

## 4. Bereiche für Trassen und Infrastrukturvorhaben

### 4.1 Verkehr

4.1.0 Die Verkehrsinfrastruktur der Region ist für ein Gesamtverkehrssystem auszugestalten, das sowohl den grenzüberschreitenden, den überregionalen als auch den notwendigen regionalen Verkehrsbedarf der Bevölkerung aus den Daseinsfunktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Sich-Bilden, Erholen in einem zumutbaren Zeitaufwand abdeckt. Darüber hinaus hat die Verkehrsinfrastruktur dem nationalen und internationalen Verkehrsbedarf insbesondere in/aus Richtung Frankreich und der Schweiz/Italien ausreichend Kapazitäten anzubieten.

G

Anlagen (Infrastruktur) und Betrieb des Gesamtverkehrssystems sollen dahingehend weiterentwickelt werden, daß einerseits der notwendige Verkehrsbedarf effizienter befriedigt werden kann, daß andererseits die Bevölkerung in ihrer Sicherheit und Gesundheit sowie die Natur und das Landschaftsbild so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Soweit möglich ist dem Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr sowie dem ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Priorität einzuräumen.

Entsprechend diesen Grundsätzen ist darauf hinzuwirken,

- die Nord-Süd-Transitstrecken der Region, insbesondere aber die Oberrheinstrecke der DB, in ihrer Leistungsfähigkeit zu verbessern und durchgehend viergleisig auszubauen,
- durch Basis-Tunnels an Gotthard und Lötschberg für den Schienenverkehr den rasch wachsenden Transit von und nach Italien umweltschonend abzuwickeln und zu beschleunigen,
- auch im Ost-West-Verkehr die Schienen-Fernverkehrsverbindung auszubauen,
- die Verbindungen über den Rhein hinweg nach Frankreich, durch den Neubau von Eisenbahn- und/oder Straßenbrücken bei Kehl, Breisach und Schwanau/Gerstheim, sowie darüber hinaus für den mehr örtlichen Bedarf durch Straßenbrücken oder Fähren bei Kappel, Weisweil und Hartheim, weiter zu verbessern,
- durch geeignete Lenkungseinrichtungen die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen noch besser als bisher auszulasten sowie durch betrieblich-organisatorische Maßnahmen das Gesamtverkehrssystem leistungsfähiger und sicherer zu machen,
- im öffentlichen Personenverkehr den Verbund bzw. Tarifgemeinschaften und sonstigen Kooperationen zwischen den öffentlichen und privaten Verkehrsträgern zu fördern,
- zur Verbesserung der Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel Regionalverbände mit einheitlicher Tarifstruktur zu schaffen,
- im Güterverkehr die Arbeitsteilung und Kooperation zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu verbessern und hierbei die Transportmöglichkeiten der Schiene und des Binnenschiffs stärker zu nutzen (z.B. Gleisanschluß für den Hafen Breisach),
- die nicht auf der Verbrennung fossiler Rohstoffe basierenden individuellen Verkehrsmittel (Fahrrad, Solarfahrzeuge) weit stärker als bisher zu nutzen und die dafür notwendige Infrastruktur auszubauen (z.B. Fahrradwege),
- die Telekommunikation weiter auszubauen,

- die Verkehrsanlagen in ihrer Dimensionierung und Ausgestaltung dem Charakter und der Belastbarkeit des von ihnen durchquerten Freiraums besser anzupassen,
- die für Erschließung und Verbindung nicht notwendigen Verkehrsflächen zu rekultivieren bzw. aufzulassen.

Begründung:

Der Verkehr in der Region ist als eine Einheit zu betrachten. Welche Verkehrsmittel zur Befriedigung des notwendigen Verkehrsbedarfs benutzt werden, soll sich unter Beachtung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens am Markt ergeben, wobei künftig die negativen Umweltaspekte insbesondere des Straßenverkehrs stärker als bisher gewichtet werden müssen. Gerade der motorisierte Individualverkehr belastet Mensch und Natur in ganz erheblichem Maße. Die zunehmende Umweltbelastung durch diesen Verkehr muß reduziert werden (Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, Verkehrsvermeidung). Demzufolge ist dem ÖPNV bei der Bewältigung des regionalen Verkehrsbedarfs eine wachsende Bedeutung zuzumessen, wie dies auch schon in den Nahverkehrskonzepten der Region (z.B. Regio-Umweltkarte im Raum Freiburg, Tarifgemeinschaft Ortenau [TGO]) mit Erfolg eingeleitet wurde und künftig noch weiter vorangetrieben werden muß.

Bei der Befriedigung des notwendigen Verkehrsbedarfs der Region sind die den menschlichen Aktivitäten im Bereich von Wirtschaft, Versorgung, Beruf und Ausbildung entspringenden, regelmäßig wiederkehrenden Verkehrsbedürfnisse mit Vorrang zu behandeln; die Berücksichtigung des Freizeitverkehrs ist nachrangig.

Zum notwendigen Verkehrsbedarf der Region hinzu tritt der Verkehrsbedarf im internationalen Rahmen; er spielt bei der Grenzlage der Region eine besondere Rolle.

Um diesen Verkehrsbedarf insgesamt befriedigen zu können, ist eine quantitativ und qualitativ ausreichende Verkehrsinfrastruktur vorzuhalten:

- im internationalen Verkehr betrifft dies vor allem die großen Verkehrslinien Rhein, Rheintalbahn, Autobahn A 5 sowie die zugehörigen Querverbindungen über den Rhein hinweg, wobei angestrebt werden sollte, den Transit ausgewogen auf die Verkehrswege beiderseits des Rheins zu verteilen,
- im nationalen und regionalen Verkehr betrifft dies vor allem die wichtigen Querverbindungen im Bereich des Kinzig- und des Höllentals.

Die Entscheidung der Schweiz für einen Eisenbahn-Gotthard-Basis-Tunnel sowie für einen Lötschberg-Basis-Tunnel hat dabei ganz wesentliche Auswirkungen für die Region im Hinblick auf die Vorhaltung zusätzlicher Verkehrseinrichtungen wie Container- und Huckepackterminals, „Rollende Landstraße“, Speditionsfrachtzentren u.ä. Der RVSO ist bereit, die aus den Alpentransversalen zu erwartenden Verkehrssteigerungen im Nord-Süd-Transit und die daraus resultierenden Belastungen auf sich zu nehmen. Diese Bereitschaft der Region ist mit der Forderung verbunden, daß durch diesen Transitverkehr der Regional- und Nahverkehr keinesfalls beeinträchtigt werden darf<sup>1</sup>, ja es wird vielmehr erwartet, daß mit der Kapazitätserweiterung auf der Rheintalstrecke auch der Schienennahverkehr erheblich verbessert wird.

---

<sup>1</sup> RVSO (1981): Zukunft für den Schienenverkehr in der Region Südlicher Oberrhein, Freiburg i.Br., S. 20, S. 30; Regionalplan 1980, Planziel 11.5.5; neuer Plansatz 4.1.2.2.

Der übrige Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen wird sich künftig daran orientieren müssen, daß bei rasch steigendem Ersatzbedarf ein immer geringeres Finanzvolumen für Neuinvestitionen zur Verfügung steht. Ferner haben sich die Verkehrsplanungen im wachsenden Maße strengen Umweltverträglichkeitsprüfungen zu stellen. Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, Begrenzung des Flächenverbrauchs, bessere Nutzung des vorhandenen Verkehrsflächen- und Verkehrsmittelangebotes, ggf. Reduzierung von Straßenquerschnitten in hochsensiblen Freiraumabschnitten oder Rückbau von Straßen und anderen Verkehrstrassen, umweltverträglichere Verkehrsmittel insbesondere im Nahverkehr sind wichtige regionale Forderungen, die von der Verkehrsplanung verstärkt beachtet werden müssen.

Dies zwingt dazu, die vorhandenen Verkehrsnetze in ihrer erforderlichen Maschenweite und Ausprägung zu überdenken. Eine Konsequenz daraus ist die Definition eines regional bedeutsamen Straßennetzes, das zur Aufrechterhaltung der Versorgung und Verbindung in der Region unverzichtbar ist (vgl. Plansätze 4.1.1).

Die im Plansatz 4.1.0, dritter Absatz, enthaltenen Forderungen sind grundlegende Inhalte einer Verkehrspolitik der Region. Ihre Umsetzung wird in den folgenden Plansätzen präzisiert.

#### 4.1.1 Straßenverkehr

##### 4.1.1.1 Regional bedeutsames Straßennetz

Z *Das zur Entwicklung des Verbandsbereiches bedeutsame Straßennetz ist in der Raumnutzungskarte in genereller Linienführung dargestellt. Entsprechend ihrer raumordnerischen Funktion werden die einzelnen Netzteile gemäß GVP'86 nach drei Kategorien unterschieden:*

- *Kategorie I - Verbindung zwischen benachbarten Verdichtungsräumen, Verbindung zwischen Oberzentren und Verdichtungsräumen sowie Verbindung zwischen benachbarten Oberzentren - ,*
- *Kategorie II - Verbindung von Mittelzentren zum zugehörigen Oberzentrum sowie Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren - ,*
- *Kategorie III - Verbindung von Unter- und Kleinzentren zum zugehörigen Mittelzentrum sowie Verbindung der Unter-/Kleinzentren untereinander - .*

*In Übereinstimmung mit dem Generalverkehrsplan'86 werden folgende Straßen den drei Kategorien zugeordnet:*

- *Kategorie I*

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>
1	A 5	nördl. -	südl. Verbands-grenze		großräumige Verbindung
2	A 862	Rheinbr. Stein- stadt -	A 5		großräumige Verbindung
3	B 28	Europabrücke Kehl -	B 500 (Kniebis)		Verbindung OZ - OZ Ost-West-Verbindung
4	B 33 a	A 5 (Offen- burg) -	B 3 (Offen- burg)		Verbindung OZ - OZ Ost-West-Verbindung

## – noch Kategorie I

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>
5	B 33	B 3 (Offenburg) - (Triberg) einschl. Umfahrungen Haslach, Hausach, Hornberg			Verbindung OZ - OZ; Ost-West-Verbindung; ggf. neuer BAB-Anschluß erforderlich
6	B 31 west	Rheinbrücke Breisach - A 5 (Freiburg-Mitte)			Verbindung OZ - OZ Ost-West-Verbindung
7	B 31	A 5 (Freiburg-Mitte) - (Döggingen)			Verbindung OZ - OZ <sup>1</sup> Ost-West-Verbindung

## – Kategorie II

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>
1	B 3 neu	nördl. Verbandsgrenze - L 87 (Achern)			Verbindung MZ - MZ
2	B 3	L 87 (Achern) - Offenburg (Englerstr.)			Verbindung MZ - MZ
3	B 3	B 33 (Offenburg) - nördl. Kippenheim			Verbindung MZ - MZ
4	B 3	Ettenheim - südl. Ringsheim			Verbindung MZ - MZ
5	B 3	südl. Kenzingen - nördl. Teningen-Köndringen			Verbindung MZ - MZ
6	B 3	südl. Teningen-Köndr.-Emmendingen			Verbindung MZ - MZ
7	B 3	Umfahrung Emmend.-Wasser - Schallstadt einschl. Verlegung in Freiburg			Verbindung MZ - MZ
8	B 3	südl. Bad Krozingen - südl. Verbandsgrenze			Verbindung MZ - MZ
9	B 500	nördl. Verbandsgrenze - (Waldshut)			großräum. Tourismusstr.
10	L 87	A 5 (Achern) - B 500 (Ruhestein)			Anbindung Tourismus an BAB
11	B 36	Kehl-Sundheim - Kehl-Marlen			Verbindung MZ - MZ
12	B 36	A 5 (Lahr) - B 3 (Lahr)			Anbindung MZ an Kat. I

