimmung mit diesem

G (3) Ein **vorzeitiger Abbau** von Rohstoffen in Vorranggebieten zur Sicherung ist ausnahmsweise dann möglich, wenn keine Flächen in Vorranggebieten für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe mehr zur Verfügung stehen oder ein Abbau in diesen Gebieten aus anderen Gründen tatsächlich nicht mehr möglich ist.

Begründung zu den Plansätzen 3.5.1 und 3.5.2:

Grundlagen für das Kapitel Rohstoffsicherung sind neben den einschlägigen bundes- und landesgesetzlichen Vorgaben insbesondere das Rohstoffsicherungskonzept des Landes Stufe 2 „Nachhaltige Rohstoffsicherung“ von 2004 (RSK 2004), der geltende Teilregionalplan Rohstoffsicherung 2000-2015 Nordschwarzwald samt der 1. bis 3. Änderung und Ergänzung (zuletzt verbindlich 2015/2016) sowie das neue Rohstoffkonzept BW („Nachhaltige Nutzung mineralischer Rohstoffe in Baden-Württemberg“) vom September 2021 (RSK 2021). Alle Ausführungen beziehen sich auf mineralische Rohstoffe.

Erforderlichkeit:

Ziel und Zweck der Planung und der Festlegung der Vorranggebiete ist es, die in der Region vorhandenen nutzbaren Rohstoffvorkommen im Sinne einer bedarfsgerechten und verbrauchernahen Versorgung zu sichern. Diese Vorkommen stellen eine wesentliche Rohstoffbasis vor allem für den Erhalt und den Ausbau der regionalen (Verkehrs-)Infrastruktur dar. Mit den Festlegungen wird der Rohstoffindustrie ein ausreichend langfristiger Planungsspielraum sowie größtmögliche Planungssicherheit gewährleistet. Damit können Investitionen sinnvoll geplant und gesteuert werden. Die betrieblichen Anforderungen der Unternehmen haben deshalb bei den Festlegungen eine nicht unwesentliche Rolle gespielt.

Grundlegend relevant für die Lage und die Dimensionierung der festgelegten Gebiete sind im Weiteren die strukturelle Zielsetzung, den Abbau so weit wie möglich verbrauchsnahe durchzuführen, also ein dezentrales Flächensicherungskonzept umzusetzen. Darüber hinaus bilden Umfang und Größenordnung der in den kommenden Jahren mittel- bis langfristig erforderlichen Flächen für den Abbau und zur Sicherung von Rohstoffen sowie Kenntnisse über verfügbare und abbauwürdige Lagerstätten die Basis für das vorliegende regionalplanerische Rohstoffsicherungskonzept.

Fachgrundlagen:

Rohstoffe sind absolut standortgebunden und nur dort gewinnbar, wo entsprechende Vorkommen vorhanden sind. Entsprechende geologische Grundlagendaten liegen dazu beim Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) unter anderem in Form der Karten mineralischer Rohstoffe (KMR), durch Einzelgutachten und auch bei Firmen durch Bohrungen und Erkundungen vor. Weitere Anforderungen und Kenntnisse wurden vom LGRB im Sommer und Herbst 2018 gemeinsam mit dem Regionalverband bei allen bekannten Abbaufirmen in der Region abgerufen bzw. erhoben. Außerdem wurden seitdem vorliegende neue Erkenntnisse durch weitere Bohrungen oder andere geologische Erkundungen in die Bewertung potenzieller Vorranggebiete und in die Abwägung einbezogen. Die Festlegung der Vorranggebiete erfolgt grundsätzlich nur dort, wo nach den vorliegenden rohstoffgeologischen Erkenntnissen nachgewiesene und wahrscheinlich abbauwürdige Vorkommen vorhanden sind. Dies ist in der Region nur in sehr geringem Umfang der Fall. Die Festlegung der Vorranggebiete ist auf diese wenigen Vorkommen beschränkt und kann daher nicht an beliebigen anderen Stellen der Region erfolgen.

Regionalbedeutsamkeit:

Die raumordnerische Vorrangfestlegung für nachgewiesene und abbauwürdige Rohstoffvorkommen und deren Sicherung vor entgegenstehenden Nutzungen ist für die Region Nordschwarzwald aus überörtlichem Interesse erforderlich. Da diese Rohstoffe unveränderlich ortsgebunden sind, ist die räumliche Festlegung von Vorranggebieten auch an diese besonderen Lage- und Standortbedingungen gebunden.

Nach § 11 Abs. 3 LplG erfolgen Festlegungen im Regionalplan u.a. nur, soweit es für die Entwicklung und Ordnung der räumlichen Struktur der Region erforderlich ist. Grundsätzlich ist es Ziel, in der Region Vorsorge für die langfristige Versorgungssicherheit der Rohstoffnutzer mit heimischen mineralischen Rohstoffen zu treffen. Regional (und z.T. überregional) bedeutsam sind insbesondere die in der Region Nordschwarzwald vorkommenden Rohstoffe der Gruppen „Natursteine“ (hier insbes. Muschelkalksteine sowie Hartgesteine wie Granite und Plutonite vor allem für den Verkehrswegebau und als Betonzuschlagstoff), „Naturwerksteine“ wie Schilf-, Platten- und Buntsandstein insbesondere für die Bauwirtschaft und den Denkmalschutz (z.B. bei der Sanierung und Restaurierung von historischen Gebäuden wie Kirchen und Klöstern) sowie „Ziegeleirohstoffe“ wie Tone, Mergel und Lehm für die Ziegelindustrie, die Zementherstellung sowie weitere Verwendungen im Dichtungs- und Dammbau. *[Aktualisierung Ba 12.07.2021]*

Bei Abbaustellen und abbauwürdigen Vorkommen der Rohstoffgruppe „Natursteine“ ist eine Regionalbedeutsamkeit der Abbaustelle einschließlich der regionalplanerisch festzulegenden Gebiete in der Regel ab einer Größe von 5 Hektar gegeben. Für die Rohstoffgruppe der „Naturwerksteine“ wird kein Anhaltswert für die Bestimmung der Regionalbedeutsamkeit festgelegt: Maßgeblich dafür ist, dass hier nicht allein die Größenordnung von einigen Hektar oder die optische Wahrnehmbarkeit der Abbaustelle (und damit auch des Landschaftseingriffs) vorrangig für die Definition der „Regionalbedeutsamkeit“ sein kann, sondern vor allem der Aspekt der Knappheit und der Seltenheit der genannten Rohstoffe in Baden-Württemberg. Gerade die letztgenannten Abbaustellen weisen aufgrund sehr ungleichmäßiger, manchmal nur schwacher Nachfrage eher geringe Ausmaße auf, die dort gewonnenen Werksteine sind aber dennoch wegen der Bedeutung des Materials für die Denkmalpflege oft sogar landesweit gefragt und die Abbaustellen aus diesem Grund als regionalbedeutsam einzustufen.

Planungszeitraum:

In Nr. 3 der VwV Regionalpläne ist festgelegt, dass der Regionalplan auf einen Zeitraum von rund 15 Jahren auszurichten ist. Festlegungen zur Rohstoffsicherung (Abbauggebiete und Sicherungsgebiete) können für Abbauggebiete auf einen Zeitraum von rund 20 Jahren und für Sicherungsgebiete auf einen Zeitraum von rund 25 Jahren ausgelegt werden. Sie müssen mit der Gesamtplanung für die Region vereinbar sein.

Im Sinne der Rohstoffindustrie ist die längerfristige Flächenvorsorge für ca. 20 bzw. 25 Jahre erstrebenswert, sofern dafür ein Bedarf angemeldet und die rohstoffgeologische Geeignetheit der Vorkommen nachgewiesen ist. Am 15. Mai 2019 hat der Planungsausschuss des Regionalverbands Nordschwarzwald einen Grundsatzbeschluss zur Bemessung der künftigen Vorranggebiete zur Rohstoffsicherung gefasst. Danach sind die Gebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe für einen Zeitraum von 20 Jahren und die Gebiete zur Sicherung von Rohstoffen für einen Zeitraum von 25 Jahren zu bemessen.

Planungsinstrumente:

Gemäß Nr. 4.1 der VwV Regionalpläne sind für die Rohstoffsicherung in der Regel Vorranggebiete festzulegen.