<sup>1</sup> Die großräumige Ost-West-Verbindung verläuft über die A 98 (Hochrhein-Autobahn)

## – noch Kategorie II

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>
13	B 415	B 3 (Lahr) - B 33 (Biberach)			Verbindung MZ - MZ
14	L 113 neu	Rheinbrücke Sasbach - B 3 (Malterdingen)			Verbindung MZ - MZ
15	B 294	A 5 (Frbg.-N.) - B 33 (Haslach) einschl. Umfahrungen Winden, Elzach			Verbindung MZ - MZ
16	L 114	A 5 (Teningen) - südl. Teningen			Anbindung MZ an Kat. I
17	L 186	B 3 (Emmend.) - B 294 (Waldkirch)			Verbindung MZ - MZ
18	L 173	B 294 (Bleibach) - (B 500)			Verbindung MZ - MZ
19	B 31	A 5 (Frbg.-Süd) - B 3			Anbindung OZ an Kat. I
20	L 120	B 31 west (Breisach) - B 3 neu (Bad Krozingen)			Verb. Rheinbrücke (Kat. I) mit A 5 (Kat. I)
21	B 378	Rheinbr. Neuenburg - B 3			Verbindung MZ - Kat. I
22	L 131	B 3 (Müllh.) - Müllheim			Verbindung MZ - Kat. I
23	L 126	B 31 (Kirchz.) - (Todtnau)			Verbindung OZ - UZ/MZ
24	B 317	(Todtnau) - B 31 (Titisee-Neustadt)			Verbindung MZ - MZ
25	B 315	B 317 (Titisee) - (Bonndorf)			Verbindung MZ - MZ

## – Kategorie III

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>
1	L 87 a	B 3 neu - Achern			Anbindung UZ
2	B 3 alt	Achern - L 87			Anbindung UZ
3	L 86	Achern - B 500 (Unterstmatt)			Anbindung Tourismus/UZ
4	L 88	L 89 (Oberkirch) - L 87 (Achern)			Verbindung UZ - UZ
5	L 89	Oberkirch - Renchen			Verbindung UZ - KIZ
6	L 86 a	Oberkirch - Kappelrodeck			Verbindung UZ - KIZ

– noch Kategorie III

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>
7	B 28 alt	Oberkirch			Anbindung UZ
8	L 92	B 28 (Oppenau) - B 500 (Zuflucht)			Anbindung Tourismus
9	B 36	nördl. Verbandsgrenze - B 28 (Kehl)			Verbindung UZ - MZ
10	L 90	B 36 (Bodersweier) - nördl. Kehl-Kork			Verbindung KIZ - KIZ
11	L 90	B 28 (westl. Willstätt) - Sander Kreuz			Anbindung KLZ
12	B 33	Sander Kreuz - Offenburg			
13	L 91	Willstätt - B 36 (Kehl-Marlen)			Verbindung KIZ - KIZ
14	L 99	Schutterwald - Offenburg			Verbindung OZ - UZ/KLZ
15	B 36	L 98 - Schwanaue-Allmannsweier			Verbindung MZ - KIZ/UZ
16	L 104	Ichenheim - Ottenheim			Verbindung KIZ - UZ
17	L 118	Meißenheim - B 36			Verbindung UZ - KIZ
18	L 100	B 36 (Allmannsweier)-Nonnenweier			Rheinparallelstraße
19	L 104	Wittenweier - L 113 (Vogtsburg)			Rheinparallelstraße
20	L 94	B 33 (Biberach) - B 28 (Löcherberg)			Verbindung UZ - KIZ
21	L 93	Bad Peterstal - (Schapbach)			Verbindung MZ - UZ
22	L 96	B 294 (Wolfach) - (Schapbach)			Verbindung MZ - UZ
23	L 108/B 33	Hornberg - (Schramberg)			Verbindung KIZ - MZ
24	L 107	B 33 - B 294 (Elzach)			Verbindung KIZ - UZ
25	L 103	B 33 (Steinach) - Fähre Kappel			Verbindung MZ - KIZ
26	L 102	B 415 (Seelbach) - L 103 (Schweighausen)			Netzzusammenhang
27	L 101	B 294 (Elzach) - L 103			Verbindung KIZ - KIZ
28	L 106	L 103 (Streitberg) - B 3 (Kenzingen)			Netzzusammenhang
29	L 111	B 3 (Herbolzh.) - Rheinhausen			BAB-Anschluß

– noch Kategorie III

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>
30	L 105	B 3 (Kenzingen) - Endingen			Verbindung UZ - UZ
31	L 113	Freiamt - B 3 (Malterdingen)			Netzzusammenhang
32	L 113	L 113 neu (Riegel) - B 31 west (Breisach)			Verbindung UZ - KIZ
33	L 110	L 103 (Streitberg) - B 3 (Denzlingen) einschl. Umfahrung Denzlingen (Unterdorf)			Netzzusammenhang
34	L 116	Riegel - K 4977 (westl. Neuershausen)			Verbindung UZ - KIZ
35	L 114/L116	A 5 (Teningen) - Neuershausen			Verbindung MZ - KIZ
36	L 109	Oberprechtal - (Triberg)			Verbindung UZ - UZ
37	L 112	B 3 (Denzlingen) - L 127 (St. Peter)			Verbindung KIZ - MZ
38	L 115	L 113 (Vogtsburg) - Gottenheim			Verbindung KIZ - KIZ
39	L 187	A 5 (Freiburg-Nord) - B 3 alt (Offnadingen)			Verbindung KIZ - UZ
40	L 129	Staufen - B 3			Verbindung UZ - KIZ
41	L 123	B 3 neu (Bad Krozingen) - Wiedener Eck einschl. Umfahrung Staufen			Verbindung UZ - UZ
42	L 134	„K 4983 neu“ (Weinstetter Hof) - Südwest- anbindung IKG Breisgau			Südl. Anbindung IKG Breisgau an Kat. I
43	L 131	Müllheim - (Haldenhof)			Verbindung MZ - UZ
44	L 134	B 378 (Neuenburg) - (Schliengen)			Verbindung KIZ - KIZ
45	L 127	B 31 (Kirchzarten) - L 128 (St. Märgen)			Netzzusammenhang
46	L 128	B 31 (Buchenbach) - Neustadt			Netzzusammenhang
47	L 172	B 31 (Neustadt) - (Hammereisenbach)			Verbindung MZ - UZ
48	K 4964	Raum Neustadt			Anbindung MZ
49	L 156	Titisee-Neustadt - B 500 (Schluchsee)			Verbindung MZ - KIZ
50	L 170	B 31 (Löffingen) - Wutachschlucht (-Bonndorf) - B 500			Verbindung KIZ - UZ

V In Abweichung vom Generalverkehrsplan'86 wird vorgeschlagen, folgende Straßen zuzuordnen:

– der Kategorie I

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	GVP '86
1	L 87	Rheinbr. Freistett	-	A 5 (Achern)	Großräumige Verbindung Ost-West-Verbindung	II
2	L 98	gepl. Rheinbr.	-	A 5 (OG)	Verbindung OZ - OZ Ost-West-Verbindung	II
3	B 294	B 33 (Hausach)	-	(Schiltach)	Verbindung OZ - OZ Ost-West-Verbindung	II

Dabei wird vorgeschlagen, die L 87 zwischen der Rheinbrücke Freistett und der B 3 neu in Achern sowie die L 98 in dem genannten Abschnitt zu Bundesstraßen aufzustufen.

– der Kategorie II

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	GVP '86
1	B 3 neu	OG (Englerstr.)	-	OG (B 33 a)	Verbindung MZ - MZ Nordwestumfahrung OG	-
2	B 3 neu	nördl. Kippenheim	-	Ettenheim	Verbindung MZ - MZ Umfahrung Kippenheim/ Mahlberg	-
3	B 3 neu	südl. Ringsheim	-	südl. Kenzingen	Umfahrung Herbolzheim Kenzingen	-
4	B 3	im Bereich Teningen	-	Köndringen	Verbindung MZ - MZ Umfahrung Teningen-Köndringen	-
5	B 3	Emmendingen	-	Emmendingen-Wasser	Verb. MZ - MZ. Umfahrung Emmendingen-Stadt	-
6	B 3	Schallstadt	-	Bad Krozingen	Verb. MZ - MZ. Umfahrungen; „Schneckental“-Lösung; Trasse unbestimmt	-

## – noch Kategorie II

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	GVP '86
7	.....	Stadumfahrung Kehl („Ringstraße“)			Ersatz für B 36 alt	-
8	B 36 neu	B 28 (Kehl-Kork) - B 36 (Sundheim)			Verb. MZ - OZ. Umfahrung Kehl	-
9	B 36	Kehl-Marlen - L 98			Verb. MZ - MZ. Umfahrung der Ortslagen Marlen u. Goldscheuer	-
10	.....	südl. Teningen - Emmendingen			Anbindung MZ an BAB	-
11	.....	B 3 (FR-St. Georgen) - B 3 (Gundelfingen)			Verb. MZ - MZ. „Westrandstraße“ Freiburg; künftige B 3-Umfahrung	-

## – der Kategorie III

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	GVP '86
1	K 5308	L 87 - Achern			Verbindung UZ - UZ	-
2	B 36 alt	B 28 (Kehl) - Kehl			Anbindung MZ	II
3	L 90	Umfahrung Kehl-Kork - B 28			Verbindung KLZ - KLZ	-
4	B 3	Offenburg (Freiburgerstr./Okenstr.)			Anbindung OZ	-
5	.....	Osttangente Offenburg Verlängerung Moltkestraße zur B 3			Anbindung OZ	-
6	L 99 neu/ K5326	Nördl. Umfahrung Ortenberg - B 33			Verbindung OZ - UZ	-
7	...../L 99	Nordwestspange Gengenbach - B 33			Verbindung UZ - OZ/MZ	-
8	K 5330	Schutterwald - B 36 (Neuried)			Verbindung OZ - KLZ	-
9	K 5342/ 5343/5368	Nonnenweier - Wittenweier			anstatt L 104	-

– noch Kategorie III						
lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	GVP '86
10	.....	B 36 - B 3			Nördl. Erschließung IKG Ortenau (BAB-Anschluß-Option); Trasse unbestimmt; Ersatz für L 118	-
11	.....	IKG Ortenau Nord-Süd			Verbindung	-
12	.....	B 36 - B 3			Rheinstraße Lahr	-
13	B 36 neu	Rheinübergang - A 5 (Lahr)			Verbindung MZ - Rheinübergang	II
14	5349	A 5 - einschl. Umfahrung Rust			Anschluß Europapark	-
15	B 3 alt	südl. Ringsheim - südl. Kenzingen			Anbindung UZ	II
16	L 114	B 3 (Köndringen) - südl. Teningen			Verbindung MZ - KLZ	II
17	B 294 alt	Raum Wolfach			Anbindung MZ	-
18	B 33 alt	Raum Haslach			Anbindung MZ	-
19	B 33 alt	Raum Hausach			Anbindung MZ	-
20	B 294alt/...	Raum Waldkirch			Anbindung MZ	-
21	K 4977/ L 114 neu	Neuershausen - Umfahrung Bötzingen			Verbindung KLZ - MZ	-
22	B 3	L 122 - BAB-Zubringer (Basler-/Kronenstraße)			Anbindung OZ	-
23	.....	Schloßberggring Freiburg			Anbindung OZ	-
24	B 31 alt	FR-Tiengen - A 5 (FR-Süd)			Netzzusammenhang	-
25	B 3	L 187 (Offnadingen) - südl. Bad Krozingen			Anbindung UZ	II
26	K 4982	Raum Bad Krozingen			Anbindung UZ	-