Bedarfsabschätzung gemäß den RSK 2004 und 2021:

1. Allgemeines

Umfang und Größenordnung der Festlegung von Abbau- und Sicherungsgebieten in der Regionalplanung sind vor allem am Gesamtbedarf der jeweiligen Region auszurichten (§ 11 Abs. 3 LplG). Dabei sind auch Standorte an den Regionsgrenzen und ggf. bereits erfolgte Festlegungen in Nachbar-Regionalplänen zu berücksichtigen. Exakt berechnen lässt sich der Bedarf und der Umfang der festzulegenden Gebiete jedoch nicht, da die Nachfrage nach heimischen Rohstoffen aus der Region nicht für eine genaue Zahl an Jahren im Voraus absehbar ist und auch von den Abbaufirmen nicht genau beziffert werden kann. Die Förderung der Rohstoffe erfolgt ausschließlich bedarfsorientiert. Prognosen hierzu sind mit einer großen Unschärfe behaftet; weitere Unsicherheiten benennt das Rohstoffsicherungskonzept 2004. Eine immanente Unschärfe von Rohstoffprognosen hat das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg daher schon bisher bei der Genehmigung von Regionalplänen in ständiger Praxis zugestanden.

Deshalb erfolgt eine grobe Schätzung des künftigen Bedarfs auf der Grundlage der Förder- und Produktionszahlen der Vergangenheit unter Ausschaltung extremer konjunktureller Schwankungen. Der Gesamtbedarf an oberflächennahen Rohstoffen für die Steine- und Erden-Industrie ist abhängig von der Wirtschafts- und Bauentwicklung. Da diese Entwicklung Schwankungen unterworfen ist, werden Mittelwerte über Konjunkturzyklen hinweg zugrunde gelegt. Hilfsweise wird dazu als Maßstab für eine Bedarfsvoraus-schätzung die jährliche Durchschnittsmenge der in den letzten Jahren produzierten Rohstoffe an den Abbaustandorten angesetzt, für die in der Region Nordschwarzwald und somit im Regionalplan Nord-schwarzwald Gebiete gesichert werden müssen, und diese als Trend für die nächsten Jahre fortgeschrie-ben.

2. Substituierbarkeit

Dies betrifft in der Region Nordschwarzwald allenfalls den hier vorwiegend geförderten Naturstein Muschelkalk. Die Möglichkeiten der Substitution sind in der Bedarfsabschätzung laut Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg e.V. (ISTE) dahingehend mitberücksichtigt, als dass die verwendeten Mengen an Recyclingbaustoffen in den vergangenen Jahren nicht in den Förder- und Produktions-mengen der Betriebe beinhaltet sind. Ebenfalls mitberücksichtigt sind die in der Vergangenheit erfolgten Verlagerungen von der Rohstoffgruppe Sande und Kiese hin zu Splitten und Brechsanden aus Muschel-kalk. Andere Substitutionsprozesse, Maßnahmen zur Ressourceneffizienzsteigerung gemäß Kap. 2 des RSK 2021 oder Technologiesprünge, die zu deutlich anderen Bedarfsabschätzungen führen würden, sind für die Muschelkalk-Verwendungszwecke derzeit nicht erkennbar.

3. **Natursteine** für den Verkehrswegebau, für Baustoffe und als Betonzuschlag

Ausgangspunkt der Bedarfskalkulation für den erforderlichen Umfang an Vorranggebieten für diese Roh-stoffgruppe ist die durchschnittliche Rohförderung der Betriebe in der Region Nordschwarzwald sowie der Betriebe an der Regionsgrenze, für die innerhalb der Region Nordschwarzwald und damit im Regio-nalplan Nordschwarzwald Rohstoffvorkommen gesichert werden müssen. In diese Betrachtung fließen in einem ersten Schritt die 17 Standorte ein, an denen Natursteine (fast ausschließlich Muschelkalk) der-zeit abgebaut werden oder an denen ein Abbau geplant ist.

In die weitere Bedarfskalkulation wird der Standort Knittlingen/Bretten (Nr. 6918-1) nicht einbezogen, da für diesen Standort mangels geeigneter Vorkommen in der Region Nordschwarzwald keine Vorrang-gebiete im Regionalplan Nordschwarzwald mehr festgelegt werden können. Entsprechende Gebiete wer-den mittlerweile ausschließlich auf Gemarkung Bretten im Regionalplan Mittlerer Oberrhein festgelegt.

Dagegen werden einbezogen die grenzübergreifenden Standorte Nagold-Ost/Mötzingen (Nr. 7418-1) und Sulz-Fischingen/Empfingen/Horb-Betra (Nr. 7618-3). Aufgrund der ortsgebundenen nachgewiesenen und abbauwürdigen Vorkommen in der Region Nordschwarzwald, die für diese Betriebe bedeutsam sind, ist es daher sachgerecht und erforderlich, auch im Regionalplan Nordschwarzwald Vorranggebiete für diese Standorte festzulegen. Somit beruht die Bedarfskalkulation auf den Förder- und Produktionsmen-gen von 16 Betrieben. Die Gesamtfördermenge dieser Betriebe betrug in den letzten ca. fünf bis zehn Jahren durchschnittlich ca. 5 Mio. Tonnen pro Jahr (Quelle: Fördermengenangaben aus der Rohstoff-gewinnungsstellen-Datenbank des LGRB und Angaben des ISTE).

Kalkulation zur Bemessung der Gebiete für den **Abbau** oberflächennaher Rohstoffe für einen Zeitraum von **20** Jahren:

	5 Mio. t/a x 20 Jahre =	100 Mio. t
+ Zuschlag von 15 % lagerstättengeologische Unsicherheiten gemäß RSK 2021:		15 Mio. t
+ Zuschlag von 20 % Unsicherheit Grundstücksverfügbarkeit gem. RSK 2004/2021:		20 Mio. t
+ Zuschlag von 20 % Genehmigungsunsicherheit	"	: 20 Mio. t
	Summe:	155 Mio. t;

Umrechnung in m³ (Dichte Festgestein = 2,5 t/m³): → **ca. 62 Mio. m³**;

Kalkulation zur Bemessung der Gebiete zur **Sicherung** oberflächennaher Rohstoffe für einen Zeitraum von **25** Jahren:

	5 Mio. t/a x 25 Jahre =	125 Mio. t
+ Zuschlag von 20 % lagerstättegeologische Unsicherheiten gemäß RSK 2021:		25 Mio. t
+ Zuschlag von 20 % Unsicherheit Grundstücksverfügbarkeit gem. RSK 2004/2021:		25 Mio. t
+ Zuschlag von 20 % Genehmigungsunsicherheit	"	: <u>25 Mio. t</u>
	Summe:	200 Mio. t.

Umrechnung in m³ (Dichte Festgestein = 2,5 t/m³): → **ca. 80 Mio. m³.**

[Hinweis zum Umrechnungsfaktor 2,5: Die tatsächliche Dichte des Festgesteins beträgt beim Muschelkalk 2,6 bis 2,7 t/m³. Da der obere Muschelkalk in den Vorkommen in der Region Nordschwarzwald in der Regel aber mit mergeligen Einschlüssen durchsetzt ist, kann hier zur Umrechnung nicht die reine Gesteinsdichte herangezogen werden, sondern in Abstimmung mit dem LGRB der (entsprechend angepasste) Faktor von 2,5 t/m³.]

Um zu Flächenangaben (in ha) und somit zu einer festzulegenden Gebietskulisse zu gelangen, muss im Weiteren die Mächtigkeit der Rohstoffvorkommen berücksichtigt werden. Dazu wird der Mittelwert der durchschnittlichen Rohstoffmächtigkeit der aktuellen Abbaustandorte in der Region Nordschwarzwald herangezogen. Deren Mächtigkeit bewegt sich laut Gewinnungsstellen-Datenbank des LGRB im Durchschnitt zwischen ca. 38 m und ca. 54 m; der Mittelwert beträgt ca. 46 m.

Daraus ergeben sich folgende erforderliche **Gebietsumfänge** für die Rohstoff-**Vorranggebiete für Natursteine**:

Gebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe für einen Zeitraum von 20 Jahren: **rd. 135 ha**;
Gebiete zur Sicherung oberflächennaher Rohstoffe für einen Zeitraum von 25 Jahren: **rd. 174 ha**.