– noch Kategorie III

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	GVP '86
27	„K 4983 neu“	A 5 (neuer BAB-Anschluß)	-	B 3	Verbindung Kat. I mit Kat. II (Umfahrung Bremsgarten, Trasse unbestimmt)	-
28	K 4942	IKG Breisgau	-	„K 4983 neu“	Verbindung IKG Breisgau mit Kat. II (B 3)	-
29	.....	IKG Breisgau	-	L 134	Südwestanbindung IKG Breisgau	-
30	.....	„K 4983 neu“	-	IKG Breisgau	Nordanbindung IKG Breisgau	-
31	.....	Raum Breisach	-		Anbindung UZ	-
32	K 4941	B 3	-	Heitersheim	Anbindung KLZ	-
33	L 132	Müllheim	-	Badenweiler	Netzzusammenhang	II
34	L 140	Badenweiler	-	(Tegernau)	Netzzusammenhang	II
35	K 4911	Raum Kirchzarten	-		Anbindung UZ	-
36	L 126 alt	Raum Kirchzarten	-		Anbindung UZ	-
37	L 123 alt	Raum Staufen	-		Anbindung UZ	-
38	K 4961	Hinterzarten	-		Anbindung KIZ	-
39	K 4962/...	Titisee	-		Anbindung Titisee	-

V In Abweichung vom Generalverkehrsplan'86 wird vorgeschlagen, folgende Straßen nicht den Kategorien I bis III zuzuordnen:

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	GVP '86
1	L 86 a	(Ottersweier)	-	L 87	Keine zentralörtl. Verb.	III
2	L 87 a	(Moos)	-	B 3 neu	Keine zentralörtl. Verb.	III
3	L 95	Appenweier	-	Odelshofen	Keine zentralörtl. Verb.	III
4	L 99	Dundenheim	-	Schutterwald	Funkt. übernimmt K 5330	III
5	L 99	OG (Südring)	-	westl. Gengenbach	Funktion übernimmt K 5326/B 33	
6	L 105	Bereich Forchheim			wird durch L 113 neu ersetzt	III
7	L 114	Breisach	-	Bötzingen	Funktion geht auf B 31 west über	III
8	L 116	K 4977 B 31 west (Umkirch)			Keine zentralörtl. Verb.	III
9	K 9850/ L 133	Freiburg	-	Stegen	Funktion geht auf B 31 ost über	III
10	L 121	Freiburg	-	Kirchzarten	Funktion geht auf B 31 ost über	III
11	L 124	Freiburg	-	Notschrei (Schauinslandstraße)	Keine zentralörtl. Verb.	III
12	L 122	Freiburg	-	Kirchhofen	Funktion geht auf B 3 neu über	III
13	B 3	Schallstadt	-	L 187 (Offnadingen)	Funktion geht auf B 3 neu über	II
14	L 134	Ihringen	-	Rimsinger Ei	Keine zentralörtl. Verb.	III
15	L 134	Rimsinger-Ei	-	Neuenburg	Keine zentralörtl. Verb.	III
16	L 125	Müllheim	-	Staufen	Funktion wird von B 3/ L 129 übernommen	

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	GVP '86
17	.....	Badenweiler	-	Oberweiler	Kurfunktion Badenweiler	III
18	L 132	Badenweiler	-	(Kandern)	Funktion wird von B 3/ L 134 übernommen	III
19	L 182	B 31 (Rötenbach)	-	Göschweiler	Funktion kann von B 31/ L 170 wahrgenommen werden	III
20	L 168 a	B 500 (Aha)-Aeule	-	(Bernau)	Keine zentralörtl. Verb.	III

#### Begründung:

Die Kategorisierung der Straßen verfolgt das Ziel, bestimmte Straßen der Region in ihrer Funktion als Verbindungen zwischen Zentralen Orten hervorzuheben. Diese Hervorhebung ist notwendig, um die durch die Raumordnung und Regionalplanung erfolgte Festlegung der Siedlungsstruktur nachhaltig zu stützen. Nach LEP, Plansatz 1.5.6 „ist eine gute verkehrliche Verbindung der Zentralen Orte untereinander, vor allem mit den Zentralen Orten höherer Stufe anzustreben“.

In Anlehnung an die Zentralen Orte bietet sich die im Generalverkehrsplan'86 festgelegte Abstufung des regional bedeutsamen Straßennetzes nach den dort genannten drei Stufen an. Je hochrangiger dabei die Einstufung, desto leistungsfähiger sollten diese Straßen sein und entsprechend qualitativ besser sollte sich der Verkehr auf diesen Straßen zur Erfüllung der Versorgungs- und Verbindungsfunktionen abwickeln können<sup>1</sup>. Die Beseitigung von Engpässen und Behinderungen in diesem Netz sind daher ein besonderes regionales Anliegen. Insofern gibt die Kategorisierungsstufe einen wichtigen Hinweis auf die Notwendigkeit des Ausbaus von Straßen, wenn es um die Prioritätensetzung geht.

Das in der Raumnutzungskarte dargestellte kategorisierte Netz deckt sich zum großen Teil mit der Darstellung im Generalverkehrsplan'86. An manchen Stellen ist von dieser Darstellung abgewichen. Hierfür gibt es wichtige Gründe, die aus den Tabellen hervorgehen.

Unterschieden wird in „vorhanden“ und „geplant“. Planungen sind, soweit bekannt, mit der derzeit beabsichtigten Linienführung dargestellt und in den Tabellen grob beschrieben. Vorhandene Parallelstraßen zu künftigen Planungen, die heute noch die Funktion der geplanten Straßen haben<sup>2</sup>, sind ganz bewußt nicht dargestellt; es wird dadurch im Plan die regionale Willensbildung für die Zukunft deutlicher; dennoch behalten diese Parallelstraßen ihre gemäß GVP'86 zugewiesene Funktion so lange, bis die Planungsmaßnahme realisiert ist.

<sup>1</sup> Die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen legt hierfür in ihren „Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS -“, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes - RAS/N -“ Kriterien für eine sichere Verkehrsabwicklung und eine bestimmte Verkehrsqualität fest. Wegen der Vielfalt der zu berücksichtigenden Belange geschieht dies durch Festlegung bestimmter Bandbreiten für angestrebte Reisegeschwindigkeiten, aus der in Abhängigkeit von den konkurrierenden Zielsetzungen flexibel und sachgerecht die notwendigen Vorgaben für die entwurfs- und verkehrstechnische Bemessung bestimmt werden können. Diese Richtlinien sind für die Straßenbauverwaltung Orientierungshilfe für ihre Planungen.

<sup>2</sup> vgl. das Netz im GVP'86.

## 4.1.1.2 Regional bedeutsame Straßenbaumaßnahmen

Z Das regional bedeutsame Straßennetz ist in Teilen weiterzuentwickeln und zu verbessern. Im einzelnen ist auf den Ausbau bzw. die Neutrassierung folgender Straßennetzabschnitte hinzuwirken:

## Kategorie I

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	Fußnote
1	A 5	Umbau „Offenburger Ei“				1
2	A 5	teilw. 6-streifiger Ausbau				1,2
3	A 5/.....	Anschlußstelle Friesenheim			2. Anbindung IKG Ortenau, weiterer Bedarf, Option	3,6, 11
4	A 5/K 5349	Anschlußstelle Ringsheim			Anschluß Europapark	10/11
5	A 5/ „K 4983 neu“	Anschlußstelle Hartheim/ Heitersheim			Anbindung IKG Breisgau vordringlicher Bedarf	3,6, 11
6	L 87	östl. Freistett - östlich A 5			in Planfeststellung	4/11
7	B 28	Umfahrung Oberkirch und Lautenbach				1
8	B 28	Umfahrung Oppenau				2
9	B 28	Umfahrung Bad Peterstal/ Griesbach			Ausbau dringend erforderlich	2
10	L 98	gepl. Rheinbrücke - A 5			in Planfeststellung	4/11
11	B 33 a/B 33	A 5 - südl. Gifzsee			Neubau bzw. Ausbau	1
12	B 33	Umfahrung Haslach			in Planung	1
13	B 33	Umfahrung Hausach			in Bau	1
14	B 33	Umfahrung Gutach				2

(1) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.

(2) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „weiterer Bedarf“ enthalten.

(3) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

(4) im Bedarfsplan Landesstraßen „bis 1995“ enthalten.

(5) im Bedarfsplan Landesstraßen „nach 1995“ vorgesehen.

(6) im Bedarfsplan Landesstraßen nicht enthalten.

(7) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise enthalten.

(8) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise derzeit nicht enthalten.

(9) Verbesserungsmaßnahme im Zuge laufender Unterhaltung.

(10) Vorschlag Fachverwaltung.

(11) Vorschlag RVSO.

*noch Kategorie I*

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>	<i>Fußnote</i>
15	B 33	Umfahrung		Hornberg	planfestgestellt	2
16	B 31 west	Rheinbr.		Breisach - A 5	in Planfeststellung	1
17	B 31 ost	Stadttunnel		Freiburg	Planung des Regprä.s.	10/2
18	B 31 ost	FR-Ganterbrauerei -		Kirchzarten	in Bau	1
19	B 31 ost	Kirchzarten -		Hinterzarten	in Planung	2
20	B 31 ost	Friedenweiler -		Döggingen	in Planung	2
21	B 31 ost	Hinterzarten -		Titisee	in Planfeststellung	1

*Kategorie II*

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>	<i>Fußnote</i>
1	B 3 neu	Umfahrung		Achern	in Bau	1
2	B 3	Nordwestumfahrung		Offenburg		2
3	B 3	Umfahrung		Hofweier	in Planfeststellung	1
4	B 3	Umfahrung		Kippenheim/Mahlberg	in Planung	2
5	B 3 neu	Umfahrung		Herbolzheim/ Kenzingen	in Planung, teilw. in Planfeststellung	10/11
6	B 3	Umbau		Malterdinger Ei		11
7	B 3	Umfahrung		Köndringen		11/2
8	B 3	Umfahrung		Emmendingen		2

(1) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.

(2) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „weiterer Bedarf“ enthalten.

(3) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

(4) im Bedarfsplan Landesstraßen „bis 1995“ enthalten.

(5) im Bedarfsplan Landesstraßen „nach 1995“ vorgesehen.

(6) im Bedarfsplan Landesstraßen nicht enthalten.

(7) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise enthalten.

(8) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise derzeit nicht enthalten.

(9) Verbesserungsmaßnahme im Zuge laufender Unterhaltung.

(10) Vorschlag Fachverwaltung.

(11) Vorschlag RVSO.