Zuschläge bei der Bedarfsermittlung:

Die lagerstättegeologisch begründeten Zuschläge wurden gemäß dem RSK 2021 gegenüber den Ansätzen des RSK 2004 reduziert, und zwar für die Vorranggebiete für den Abbau von Natursteinen (hier: Muschelkalk) von vormals 25 % auf jetzt 15 % und für die Vorranggebiete zur Sicherung von Natursteinen von vormals 25 % auf jetzt 20 %. Dabei wurden die Zuschläge auf den regionalen Gesamtbedarf addiert und nicht für jede Abbaustätte einzeln ermittelt, weil sich die Natursteingewinnung in der Region Nordschwarzwald mit zwei kleinen Ausnahmen (Vorkommen von Granit/Gneis) sonst ausschließlich auf Kalksteine im Muschelkalk bezieht. Daher erschien die pauschale (und nicht einzelfallbezogene) Anwendung der Zuschläge für Muschelkalk angemessen und hinreichend sachorientiert. Die weiteren Zuschläge gemäß RSK 2004/2021 wurden ebenfalls für den regionalen Gesamtbedarf kalkuliert, weil sich die entsprechenden Unsicherheiten laut Angaben der Firmen, das ISTE und eigener Erfahrungen der letzten Jahre aufgrund zunehmender Flächennutzungskonkurrenzen und kritischerer Betrachtung von Abbauvorhaben generell weiter verstärkt haben und die Zuschläge somit für alle Standorte zu berücksichtigen waren.

Die Bemessung und der konkrete Zuschnitt der Gebietskulisse der Vorranggebiete für den Abbau und zur Sicherung von Rohstoffen erfolgte zwecks Berücksichtigung der betrieblichen Belange der Firmen für jeden Standort in enger Abstimmung mit den jeweils betroffenen Abbaufirmen und dem Industrieverband Steine und Erden (ISTE) Baden-Württemberg. Die Dimensionierung der Gebiete im Einzelnen erfolgte dabei auf der Basis der bisher an den jeweiligen Standorten abgebauten durchschnittlichen jährlichen Rohstoffvolumina. Eine Plausibilitätsprüfung ergab dabei eine sehr hohe Übereinstimmung zwischen den zuvor gemäß den Anforderungen der RSK 2004 und 2021 näherungsweise kalkulierten Gesamtbedarfen an Abbau- und Sicherungsgebieten für die Region für 20 bzw. 25 Jahre und der Summe aller an den einzelnen Standorten jeweils konkret festgelegten Vorranggebiete auf der Basis der angemeldeten Interessensgebiete, die von den Firmen und dem ISTE standortbezogen jeweils für eine Laufzeit von ca. 20 bzw. 25 Jahren kalkuliert wurden. Damit liegt eine bedarfsgerechte Bemessung der Vorranggebiete vor.

4. **Naturwerksteine**

In der Region Nordschwarzwald wird bislang noch an drei Standorten Naturwerkstein abgebaut, und zwar Schilfsandstein roter Varietät (in Maulbronn), Buntsandstein (in Tiefenbronn-Mühlhausen) und Muschelkalk (am Standort Illingen/Vaihingen-Roßwag). Die Werksteine finden Verwendung als Rohblöcke für Massivbauten, Ornamentsteine, Grabsteine, Denkmale, Restaurierungsarbeiten an historischen Bauwerken, Fassadenplatten, Bodenplatten, Tür- und Fensterrahmen und als Mauersteine für den Garten- und Landschaftsbau. Des Weiteren werden hochwertige Muschelkalkblöcke auch als Wasserbausteine verwendet. Der Werksteinabbau erfolgt i.d.R. nicht gleich- bzw. regelmäßig im gleichbleibenden Umfang, da die Nachfrage stark z.B. vom Restaurierungsbedarf im Rahmen der Dorf- und Stadterneuerung sowie der Denkmalpflege abhängt. Daher ist auch hier trotz fehlender statistisch signifikanter Produktionsmengen eine langfristige Standortsicherung nötig. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil qualitativ hochwertige Naturwerksteinvorkommen sehr selten sind.

Für den Standort Maulbronn werden daher die bisher festgelegten Vorranggebiete westlich des Rossweihers als ‚Abbauggebiet‘ und südlich der K 4513 (Stuttgarter Straße) als ‚Sicherungsgebiet‘ weitergeführt. Für den Standort Tiefenbronn-Mühlhausen werden die Vorranggebiete übernommen, die im Zuge der 2. Änderung und Ergänzung des Teilregionalplans Rohstoffsicherung bereits festgelegt wurden. Für den Standort Illingen/Vaihingen-Roßwag wird ebenfalls das dafür bereits festgelegte Vorranggebiet aus dem damaligen Änderungsverfahren als Vorranggebiet übernommen.