*noch Kategorie II*

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>	<i>Fußnote</i>
-----------------	---------------	------------	----------	------------	--------------------	----------------

9	B 3	Umfahrung Emmendingen-Wasser	in Planfeststellung	1
10	B 3	Ausbau bei Denzlingen	dreistreifiger Ausbau, in Planfeststellung	9
11	B 3	südl. Denzlingen - Freiburg		2
12	B 3	Verlegung in Freiburg und entspr. Ausbau	Verlegung auf Schnewlin- straße/Bismarckallee	10/3
13	B 3	Umfahrung Schallstadt	Schneckenallösung	2/11
14	B 3	Umfahrung Bad Krozingen		1
15	L 87	Umfahrung Kappelrodeck - Ottenhöfen	ab 1992 in Bau	4
16	L 87	Umfahrung Ottenhöfen	Tunnellösung	11
17	L 87	Seebach - Ruhestein		4
18	B 36 (neu)	B 28 (Kehl-Kork) - B 36 (Sundheim)	Umfahrung Kehl	1
19	B 36	Umfahrung Kehl-Marlen/ Goldscheuer bis L 98 neu	in Planung	1
20	B 415	Umfahrung Lahr-Stadt		1
21	L 113 neu	Rheinbr. Sasbach - Riegel	Neubau dringend erforder- lich, in Planfestst.	4
22	B 294	A 5 (FR-Nord) - B 3 (Gundel- fingen)	4-streif. Ausbau einschl. Knoten	2

(1) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.

(2) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „weiterer Bedarf“ enthalten.

(3) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

(4) im Bedarfsplan Landesstraßen „bis 1995“ enthalten.

(5) im Bedarfsplan Landesstraßen „nach 1995“ vorgesehen.

(6) im Bedarfsplan Landesstraßen nicht enthalten.

(7) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise enthalten.

(8) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise derzeit nicht enthalten.

(9) Verbesserungsmaßnahme im Zuge laufender Unterhaltung.

(10) Vorschlag Fachverwaltung.

(11) Vorschlag RVSO.

*noch Kategorie II*

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>	<i>Fußnote</i>
23	B 294	Umfahrung Winden			in Planfeststellung	1
24	B 294	Umfahrung Elzach			in Planung	1
25	.....	westl. Teningen - Emmendingen			in Planung (Gutachten)	2/11
26	L 186	Umfahrung Kollmarsreute			in Abstimmung mit ABS der DB	6
27	L 173	Ausbau Simonswäldertal				4/5
28	L 120	N-O-Umfahrung Bad Krozingen			in Bau	4
29	L 126	L 121 (Kirchzarten) - B 31 neu			planfestgestellt	4
30	B 315	Umfahrung Lenzkirch				2
31	L 120	bei BAB-Ausfahrt Bad Krozingen			Entflechtung der vielen Straßeneinmündungen	4/11

*Kategorie III*

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>	<i>Fußnote</i>
1	L 90	Bodersweier - Willstätt			Teilbereiche erneuern	4
2	L 90	nördl. Kork - B 28			Umfahrung Kehl-Kork	10/11
3	.....	Osttangente Offenburg			Ausbau „Verlängerung Moltkestr.“	7
4	L 92	Oppenau - Zuflucht				4/5

- (1) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.  
(2) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „weiterer Bedarf“ enthalten.  
(3) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.  
(4) im Bedarfsplan Landesstraßen „bis 1995“ enthalten.  
(5) im Bedarfsplan Landesstraßen „nach 1995“ vorgesehen.  
(6) im Bedarfsplan Landesstraßen nicht enthalten.  
(7) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise enthalten.  
(8) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise derzeit nicht enthalten.  
(9) Verbesserungsmaßnahme im Zuge laufender Unterhaltung.  
(10) Vorschlag Fachverwaltung.  
(11) Vorschlag RVSO.

## noch Kategorie III

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	Fußnote
5	L 93	Bad Peterst.-Griesbach -		(Schapbach)	Ausbau vorh. Trasse	5
6	L 86 a	Oberkirch - Kappelrodeck			Ausbau vorh. Trasse	4/5
7	L 99	Umfahrung Ortenberg			Neubau	6
8	L 94	Biberach - Zell a.H.				4
9	B 36 neu	Rheinbr. Ottenheim - B 36			größtmögl. Schonung der Rheinaue	2
10	.....	B 36 - Nordumfahrung Kürzell - Nordumfahrung Schuttern - B 3			Neubau	11
11	„Rhein- str.“ Lahr	B 36 - B 3			Neue Unterführung unter DB	11
12	.....	IKG-Verbindung			Neubau	11
13	L 104	Ichenheim - Meißenheim				5
14	L 104	Meißenheim - Ottenheim				5
15	L 104	Wittenweiler - Kappel				4
16	L 104	Kappel - Rust			in Planung	4
17	K 5349	A 5 - Europapark			einschl. Umfahrung Rust	10/11
18	L 103	Steinach - Welschensteinach			in Planung	4
19	L 96	Wolfach - Verbandsgrenze			teilw. Ausbau	4
20	L 108	Hornberg - Verbandsgrenze			teilw. in Planung	4/5
21	L 106	bei Bleichheim				4

(1) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.

(2) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „weiterer Bedarf“ enthalten.

(3) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

(4) im Bedarfsplan Landesstraßen „bis 1995“ enthalten.

(5) im Bedarfsplan Landesstraßen „nach 1995“ vorgesehen.

(6) im Bedarfsplan Landesstraßen nicht enthalten.

(7) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise enthalten.

(8) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise derzeit nicht enthalten.

(9) Verbesserungsmaßnahme im Zuge laufender Unterhaltung.

(10) Vorschlag Fachverwaltung.

(11) Vorschlag RVSO.

## noch Kategorie III

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	Fußnote
22	L 111	A 5 - Rheinhausen				5
23	L 104	Rust - Rheinhausen			Deckenverstärkung	5
24	L 104	Leopoldskanal - Wyhl			teilw. Ausbau, Verbesserung der Linienführung	5
25	L 104	Wyhl - Sasbach - Jechtingen			teilw. Deckenverstärkung	4
26	L 113	Malterdingen Ortslage			II. BA	4
27	L 110	Freiamt - Sexau			Ausbau	4
28	GVFG-Maßnahme	Umfahrung Denzlingen			Neubau, in Planfeststellung	4
29	L 101	Biederbach - Verbandsgrenze			Ausbau, in Planfeststellung	4
30	L 109	Oberprechtal			einfacher Ausbau	4
31	L 187	A 5 (FR-Nord) - B 31 west			teilw. Ausbau bzw. Neubau	4
32	L 187	B 31 west - Gottenheim			Ausbau, in Planfeststellung	4
33	L 187	Gottenheim - Tiengen			teilw. Deckenverstärkung	4
34	L 112	Glottertal			teilw. Ausbau, in Planfeststellung	4
35	„K 4983 neu“	Südümfahrung Bremgarten			Neubau	11

(1) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.

(2) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „weiterer Bedarf“ enthalten.

(3) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

(4) im Bedarfsplan Landesstraßen „bis 1995“ enthalten.

(5) im Bedarfsplan Landesstraßen „nach 1995“ vorgesehen.

(6) im Bedarfsplan Landesstraßen nicht enthalten.

(7) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise enthalten.

(8) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise derzeit nicht enthalten.

(9) Verbesserungsmaßnahme im Zuge laufender Unterhaltung.

(10) Vorschlag Fachverwaltung.

(11) Vorschlag RVSO.

## noch Kategorie III

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Straße</i>	<i>von</i>	<i>-</i>	<i>bis</i>	<i>Bemerkungen</i>	<i>Fußnote</i>
36	„K 4983 neu“	Südfahrtung Tunsel			teilw. Neubau	11
37	.....	IKG-„K 4983 neu“			Neubau (Anbindung nach Norden)	11
38	.....	IKG-„K 4983 neu“			teilw. Neubau (Anbindung nach Osten)	11
39	.....	IKG - L 134			Neubau; Zufahrt zur L 134 (Anbindung nach Westen)	11
40	L 123	Umfahrung Staufen			in Planung	4
41	L 123	Staufen - westl. Untermünstertal			Deckenverstärkung	4
42	L 123	Ortslage Untermünstertal				5
43	L 123	Spielweg - Wiedenerock			teilw. Ausbau	5
44	L 131	Oberweiler - Schweighof				4
45	L 131	Schweighof - (Haldenhof)				5
46	L 132	östl. Müllheim			Ausbau/Verkehrsberuhigung	5
47 <sup>12</sup>	L 132	südl. Badenweiler - Verbandsgr.			Ausbau	4
48	L 140	südl. Badenweiler - Verbandsgr.			teilw. Deckenverstärkung teilw. Ausbau	4 5

(1) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.

(2) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „weiterer Bedarf“ enthalten.

(3) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

(4) im Bedarfsplan Landesstraßen „bis 1995“ enthalten.

(5) im Bedarfsplan Landesstraßen „nach 1995“ vorgesehen.

(6) im Bedarfsplan Landesstraßen nicht enthalten.

(7) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise enthalten.

(8) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise derzeit nicht enthalten.

(9) Verbesserungsmaßnahme im Zuge laufender Unterhaltung.

(10) Vorschlag Fachverwaltung.

(11) Vorschlag RVSO.

(12) lfd. Nr. 47 ist gestrichen.

noch Kategorie III

lfd. Nr.	Straße	von	-	bis	Bemerkungen	Fußnote
49	L 170	Löffingen - Göschweiler			einfacher Ausbau	4
50	L 170	Wutachschlucht			Ausbau dringend erforderlich	5
51	L 172	Eisenbach - (Hammereisenbach)			teilw. Ausbau, teilw. Deckenverstärkung	5 4

Begründung:

Das regional bedeutsame Straßennetz muß weiter ausgebaut werden, damit es seiner Aufgabe, Zentrale Orte zu verbinden und die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft zu gewährleisten, nachkommen kann.

In den Tabellen sind die in den Bedarfsplänen des Bundes, des Landes und der Kreise derzeit vorgesehenen baulichen Maßnahmen unabhängig von zeitlichen und räumlichen Prioritäten zusammengetragen. Darüber hinaus sind Maßnahmen aufgeführt und kenntlich gemacht, die nach Auffassung des RVSO in Angriff genommen werden sollen.

Zu den herausragenden Projekten hinsichtlich Bedarf, Notwendigkeit und Bedeutung gehören dabei zweifellos

- die B 31 ost mit ihren Ausbauabschnitten, insbesondere im Osten von Freiburg, aber auch im Bereich der Stadt selbst,
- die B 33 im Kinzigtal mit ihren Umfahrungen von Haslach, Hausach, Hornberg sowie
- die Bereinigung der Zufahrt nach Offenburg im Westen der Stadt (B 33 a, B 3-Knoten, Messeknoten).

Sämtliche Maßnahmen bedeuten Eingriffe in den Landschafts- und Naturhaushalt. Sie sind daher mit besonderer Sorgfalt auszuführen und haben die örtlichen Belange soweit wie möglich zu berücksichtigen. Die Grundsätze des Landschaftsrahmenplans, Ziffer 3.2, sind dabei als Rahmenvorgabe anzuwenden<sup>12</sup>.

#### 4.1.1.3 Zusätzliche Straßenverkehrsmaßnahmen

G Um einerseits das Straßenverkehrssystem leistungsfähiger und sicherer zu machen, andererseits die Umwelt zu entlasten, sind zusätzlich zu den genannten baulichen Maßnahmen zur Verbesserung des regional bedeutsamen Straßennetzes vermehrt auch andere, vorwiegend betrieblich-organisatorische Maßnahmen zu ergreifen:

(1) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „vordringlicher Bedarf“ enthalten.

(2) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „weiterer Bedarf“ enthalten.

(3) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen nicht enthalten.

(4) im Bedarfsplan Landesstraßen „bis 1995“ enthalten.

(5) im Bedarfsplan Landesstraßen „nach 1995“ vorgesehen.

(6) im Bedarfsplan Landesstraßen nicht enthalten.

(7) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise enthalten.

(8) in den Bedarfsaufstellungen der Stadt-/Landkreise derzeit nicht enthalten.

(9) Verbesserungsmaßnahme im Zuge laufender Unterhaltung.

(10) Vorschlag Fachverwaltung.

(11) Vorschlag RVSO.

(12) RVSO (1989): Landschaftsrahmenplan = Veröffentlichung des RVSO Nr. 16, Freiburg i.Br.

Es ist/sind

- die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen in den Zentralen Orten durch Orientierungshilfen und Leiteinrichtungen zu verbessern (Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr),
- Einrichtungen des Park-and-Ride, Bike-and-Ride usw. vermehrt zu schaffen sowie ganz allgemein die Verknüpfungen zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr zu erleichtern und stärker in das Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer zu bringen,
- an geeigneten Knotenpunkten Parkplätze einzurichten, um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu erleichtern („Parken und Mitfahren“),
- mit Wechselverkehrszeichen, Tempobegrenzungen, Leiteinrichtungen usw. zur besseren Kapazitätsauslastung, zur Verstetigung des Verkehrsflusses und zur Beruhigung von einzelnen Straßen und Quartieren beizutragen,
- das Radwegenetz zu ergänzen und zu erweitern,
- die Erschließung der Fläche für den motorisierten Individualverkehr zu entfeinern (Sperrungen, Rückbau u.ä.).

Begründung:

Durch betrieblich-organisatorische Maßnahmen können Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage beeinflußt werden. Dabei ist eine umfassende Information des Verkehrsteilnehmers wichtig, um einen guten Wirkungsgrad zu erreichen. Desgleichen können durch solche Maßnahmen auch verkehrliche Belastungen gemildert werden.

Vielversprechend bezüglich der Verminderung des Straßenverkehrs sind Maßnahmen, die versuchen, Individualverkehr und öffentlichen Verkehr zu verbinden (z.B. P+R-Anlagen). Derartige Anlagen sind in Richtung verkehrlicher Hauptzielgebiete dort anzulegen, wo sich Personenverkehr in ausreichender Stärke erstmals bündeln läßt. Die gezielte Staffelung der Arbeits- und Schulzeiten kann zur Verminderung von Verkehrsspitzen beitragen. Dreistreifige Verkehrsstraßen mit Wechselverkehrszeichen können ohne zusätzlichen Flächenaufwand dem Verkehrsbedarf über den Tagesverlauf angepaßt werden. Das Land Baden-Württemberg fördert an bestimmten BAB-Auffahrten die Anlage von Parkplätzen, um ein gemeinsames Fahren in Fahrgemeinschaften zu erleichtern (in der Region u.a. die Anschlußstellen: Appenweier (B 28/A 5), Lahr (B 36/A 5), Freiburg-Mitte, Freiburg-Süd, Bad Krozingen). Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen, auch auf klassifizierten Straßen innerorts (Tempo 30), erhöhen die Verkehrssicherheit und mindern die Lärmemissionen. Nicht zuletzt trägt auch der Radverkehr insbesondere im Nahverkehr zu einer Verminderung des motorisierten Individualverkehrs bei. Aus Sicherheitsgründen ist ein vom Kfz-Verkehr weitgehend getrenntes Radwegenetz anzustreben.

Noch nicht zu überblicken sind die Auswirkungen auf den Straßenverkehr, wenn Leitsysteme mit individueller Ziel-führung des Kraftfahrers eingeführt werden. Zumindest kann hierbei der Verkehrsfluß verbessert werden. Derartige Systeme befinden sich derzeit in der Versuchsphase. Ferner werden Verordnungen in Kraft treten, die bei smog-ähnlichen Wetterlagen den motorisierten Individualverkehr erheblich einschränkt.

Insgesamt sind alle Maßnahmen zu unterstützen, die dazu führen, daß die Belastungen aus dem individuellen Straßenpersonen- und -güterverkehr zurückgehen bzw. nicht weiter ansteigen. Dies zu erreichen, tragen nicht nur die Verkehrsteilnehmer und Straßenverkehrsbehörden Verantwortung sondern in hohem Maße auch die Kraftfahrzeugindustrie.

## 4.1.2 Schienenverkehr

### 4.1.2.1 Schienennetz

Z *Das in der Region vorhandene Schienennetz ist weiterzuentwickeln dahingehend, daß genügend Kapazitäten vorgehalten bzw. geschaffen werden, sowohl die im internationalen, nationalen und regionalen Nord-Süd- als auch im überregionalen und regionalen West-Ost-Verkehr zu erwartenden Verkehrsnachfragen zu bewältigen. Dabei ist/sind*

- *die Rheintallinie zwischen Karlsruhe und Basel in ihrer Kapazität zu erweitern und durchgehend viergleisig auszubauen,*
- *die Strecke Straßburg - Appenweier so auszubauen, daß sie die T.G.V.-ICE-Verknüpfung (Paris - Straßburg - Karlsruhe - Stuttgart - [München]) übernehmen kann. Die Eisenbahnbrücke Kehl ist zweigleisig auszubauen,*
- *entlang der eingleisigen Höllentallinie Freiburg - Donaueschingen die vorhandenen Kreuzungsmöglichkeiten für Züge zu erhalten sowie im Abschnitt Freiburg - Himmelreich auf den zweigleisigen Ausbau hinzuwirken. In Teilbereichen ist die Begradigung der Strecke anzustreben. Die in der Raumnutzungskarte dargestellten dafür erforderlichen Trassen sind von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten. Außerdem ist die Strecke durchgehend zu elektrifizieren,*
- *die Strecke Müllheim - Neuenburg - Mülhausen/Elsaß als Verbindung zwischen den Schienenstrecken beiderseits des Rheins für den Personenverkehr zu reaktivieren und so auszubauen, daß sie künftig als regionale Schnellverbindung zwischen den ICE- und T.G.V.-Haltepunkten Freiburg und Mülhausen dienen kann,*
- *die Strecke Freiburg - Breisach - Colmar mittelfristig wieder herzustellen und den Hafen Breisach mit einem Gleisanschluß zu versehen.*

Begründung:

Das Schienennetz der Region läßt sich nach seinen Funktionen wie folgt beschreiben:

Strecke	Funktionen
(Karlsruhe) - Offenburg - Freiburg - (Basel/Zürich/Mailand)	großräumige Fernverbindung zwischen Verdichtungsräumen, Hauptabfuhrstrecke Nord-Süd, europäische Hochgeschwindigkeitsstrecke, Gütertransit
(Straßburg)/-Offenburg - (Konstanz)	großräumige Fernverbindung zwischen Verdichtungsräumen und Urlaubsregionen
(Paris/Straßburg) - Kehl - Appenweier/Offenburg - Karlsruhe - München	großräumige Fernverbindung zwischen Verdichtungsräumen. Verbindung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, Gütertransit
Freiburg - Titisee-Neustadt - (Donaueschingen - Ulm/Tübingen/Konstanz/Lindau/Bregenz, München)	Überregionale Fernverbindung zwischen OZ, Verbindung MZ - OZ, Berufs- und Schülerverkehr, Fremdenverkehr, Erschließung hochattraktiver Nah- und Wochenenderholungsräume

Strecke	Funktionen
(Freiburg -) Müllheim - Neuenburg (- Mülhausen/ Elsaß)	Verbindung zwischen OZ, Anbindung an großräumige französische Fernverbindungen, Gütertransit
(Freiburg -) Titisee - Seebrugg	Berufs- und Schülerverkehr, Erschließung hoch- attraktiver Nah- und Wochenenderholungsräume, Fremdenverkehr
Freiburg - Breisach - (Colmar)	Anbindung an Verdichtungsraum (Pendler), möglicher künftiger Anschluß Hafen Breisach sowie Verbindung nach Colmar, Verlängerung der Höllentalbahn
Freiburg - Denzlingen - Waldkirch - Elzach	Anbindung an Verdichtungsraum (Pendler), Verbindung MZ - OZ, Fremdenverkehr
Offenburg - Appenweier - Oberkirch - Bad Peterstal- Griesbach	Anbindung an Verdichtungsbereich Offenburg (bzw. Agglomeration Straßburg), Berufspendler, Schüler, Fremdenverkehr (Kur)
Hausach - Wolfach - (Freudenstadt - Eutingen/Horb)	Verbindung von MZ in Entwicklungsachsen, Fremden- verkehr
Bad Krozingen - Staufen - Untermünstertal	Berufs- und Schülerverkehr, Anbindung an Verdich- tungsraum Freiburg, Fremdenverkehr (Kur)
Achern - Ottenhöfen	Berufs- und Schülerverkehr, Fremdenverkehr
Gottenheim - Riegel - Endingen - Breisach	Anbindung an Randzone des Verdichtungsraumes Freiburg, Fremdenverkehr
Biberach - Oberharmersbach-Riersbach	Erschließung des Nahbereichs, Fremdenverkehr

Die **Rheintalstrecke** stellt dabei das Rückgrat des Schienenverkehrs in der Region dar<sup>1</sup>. Das Funktionieren dieser Strecke ist Garant für deren Zulaufstrecken.

Die Bestrebungen des RVSO seit über 14 Jahren laufen darauf hinaus, insbesondere die Rheintalstrecke leistungsfähiger zu machen. Der im Bundesverkehrswegeplan'85 enthaltene Neubau zwischen Karlsruhe und Offenburg (zwei zusätzliche Gleise und Linienverbesserungen in Rastatt, Bühl und Achern) sowie der weitere Ausbau/Neubau zwischen der südlichen Verbandsgrenze und Basel werden diese Kapazitätserhöhung ermöglichen. Mit dem ersten Spatenstich am 13.12.1987 bei Achern haben die Baumaßnahmen für den Abschnitt Karlsruhe - Offenburg begonnen. Dieser Bauabschnitt soll im Jahre 1997 abgeschlossen werden.

Seit April 1990 besteht auch ein Planungsauftrag des BMV an die DB für den Abschnitt Offenburg - südliche Verbandsgrenze. Der BVWP'92 enthält den Ausbau dieses Abschnittes. Damit ist den langjährigen Bemühungen des RVSO Erfolg beschieden. Die Anstrengungen bei der Planung des südlichen Abschnittes müssen darauf gerichtet werden, die mit der Verkehrssteigerung einhergehenden Belastungen in den Gemeinden und für den Freiraum so gering wie möglich zu halten. Besonders kritische Bereiche sind der Abschnitt südlich Offenburg bis Hohberg sowie die Abschnitte in der Breisgauer Bucht zwischen Kenzingen und Müllheim. Dort wird die optimale Trasse in Raumordnungsverfahren gefunden werden müssen, die 1993/94 eingeleitet wurden/werden. Dabei werden auch die damit verbundenen Auswirkungen hinsichtlich Lärm, Freiraum-, Siedlungszerschneidung usw. im Zusammenhang mit den sonstigen Belangen abgewogen. Der RVSO hat inzwischen zum Raumordnungsverfahren für den Abschnitt Kenzingen - Schliengen am 27.01.1994 durch Beschluß der Verbandsversammlung Stellung genommen und der Vorschlagstrasse II entlang der BAB sowie den Linienverbesserungen und baulichen Maßnahmen entlang der alten Rheintalbahn im Grundsatz mit diversen Auflagen zugestimmt.