Die Frage der Erforderlichkeit einer Festlegung weiterer Gebiete für Naturwerksteine wurde vom Regionalverband an das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau LGRB herangetragen und dort geprüft. Im Dezember 2021 wurde vom LGRB aus rohstoffgeologischer Sicht eine Übernahme von nur wenigen weiteren Naturwerksteinvorkommen (von den im bisherigen Teilregionalplan Rohstoffsicherung dreizehn regionalplanerisch gesicherten Flächen) in den neuen Regionalplan empfohlen. Neben der Festlegung von Gebieten an den drei oben genannten Standorten wird dieser Empfehlung durch die Festlegung weiterer kleiner Vorranggebiete für Naturwerksteine an den vier Standorten Knittlingen-Freudenstein (neues Vorranggebiet für den Abbau von Schilfsandstein der gelbgrauen Varietät ‚Kosak‘, für den aufgrund der Erschöpfung bisheriger im Landkreis Heilbronn gelegener Standorte ein dringender Bedarf gegeben ist), Remchingen-Wilferdingen (Vorranggebiet zur Sicherung von rotem Plattensandstein/früherer Abbau 2015 eingestellt), nordwestlich Freudenstadt („Hüttenteich“, Vorranggebiet zur Sicherung von Badischem Bausandstein, einziger Standort in der Region) und Loßburg-Sulzbach (Vorranggebiet zur Sicherung von Plattensandstein; Gebiet wurde an neue Vorkommensabgrenzung angepasst) gefolgt.

[Ergänzt 01/2022]

5. **Ziegeleirohstoffe**

Die Frage der Erforderlichkeit einer Festlegung von Gebieten zur Sicherung von Ziegeleirohstoffen und der Übernahme dafür im Teilregionalplan Rohstoffsicherung 2000-2015 bereits festgelegter Gebiete als Vorranggebiete im neuen Regionalplan wurde angesichts der im Jahr 2009 erfolgten Schließung der Ziegelwerke Mühlacker vom Regionalverband und vom Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau LGRB 2020/2021 geprüft. Das LGRB empfiehlt die Festlegung von Vorranggebieten in fünf dafür geeigneten Vorkommen. Plausible Bedarfsanmeldungen für die zukünftige Nutzung von Ziegeleirohstoffen wurden 2020/2021 sowohl dem LGRB als auch dem Regionalverband vom Ziegelverband Südwest als auch von einem privaten Rohstoffvermittler gemeldet. Verwendungszweck ist nicht mehr allein die Ziegelherstellung, sondern auch die Nutzung der Rohstoffe in der Zementindustrie sowie für den Bau von Abdichtungsbauwerken wie Deiche und Dämme für verschiedene Zwecke, u. a. im Bereich von Flussbaumaßnahmen (Hochwasserschutzbauwerke, Deichverlegungen, Herstellung von Poldern), und zur Deponieabdichtung. *[Ergänzt 07/2021]*

Fünf andere im Teilregionalplan Rohstoffsicherung 2000-2015 noch festgelegte ‚Schutzbedürftige Bereiche‘ (alte Bezeichnung für heutige Vorranggebiete) für Ziegeleirohstoffe im Raum Mühlacker, Maul-

bronn-Zaisersweiher sowie südlich Wiernsheim sind zwischenzeitlich erschöpft bzw. vollständig abgebaut worden, der Schutzzweck ist somit entfallen und eine weitere Festlegung als Vorranggebiet damit obsolet geworden. Darüber hinaus ist für das bisherige Gebiet südlich der Gemeinde Ölbronn-Dürrn, OT Dürrn (Gewann „Hagau“), vom LGRB keine Empfehlung mehr für die Festlegung als Vorranggebiet erfolgt.
[Ergänzt 07/2021]