Die **Strecke Straßburg - Appenweier/Offenburg** gehört, wie die Rheintalstrecke, zum Streckennetz des UIC-Leitplans<sup>1</sup>. Diese Strecke erhält ihre besondere Fernverkehrsbedeutung, wenn der T.G.V.-Est von Paris nach Straßburg realisiert wird. Der RVSO gehört der Interessengemeinschaft T.G.V.-Est an, die sich zum Ziel gesetzt hat, den

<sup>1</sup> RVSO 1981: Zukunft für den Schienenverkehr in der Region Südlicher Oberrhein, Freiburg i.Br., S. 26.

<sup>1</sup> RVSO (1981): Zukunft für den Schienenverkehr in der Region Südlicher Oberrhein, Freiburg i.Br., S. 27.

T.G.V.-Est über Straßburg an das deutsche Fernverkehrsnetz anzubinden. Nach den Verträgen von La Rochelle 1991 wird eine T.G.V.-Verbindung über Straßburg führen. Damit werden zusätzliche Ausbaumaßnahmen entlang dieser Strecke erforderlich. Zum Raumordnungsverfahren für die Verbindungskurve bei Appenweier hat die Verbandsversammlung am 27.01.1994 Stellung genommen und der Trasse I mit Auflagen zugestimmt.

Die eingleisige **Höllentalstrecke Freiburg - Titisee-Neustadt - Donaueschingen** ist seit Sommer 1988 auf einen Taktfahrplan mit stündlichen IC-Anschlüssen in Freiburg und zweistündlich in Ulm umgestellt worden. Seit 1991 wird die Strecke Freiburg - Titisee im Halbstundentakt befahren, wobei Neustadt und Seebrugg abwechselnd stündlich erreicht werden. Diese für den Reiseverkehr ganz erheblichen Verbesserungen werden für Reisende nach/von Donaueschingen mit einem zusätzlichen Umsteigen in Titisee-Neustadt erkaufte. Um diesem Mangel abzuwehren, sind weitere Strecken- und Betriebsverbesserungen anzustreben. Die noch verbliebenen Kreuzungsmöglichkeiten für Züge sind zu erhalten, damit außer den Systemzügen auch Gelegenheitsverkehr (Fremdenverkehr, Güterverkehr) durchgeführt werden kann, zum anderen ist durch eine Elektrifizierung, Begradigung oder ggf. auch andere organisatorisch-betriebliche Mittel die Durchbindung von Zügen von Freiburg über Neustadt hinaus in Richtung Villingen-Schwenningen - Rottweil - Stuttgart/Tübingen bzw. Donaueschingen - Ulm/Konstanz wieder zu ermöglichen (Initiative City-Bahn Freiburg - Villingen - Rottweil). Ferner ist zu untersuchen, ob und wie weit der Abschnitt Freiburg-Wiehre - Himmelreich zweigleisig ausgebaut werden muß, um weitere Kapazitäten im Nahverkehr zu schaffen oder ob hierfür der Einsatz von Doppelstockwagen ausreicht.

Die **Schwarzwaldbahn** ist in ihrer Bedeutung für den Fernverkehr durch die IR-Linie Kassel - Konstanz gestärkt. Die regionalen Bemühungen müssen sich darauf richten, daß diese an sich nur mit Zuschlägen zu benutzenden Züge im regionalen Kurzstreckenverkehr bei fehlenden Zugangeboten ohne Zuschlag (z.B. zwischen Hausach, Hornberg, Triberg, St. Georgen, Villingen) benutzt werden können. Dies ist auch für den Fremdenverkehr von größter Bedeutung. Ferner ist der Halt in Hornberg als Anbindung des MZ Schramberg beizubehalten (vgl. auch Plansatz 4.1.2.2).

Die **Kinzigalbahn (Hausach - Freudenstadt - Eutingen/Horb)** ist 1985 durch eine Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Landkreisen Ortenaukreis, Freudenstadt und Rottweil und der Deutschen Bundesbahn mit einem Kostenaufwand von 3,5 Mio. DM zu Lasten des Landes und der Kreise soweit rationalisiert worden, daß für 10 Jahre eine Bestandsgarantie besteht. Eine Sanierung der großen Brücken im Bereich von Freudenstadt nach dieser Zeit gefährdet diese Strecke akut. Derzeit laufen Verhandlungen mit dem Land Baden-Württemberg über den längerfristigen Erhalt der Strecke.

Die durchgehend elektrifizierte Strecke **Müllheim - Neuenburg - (Mülhausen)** dient derzeit dem Güter- und dem Sonderreiseverkehr (Pilgerzüge). Sie ist in ihrer Funktion aufzuwerten durch ihre Einbeziehung (bis Neuenburg) in eine regionale Schienennahverkehrslinie Neuenburg - Freiburg - Herbolzheim sowie durch Züge zwischen Freiburg und Mülhausen, die eine Verbindung zwischen dem deutschen und dem französischen Hochgeschwindigkeitsnetz herstellen. Hierzu existieren bereits erste gutachterliche Analysen.

Die **übrigen Strecken des Netzes** dienen dem Nahverkehr. Ihre Existenz in der Zukunft hängt davon ab, wie es gelingt, einen attraktiven Betrieb zu machen, der finanzierbar bleibt. Im Zuge der Regionalisierung des Nahverkehrs wird die Deutsche Bahn AG die aus dem Nahverkehr erwachsenden finanziellen Belastungen an den Besteller der Leistungen weitergeben und nur dort in der Verantwortung bleiben, wo es sich um schienenverkehrswürdige Nahverkehrsräume handelt. Dies sind derzeit in erster Linie die großen Ballungsräume mit S-Bahnen. Nahverkehrsleistungen auf der Schiene sind künftig bei der Deutschen Bahn AG einzukaufen. Die damit verbundenen Probleme (Monopol, Inflexibilität, Finanzierung u.a.m.) sind noch nicht gelöst. Ein Nahverkehrsgesetz für Baden-Württemberg ist in Vorbereitung.

#### 4.1.2.2 Schienenpersonenverkehr

Z Die Anbindung der Region an den nationalen und internationalen Reiseverkehr auf der Rheintallinie ist durch den mindestens stündlichen Halt von IC-Zügen in Freiburg und Offenburg sowie durch den generellen Halt des ICE in Freiburg und Offenburg sicherzustellen.

Die Anbindung der Region an die östlich gelegenen Wirtschaftsräume München, Ulm und Stuttgart sowie an die Fremdenverkehrsregionen Bodensee und nördlicher Alpenrand ist nicht nur über Karlsruhe bzw. Basel zu gewährleisten, sondern darüber hinaus sowohl über die Schwarzwaldbahn und Kinzigtalbahn als auch über die Höllentalbahn zu verbessern. Die Anbindung des mittleren Schwarzwalds an den Schienenfernverkehr in Hausach und Hornberg (IR-Halt) ist beizubehalten.

Die Verknüpfung mit dem französischen Netz ist zwischen Offenburg und Straßburg durch eine im Stundentakt betriebene Linie zwischen Offenburg und Straßburg (Métro-Rhin bzw. Euro-Rhin) sicherzustellen. Darüber hinaus wird empfohlen, den Métro-Rhin bis nach Straßburg-Entzheim zu verlängern, damit der Flughafen Straßburg aus dem mittelbadischen Raum schneller erreicht werden kann. Zwischen Müllheim und Mülhausen ist auf die Wiederaufnahme des Schienenpersonenverkehrs hinzuwirken (Euro-Rhin). Eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs zwischen Freiburg und Colmar ist mittelfristig anzustreben (neue Rheinbrücke).

Auf der Rheintalstrecke selbst wie auch auf deren Zulaufstrecken sind bessere Anschlußverbindungen in Freiburg und Offenburg an die Fernzüge im Rheintal durch Taktverkehr oder zumindest abgestimmten taktähnlichen Verkehr zu schaffen. Die Regio-S-Bahn Basel ist mit dem Nahverkehrsraum Freiburg zu verknüpfen.

In den Räumen Freiburg und Offenburg/Straßburg ist der Schienenpersonennahverkehr auszubauen; es sind die bestehenden Schienenstrecken zur Grundlage eines leistungsfähigen regionalen Nahverkehrsystems weiterzuentwickeln. Folgende Strecken sollen in den Schienenpersonennahverkehr einbezogen werden, wobei sich die Strecken in und zwischen diesen Räumen und darüber hinaus überlappen können:

##### Raum Freiburg

- (Offenburg) - Herbolzheim/Kenzingen - Freiburg - Müllheim/Neuenburg - (Basel),
- Freiburg - Breisach,
- Freiburg - Elzach,
- Freiburg - Titisee-Neustadt/Schluchsee,
- Bad Krozingen - Untermünstertal,
- Riegel - Sasbach - Breisach,
- Riegel - Gottenheim.

##### Raum Offenburg/Straßburg

- (Karlsruhe) - Achern - Lahr - (Freiburg),
- Offenburg - Hausach - Hornberg - (Villingen),
- Offenburg - Hausach - Wolfach - (Freudenstadt),
- Offenburg - Kehl - (Straßburg),
- Offenburg - Bad Peterstal-Griesbach,
- Achern - Ottenhöfen,
- Biberach - Zell a.H. - Oberharmersbach-Riersbach.

*Auf der Strecke Hausach - (Freudenstadt - Eutingen/Horb) ist der Schienenpersonenverkehr auch nach 1995 bei gleichzeitiger Sicherung des Bestandes der Haltepunkte und Bahnhöfe beizubehalten. Auf den Strecken Freiburg - Elzach, Freiburg - Breisach, Offenburg - Bad Peterstal-Griesbach ist die Wochenendbetriebsruhe aufzuheben. Die Strecke Freiburg - Breisach ist zu elektrifizieren.*

Begründung:

Soll das Oberzentrum Freiburg seine Funktion und seinen Rang innerhalb von Baden-Württemberg und der Bundesrepublik Deutschland als Zentrum geistigen und wirtschaftlichen Leistungsaustausches nicht nur behalten, sondern entsprechend dem Landesentwicklungsplan und der regionalplanerischen Zielsetzung weiter ausbauen, ist die Einbeziehung des Hauptbahnhofes Freiburg in das europäische Schienenfernverkehrsnetz unverzichtbar. Dieser regionale Verkehrsknoten bedient mindestens 400.000 Einwohner. Auf diesen Knoten ist der ÖPNV des Raumes Freiburg auf Straße und Schiene bevorzugt auszurichten.

Ebenso ist die Einbeziehung des Hauptbahnhofes Offenburg in das europäische Schienenfernverkehrsnetz unverzichtbar, da hier nicht nur ein Einzugsbereich von mehr als 350.000 Einwohnern bedient werden kann, sondern darüber hinaus wichtige Anschlüsse sowohl zum Bodensee (Schwarzwaldbahn) als auch nach Straßburg und Frankreich und umgekehrt vorhanden sind, deren Qualität ab Sommer 1989 (Métro-Rhin nach Straßburg, Inter-Regio nach Konstanz) nachhaltig verbessert wurde. Weitere Verbesserungen sind möglich und müssen Zug um Zug umgesetzt werden (Euro-Rhin). Der Hauptbahnhof Offenburg ist in den ÖPNV des Ortenaukreises einzubinden.

Für die nicht unmittelbar an der Rheintalstrecke gelegenen Bereiche der Region stellen die Schienenverbindungen auf der Schwarzwaldbahn, Kinzigtalbahn und Höllentalbahn wichtige Verkehrsbeziehungen nach Osten und Westen her. Darüber hinaus erfüllen sie Erschließungsfunktionen im Nahverkehr. Eine bessere Verknüpfung mit weiteren Fernverbindungsstrecken des östlichen Hinterlandes (Gäubahn Stuttgart - Zürich, Bodenseegürtelbahn Radolfzell - Lindau) ist anzustreben. Das u.a. vom Land Baden-Württemberg unterstützte Pilotprojekt „Integraler Taktfahrplan Südwestraum“ zeigt hierzu interessante Lösungen auf. In ähnliche Richtung zielen Bemühungen der City-Bahn-Initiative Freiburg - Villingen-Schwenningen - Rottweil.

Ab Sommer 1991 ist durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart eine weitgehende Umstellung des Fahrplans im Fernverkehr eingetreten. Dies hat bewirkt, daß auf sämtlichen Zulaufstrecken und im Rheintal der Regional- und Nahverkehr neu geordnet wurde und seitdem weiter optimiert wird. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein legt Wert darauf, daß der Schienenpersonenverkehr auf den im Plansatz genannten Strecken der Nahverkehrsräume Freiburg und Offenburg nicht nur erhalten bleibt sondern im Sinne der Vermeidung von Umweltbelastungen verbessert wird und dabei Schienenparallelverkehre vermieden werden. Dabei ist auch dafür Sorge zu tragen, daß der Schienenpersonennahverkehr der genannten Räume Freiburg und Offenburg auch überlappend mit dem jeweiligen Nachbarraum sowie mit den sich anschließenden Nahverkehrsräumen um Basel bzw. um Karlsruhe funktioniert. Die Wochenendbetriebsruhe auf den genannten Strecken muß in Verbindung mit einer Neuordnung des ÖPNV in den beiden Nahverkehrsräumen aufgehoben werden.

#### 4.1.2.3 *Schienengüterverkehr*

*Z Entlang der Rheintallinie und in den Häfen der Region sind Anlagen für den Güterumschlag, insbesondere aber für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene zu verbessern bzw. bei Bedarf neu einzurichten. Dabei sind die Standorte Kehl, Appenweier, Offenburg, Lahr, Freiburg, Breisach und Eschbach auf ihre Eignung als Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr zu untersuchen. Vorsorglich sind an den genannten Orten durch die Bauleitplanung Flächen für derartige Anlagen zu sichern.*

*Die Standorte für Güterumschlag sind auf eine Minimierung der LKW-Fahrwege auszurichten.*

*Im Stückgutverkehr sind trotz der sich ändernden Marktbedingungen ab 1993 die dafür erforderlichen Anlagen in einer vertretbaren räumlichen Verteilung zu erhalten. Zumindest an den Bahnhöfen Achern, Kehl, Offenburg, Lahr, Zell a.H., Hausach, Endingen, Freiburg, Titisee-Neustadt, Müllheim soll Stückgut weiterhin aufgegeben werden können.*

*Im Wagenladungsverkehr soll der An- und Abtransport entlang der Strecken grundsätzlich möglich bleiben, auch wenn sich die Wagenladungstarifpunkte insbesondere im Netz der DB vermindern.*

Begründung:

Im Schienengüterverkehr der Region wird der internationale Transit eine immer größere Bedeutung erhalten. Hierfür sind in erster Linie Kapazitäten zu schaffen. Der Ausbau der Rheinstalstrecke dient u.a. dieser Kapazitätserweiterung.

Aber nicht nur die Rheinstalstrecke selbst muß ausgebaut, sondern auch die nötigen Umschlaganlagen müssen geschaffen und erweitert werden, soll der internationale und nationale Transport auf der Schiene zunehmen. Die Deutsche Bundesbahn<sup>1</sup> hat mit Ausnahme des Standortes Offenburg noch keine Absichten auf Einrichtung derartiger Anlagen geäußert. Dennoch will die Regionalplanung dafür Sorge tragen, daß bei Bedarf Anlagen des Schienengüterverkehrs gebaut werden können. Alle im Plansatz genannten Standorte verfügen im Bereich der Bahn über geeignete Flächen. Der Anschluß an das überregionale Straßennetz ist vergleichsweise leicht zu schaffen. Das Gutachten KLV/GVZ-Strategiestudie Oberrhein - Nordpaket<sup>2</sup> geht davon aus, daß im südlichen Oberrheingebiet vor allem die Räume Offenburg - Kehl - Straßburg und die Räume Basel als Standorte für Güterverkehrszentren in Frage kommen.

Im Stückgutverkehr in der Fläche ist eine gewisse räumliche Präsenz zu erhalten, um der verladenden Wirtschaft die Aufgabe von Gepäckstücken in einem zumutbaren Zeit- und Entfernungsaufwand ermöglichen zu können. Gegenüber 1980/81 sind die Stückgutbahnhöfe zwar weiter reduziert worden<sup>3</sup>, doch wird das von der Raumordnung verfolgte Ziel dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt.

Im Wagenladungsverkehr bei der DB darf das Anheben des Mindestaufkommens an Frachtvergütung pro Tarifpunkt nicht dazu führen, daß Gütertransporte gänzlich entfallen. Durch ein behutsames Zusammenlegen von Tarifpunkten können die Voraussetzungen für eine pünktliche, zuverlässige und schnelle Bedienung in der Fläche verbessert werden. Bei der SWEG sind ebenfalls Korrekturen bei den Wagenladungstarifpunkten abzusehen.

Zumindest die größeren Transportaufkommen ferner auch Gefahrgutaufkommen, müssen den Zugang zur Schiene behalten (Gleisanschlüsse). Ob sich die Unternehmen überhaupt für den Transport mit der Schiene entscheiden, hängt davon ab, zu welchen Konditionen und mit welcher Qualität (Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Schnelligkeit) die Bahn ihre Transportleistungen im Markt anbietet.

### 4.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

4.1.3.1 Der ÖPNV soll die Erreichbarkeit der Zentralen Orte und zentralen Einrichtungen in einem zumutbaren Zeitaufwand sicherstellen und damit die Entwicklung der regionalen Siedlungsstruktur unterstützen. Eine Mindestbedienung auch in dünn besiedelten Räumen ist zu gewährleisten. Die Netze des ÖPNV sind kreisübergreifend zu entwickeln.

<sup>1</sup> ab 1.1.94 Deutsche Bahn AG

<sup>2</sup> KOSSAK, Andreas; Kämpfer, Armin: KLV/GVZ-Strategiestudie Oberrhein - Nordpaket. Im Auftrag der Deutsch-französ.-schweizerischen Regierungskommission, August 1992.

<sup>3</sup> RVSO (1981): Zukunft für den Schienenverkehr in der Region Südlicher Oberrhein, Freiburg i.Br., Karte 12.

## Begründung:

Der ÖPNV trägt dazu bei, der Bevölkerung eine vom motorisierten Individualverkehr unabhängige Beweglichkeit zur Ausübung ihrer Daseinsfunktionen zu geben. Außerdem ist er wegen seiner flächensparenden und umweltfreundlichen Eigenschaften besonders geeignet, die oftmals beengten Strukturen innerstädtischer Kern- und Versorgungszonen für jedermann zugänglich zu machen und damit zur Weiterentwicklung der angestrebten regionalen Siedlungsstruktur beizutragen. Unter der Prämisse einer Gleichbehandlung aller Bevölkerungsschichten soll daher eine Mindestbedienung aller Ortschaften und größeren Siedlungsgebiete zur Wahrnehmung lebensnotwendiger Daseinsfunktionen wie Versorgen, Arbeiten, Sich-Bilden, Sich-Erholen sichergestellt werden. Die Nahverkehrskommissionen<sup>1</sup> sollen in Abstimmung mit den Stadt- und Landkreisen sowie den Gemeinden anhand der örtlichen Gegebenheiten Richtwerte für den Grad der flächenmäßigen Erschließung und für die Mindestbedienung vorgeben.

Die ÖPNV-Netze sind auch kreisübergreifend zu entwickeln, um Trennungseffekte zu vermeiden.

#### 4.1.3.2 Der ÖPNV ist in seiner Attraktivität wie folgt weiter zu verbessern: G

- Im Nahverkehrsraum Ortenaukreis ist die Verkehrs- und Tarifgemeinschaft zwischen den Verkehrsträgern unter Einschluß der DB-Schiene mit dem Ziel fortzuentwickeln, Strecken und Fahrpläne zu verknüpfen und zu verbessern. Ein Verkehrsverbund mit Taktverkehr ist vorrangig im Verdichtungsbereich anzustreben.
- Im Nahverkehrsraum Freiburg ist auf einen Verkehrsverbund hinzuarbeiten, in welchem insbesondere die Netzgestaltung, die Verknüpfung Stadt - Umland und die Verkehrsbedienung im ländlichen Raum verbessert sowie das Tarifsystem weiterentwickelt werden sollen.
- An geeigneten Standorten ist der Übergang vom Individualverkehr auf den ÖPNV zu erleichtern; dabei sind auch Park-and-Ride-Anlagen, Bike-and-Ride-Anlagen, Parkhäuser, größere Parkplätze als integrale Bestandteile des Gesamtverkehrssystems zu betrachten und in das Linien- und Tarifsystem des ÖPNV einzubinden.
- Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel und -träger sind durch möglichst kurze Fußwege miteinander zu verbinden, die Haltestellen selbst sind kundenfreundlicher zu gestalten und mit einer übersichtlichen Fahrplaninformation zu versehen.
- Dem ÖPNV ist im Straßenraum Vorrang gegenüber dem Individualverkehr einzuräumen.
- Das Angebot von Verkehrsleistungen im ÖPNV ist über den Tagesverlauf bedarfsgerecht zu gestalten. Ggf. sind hierfür neue Angebotsformen zu entwickeln.
- Ökologisch sensible Erholungs- und Freizeitgebiete sind vorrangig mit dem ÖPNV zu erschließen.
- Das Fahrzeugmaterial im ÖPNV ist zu modernisieren.

Insgesamt sind im Verbandsbereich die Angebote der öffentlichen Verkehre untereinander so abzustimmen, daß für den Benutzer eine attraktive und damit annehmbare Alternative zum Individualverkehr besteht. Schienenparalleler öffentlicher Nahverkehr soll vermieden werden.

<sup>1</sup> gemäß Entwurf des ÖPNV-Gesetzes: Nahverkehrsträger.