6. Alternativenprüfung *[tlw. ergänzt 01/2022]*

An den meisten Standorten des Rohstoffabbaus in der Region stellt sich die Frage einer Alternativenprüfung nicht, da durch die Abbausituation in den vorhandenen Steinbrüchen, die geologischen Gegebenheiten, die Lage der nachgewiesenen und abbauwürdigen Vorkommen und das Planungsprinzip „Erweiterung vor Neuaufschluss“ meist eine klare und eindeutige weitere Entwicklungsrichtung und damit die Lage von Vorranggebieten vorgegeben ist. Eine Ausnahme stellt hier der Muschelkalk-Steinbruch bei Keltern-Dietlingen dar: Als Alternative zu dem von der Firma angestrebten Vorranggebiet für den **Abbau** von Muschelkalk AN 1, Nr. 7017-2-A, Keltern-Dietlingen „Erweiterung West/NW“, wurde im Sommer 2020 im Nachgang eines vor-Ort-Termins mit der Gemeinde, Gemeinderäten und Bürger*innen im Auftrag der Firma ein alternatives Gebiet außerhalb des Waldes südlich des Steinbruchs Dietlingen im Bereich „Kottenrain“ rohstoffgeologisch näher untersucht. Dieses Gebiet liegt ebenfalls im Vorkommen Nr. L 7116-45, das in der Karte Mineralischer Rohstoffe 1:50.000 L 7116 Karlsruhe-Süd des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau LGRB von 2010 als nachgewiesen und wahrscheinlich bauwürdig beschrieben ist; es liegt allerdings wie das o. g. Gebiet ebenfalls in einem FFH-Gebiet.

Das Lagerstättegeologische Gutachten der Firma arguplan, Karlsruhe, vom August 2020 ergab, dass in dem Untersuchungsgebiet Schichtanteile des Oberen Muschelkalks (bis zu den Haßmersheimer Schichten, die in aller Regel die unterste Abbaubegrenzung darstellen) nur in Mächtigkeiten unterhalb der Mindesthöhe von 30m anstehen, die seitens des LGRB für die Festlegung eines Vorkommens als ‚bauwürdig‘ als Grenzwert gelten. Darüber hinaus weist die Lagerstätte danach in den erbohrten Bereichen eine starke Verkarstung bzw. Verlehmung auf. Außerdem ist im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes mit dem Auftreten einer oder mehrerer Störungszonen mit Vertikalversatz zu rechnen, die zusätzlich zu einer Verringerung der anstehenden Rohstoffmächtigkeit führen. Aufgrund dieser Ergebnisse, die vermuten lassen, dass das Vorkommen hier aufgrund der geringen Mächtigkeiten und aufgrund vieler nicht nutzbarer bzw. störender Einschlüsse (Mergel) und vermuteter Störungszonen tatsächlich wirtschaftlich nicht abbauwürdig sein könnte, hat die Firma erklärt, dass dieses Gebiet für sie als künftiges Abbauggebiet, im Gegensatz zu dem beantragten Gebiet, nicht in Betracht kommen kann. Diese ökonomischen Belange der Firma sind selbstverständlich in die spätere Abwägung mit entsprechendem Gewicht einzustellen. Da das ursprünglich beantragte Gebiet jedoch innerhalb der europäischen Schutzgebietskulisse Natura2000 liegt (FFH-Gebiet Pfingzgau-Ost), sich dazu im Wald befindet und auch hohe artenschutzrechtliche Hürden aufweisen könnte, die sich ggf. sogar als Tabukriterium für die Festlegung eines Vorranggebietes erweisen könnten, werden beide Gebiete als Alternativen für ein potenzielles Vorranggebiet für den Abbau an diesem Standort für die regionalplanerische Umweltprüfung und die weitere Abwägung herangezogen.

Für diesen Standort bei Keltern-Dietlingen gestaltet sich aufgrund der Natura2000-Gebietskulisse und der Lage der vom LGRB beschriebenen nachgewiesenen und wahrscheinlich bauwürdigen Vorkommen auch die Suche nach einem Vorranggebiet zur (langfristigen) **Sicherung** von Rohstoffen sehr schwierig. Entweder kommt dafür eines der beiden oben genannten Alternativgebiete in Betracht, sofern sich beide nach der Umweltprüfung und der regionalplanerischen Abwägung prinzipiell als geeignet und festlegungswürdig erweisen. Für den Fall aber, dass dies nicht möglich sein sollte, wurden fünf zusätzliche alternative Suchräume für ein VRG Sicherung in den weiteren regionalplanerischen Prozess einbezogen, die sich ebenfalls im weiteren Umfeld des aktiven Steinbruchs befinden. Zwei dieser alternativen Suchräume („Rannwald-Nord“ und „Kalkofen/Elmen“) liegen in nachgewiesenen und wahrscheinlich bauwürdigen Vorkommen gemäß LGRB-Beschreibung. Um eine größere Auswahl an Optionen für die Festlegung eines Vorranggebietes zur Sicherung zur Verfügung zu haben, wurden als weitere alternative Suchräume für

die Umweltprüfung drei zusätzliche Gebiete gewählt, die innerhalb von Vorkommen liegen, die das LGRB bisher nur als „prognostiziert, bauwürdige Bereiche vermutet“ beschrieben hat; das heißt, dass hier die Qualität der geologischen Erkundung zwar derzeit geringer ist, deshalb aber eine prinzipielle Abbauwürdigkeit und Eignung für die Festlegung als Vorranggebiet (oder ggf. Vorbehaltsgebiet) in der Regionalplanung nicht ausgeschlossen ist, sondern derzeit nur etwas weniger wahrscheinlich ist als bei Gebieten in „nachgewiesenen“ Vorkommen. Dies sind die Gebiete „Müllerskreuz“, „Klapfenhardt“ und „Schönbühl“.

Diese Alternativen stellen derzeit also ebenfalls „vernünftige“ Alternativen dar, also Alternativen, die innerhalb des Plangebietes liegen, das Erreichen des Planungsziels erlauben (Anlage 1 Nr. 2d LplG) und die aus planerischer Sicht derzeit noch Aussicht auf Realisierung haben (*auch wenn dem Regionalverband zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorentwurfs u. a. die arten- und naturschutzfachlichen Erkenntnisse und die Anmeldung als FFH-Gebiet für das Gebiet „Klapfenhardt“ bekannt sind, die zum Ausscheiden dieses Gebietes als potenzielles Industrie- und Gewerbegebiet der Stadt Pforzheim geführt haben; dies allein stellt zum aktuellen Stand der Regionalplanfortschreibung jedoch noch kein Tabukriterium für die Suche nach einem Vorranggebiet zur Sicherung von Rohstoffen dar. Die konkrete Eignung oder Nichteignung eines Suchraumes für die Festlegung eines Vorranggebiets muss im Zuge der noch ausstehenden Umweltprüfung ermittelt werden*). Nach Vorliegen der Umweltprüfung, der Bewertung aller Belange und der Abwägung bleibt es der Entscheidung der Gremien vorbehalten, im welchem der untersuchten alternativen Suchräume tatsächlich ein Vorranggebiet (oder ggf. ein Vorbehaltsgebiet) zur Sicherung von Rohstoffen festgelegt werden soll, oder ob im Umfeld des Standortes Keltern-Dietlingen kein solches Gebiet festgelegt werden soll.

Umweltauswirkungen...

Abwägung... später noch zu ergänzen].

4. Regionale Infrastruktur

[entspricht Beschluss PA vom 24.11.2021]

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 Entwurfsparametern 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 Ausbaustandard 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 wohlhabendes 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** angestellt, 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 Stunden-takt, 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 Magistrale, 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 Pfinztal-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 Pfinztal-Kleinsteinbach), 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 Eingleisigkeit 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 fahrzeugseitige Lösungen, z. B. mit Wasserstoffantrieben oder batterieelektrischem Antrieb, sein.

Für den Südabschnitt 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 Alb-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.

Schienenverkehr 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 Logistiknutzungen 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 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.

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 Umschlageinrichtungen, 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 Frequentierung 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,

* 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

- 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.

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):

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.

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

4.2 Telekommunikation *[muss noch aktualisiert werden/Ziel: Gigabitfähige Glasfaserinfrastruktur schaffen].*

G *Dem Bereich der Telekommunikations-Infrastruktur soll mit dem Ziel eines regionsweit gleichwertigen Ausbaues hochwertiger digitaler Infrastrukturen (z.B. Breitband-Netze für DSL-Anschlüsse) zur Schaffung einer flächendeckenden Versorgung und gleichwertiger Rahmenbedingungen insbesondere auch im ländlichen Raum künftig verstärkt Beachtung geschenkt werden.*

Begründung:

Grund dafür ist die immer stärkere Orientierung des Daten- und Informationsaustausches sowohl in den Verwaltungen als auch der Wirtschaft hin zu digitalen Medien, und der daraus resultierenden Aufgabe, dafür die erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, auch hinsichtlich der notwendigen Netzinfrastruktur. Die potenziell geringere Anschluss- und Nutzungsdichte im ländlichen Raum lässt hier eher Lücken erwarten, die möglichst vermieden werden sollen.

4.3 Energie

Das Kapitel 4.3 Energie wird im Rahmen eines eigenständigen Teilregionalplans Erneuerbare Energien behandelt (Beschluss der Verbandsversammlung am 08.07.2020).