## Begründung:

Attraktiv ist ein öffentliches Verkehrsmittel dann, wenn die gewünschte Verkehrsverbindung in einem zumutbaren Zeitaufwand, pünktlich, sicher, verhältnismäßig bequem (Sitzplatz) und preisgünstig angeboten wird. Die Optimierung dieser Forderungen stößt neben baulichen Problemen insbesondere auf organisatorische, planerische und betriebliche und letztlich auch erhebliche finanzielle Schwierigkeiten. Dank der inzwischen eingerichteten Verkehrsgemeinschaften, Nahverkehrskommissionen und anderer kommunaler, staatlicher und privater Engagements und nicht zuletzt durch die Bereitstellung zusätzlicher Gelder im öffentlichen Nahverkehr durch das Land und die Land- und Stadtkreise ist in den vergangenen 10 Jahren einiges bewegt worden. Einen herausragenden Erfolg im Nahverkehr konnte die Verkehrsgemeinschaft Freiburg mit der Einführung der Regio-Umweltkarte und der Umweltpunktekarte erzielen. Im Ortenaukreis hat die Tarifgemeinschaft Ortenau (TGO) mit ihrem Flächenzonentarif ebenfalls beachtliche Erfolge aufzuweisen und erhebliche Verbesserungen für den ÖPNV des dortigen Raumes bewirkt.

Die im Plansatz genannten Verbesserungsvorschläge sind Anregungen an die zuständigen Gremien. Sie lassen sich in vieler Hinsicht erweitern. Auf hervorragende Beispiele des Auslandes (Schweiz, Niederlande, Dänemark) wird verwiesen, aber auch auf die beachtlichen Leistungen der Verkehrsgemeinschaft Freiburg sowie auf Einzelaktionen der Gebietskörperschaften, Verkehrsträger und Umweltschutzverbände (Skibuslinien, autofreier Schwarzwaldgipfel Belchen u.a.). Weitere Initiativen sind zu begrüßen, für attraktive und sensible Erholungs- und Freizeitgebiete vor allem des Schwarzwaldes verkehrsberuhigende Maßnahmen zu erreichen.

Die Forderung, das Angebot von Verkehrsleistungen im ÖPNV über den Tagesverlauf bedarfsgerecht zu gestalten, hat ihre besondere Bedeutung in der Region nicht nur für die einheimische Bevölkerung sondern auch für den Fremdenverkehr. Mit den Nahverkehrskommissionen<sup>1</sup> bestehen im Verbandsbereich geeignete Institutionen, auch die Belange des Fremdenverkehrs im ÖPNV zu berücksichtigen. Die Angebotsformen für die Abwicklung des ÖPNV sind ständig zu überprüfen und ggf. durch neue Formen (z.B. Anrufsammeltaxi) zu ersetzen. Nicht zuletzt trägt auch ein ansprechendes Wagenmaterial dazu bei, die Akzeptanz des ÖPNV zu erhöhen.

## 4.1.4 Binnenwasserstraßen und Schifffahrt

4.1.4.1 Der Rhein, seine Häfen Kehl und Breisach sowie seine Umschlagplätze sind den Erfordernissen der gewerblichen Binnenschifffahrt unter möglicher Schonung und Wahrung ökologischer Belange des Uferbereiches anzupassen.

Z *Im Hafen Kehl sind die Umschlaganlagen zur Verknüpfung der Binnenschifffahrt mit dem Schienen- und Straßenverkehr weiter zu verbessern (Container-Verladung, Ro-Ro-Verkehr). Der Kehler Hafen ist als Standort für ein Güterverkehrszentrum vorzugsweise zu nutzen.*

Z *Der Hafen Breisach ist weiter auszubauen und mit einem Schienenanschluß zu versehen.*

## Begründung:

Entlang des Rheins bestehen im Verbandsbereich zwei öffentliche Häfen (Kehl und Breisach) sowie acht Anlegestellen für Kiesschiffe. Besonders Kehl verfügt über moderne Anlagen für Umschlag und Lagerhaltung sowie weitere Flächen im Hafengebiet. Hier sind gute Voraussetzungen gegeben, ein Güterverkehrszentrum einzurichten<sup>2</sup>. In Breisach soll entsprechend neueren Planungsvorstellungen der Hafen in Richtung Norden erweitert werden. In diesem Zusammenhang ist der Bau eines Gleisanschlusses für den Hafen Breisach zu fordern.

Um weitere Eingriffe in die Uferzonen des Rheins zu vermeiden, ist die bessere Ausnutzung bereits vorhandener Infrastrukturen und ggf. deren Erweiterung gegenüber dem Bau neuer Hafenanlagen zu bevorzugen. Die Nutzung des Rheinufers für die Frachtschifffahrt soll daher auf Kehl, Breisach und Rheinau konzentriert werden.

<sup>1</sup> gemäß Entwurf des ÖPNV-Gesetzes: Nahverkehrsträger.

<sup>2</sup> KOSSAK, A. (1991): Güterverkehrszentrum Kehl/Offenburg, Gutachten, Hamburg.

- 4.1.4.2 *Den Belangen der Personenbinnenschifffahrt und der Sportschifffahrt auf dem Rhein soll in der Regel nur an den bereits verkehrlich erschlossenen Uferbereichen Rechnung getragen werden.*  
Z

Begründung:

Besonders die Sportschifffahrt hat durch die im Zuge des Oberrheinausbaus geschaffenen großen Wasserflächen stark zugenommen, und es besteht Gefahr, daß durch sie große Teile ungestörter Uferzonen der Rheinaue beeinträchtigt werden. Daher sollen Einrichtungen und Nutzungszonen für diese Zwecke weitgehendst eingeschränkt bleiben und nur im Bedarfsfall an den wenigen Standorten mit bereits vorhandener Verkehrsinfrastruktur vorgesehen werden können.

#### 4.1.5 Flughäfen, Verkehrslandeplätze und Luftverkehr

- 4.1.5.1 *Für nationale und internationale großräumige Linien-, Charter- und Frachtflugverbindungen sind die Flughäfen Basel-Mulhouse-Freiburg, Strasbourg-Entzheim, Frankfurt, Stuttgart oder Zürich zu nutzen. Ihre Erreichbarkeit ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiter zu verbessern.*  
Z

*Der Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg ist in seiner Funktion für die luftverkehrliche Erschließung seines deutschen Einzugsgebietes weiter zu stärken, wobei sein rechtlicher Status so weit wie möglich der faktischen Trinationalität anzunähern ist. Der Flughafen ist an das Schienenverkehrsnetz im Dreiländer-Eck anzubinden.*

*Es ist darauf hinzuwirken, daß der Flughafen Strasbourg-Entzheim an das Schienenverkehrsnetz der Region Straßburg angebunden wird. Ferner ist darauf hinzuwirken, daß durch den Ausbau der L 98/Rheinbrücke/Rocade-Sud die Anbindung des Flughafens an das deutsche Autobahnnetz bei Offenburg verbessert wird.*

- 4.1.5.2 *Der Flugplatz Lahr ist, soweit die Belange des Bundes (NATO-Reserveflugplatz) nicht entgegenstehen als Verkehrslandeplatz zu nutzen. Seine Anlagen sind bedarfsgerecht und den Sicherheitsbestimmungen entsprechend umzurüsten. Die Nutzung als Regionalflughafen wird damit ausdrücklich ausgeschlossen.*  
Z

V Die Verkehrslandeplätze in Freiburg und Offenburg sollen dafür mittelfristig aufgelassen werden.

- Z *Beim Flugbetrieb ist darauf zu achten, daß Siedlungen und Erholungsgebiete vor vermeidbaren Beeinträchtigungen durch Fluglärm bewahrt werden.*

*Dem sonstigen Flugverkehr sollen folgende Anlagen dienen:*

- Kehl-Querbach<sup>1</sup> (Sonderlandeplatz),
- Offenburg<sup>2</sup>,
- Ettenheim-Wallburg (Sonderlandeplatz),
- Freiburg<sup>2</sup>,
- Oberried (nur Segelflug),
- Löffingen-Reiselfingen (nur Segelflug, Motorsegelflug, Motorschleppflug),
- Eschbach (Sonderlandeplatz),
- Müllheim (nur Segelflug und Motorsegelflug).

<sup>1</sup> Kehl-Sundheim soll dorthin verlegt oder aufgegeben werden.

<sup>2</sup> in Abhängigkeit von der Entscheidung der gemeindlichen Gremien.

#### 4.1.5.3 V Es ist verstärkt darauf hinzuwirken, daß militärische Tiefflüge über der Region vermieden werden.

Begründung der Plansätze 4.1.5.1 bis 4.1.5.3:

Der Flugplatz Lahr bleibt Reserveflugplatz der NATO. Mit der fliegerischen Weiternutzung des Flugplatzes Lahr als Verkehrslandeplatz ergibt sich für die Region die Chance, die Verkehrslandeplätze von Freiburg und Offenburg einer anderen Nutzung zuzuführen. Die in einem offenen Gutachterverfahren vorgeschlagenen Lösungsansätze für Lahr favorisieren ein solches Konzept, verbunden mit einer gewerblichen Nutzung.

In Eschbach ist der Sonderlandeplatz auf die Bedürfnisse des IKG-Breisgau und des Rettungsflugwesens auszurichten.

Darüber hinaus übernehmen die übrigen genannten Anlagen sonstige Funktionen des Flugverkehrs.

Für den Verbandsbereich von weit größerer Bedeutung ist der direkte Anschluß von Straße und Schiene an die großen Flughäfen außerhalb der Region. Daher ist auf eine bessere Anbindung der Flughäfen Basel-Mulhouse-Freiburg und Strasbourg-Entzheim mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf Straße und Schiene sowie auf einen Direktanschluß des Frankfurter Flughafens an das DB-IC-Streckennetz hinzuwirken. Ferner sind die Bemühungen der Flughafenverwaltungen der Flughäfen Basel-Mulhouse-Freiburg und Strasbourg-Entzheim zu unterstützen, nicht nur ihr Linienangebot von und nach innerdeutschen Flughäfen zu verbessern, sondern darüber hinaus ihre internationalen Linienverbindungen auszubauen. Dies gilt jedoch nur für Flugverbindungen, für die ein befriedigendes Angebot mit der Schiene nicht verwirklicht werden kann.

Militärische Flüge, insbesondere Tiefflüge, stellen sowohl für die Bevölkerung als auch für die Touristen oftmals eine schwere Belastung und Beeinträchtigung durch die von diesen Flügen ausgehenden Lärmbelastigungen dar. In Anbetracht der hohen Bedeutung des Fremdenverkehrs in der Region Südllicher Oberrhein sind alle Anstrengungen zu unterstützen, Luftverkehrslärm zu reduzieren.

#### 4.1.6 Nachrichtenverkehr

##### 4.1.6.1 G Die Versorgung des Verbandsbereiches mit Post- und Fernmeldediensten für die Allgemeinheit ist flächendeckend sicherzustellen. Eine ausreichende Bedienungsqualität auch in dünn besiedelten Räumen oder kleinen Gemeindeteilen muß gewährleistet bleiben.

Begründung:

Das Fernmeldenetz hat sich in der Region ganz erheblich verdichtet. Eine unterdurchschnittliche Dichte mit weniger als 30 Hauptanschlüssen pro Hundert Einwohnern werden in der Region nicht mehr festgestellt.

Neben dem Telefon im Haushalt sind die öffentlichen Fernsprechzellen als wichtige Infrastrukturbestandteile der Fläche in einer ausreichenden Feinverteilung anzubieten und die Standorte mit den Gemeinden abzustimmen.

Der werktägliche Zustelldienst für den Postverkehr soll beibehalten werden. Die dafür erforderlichen Organisationsformen sind weiterzuentwickeln.

##### 4.1.6.2 G Der über die Telekommunikationsnetze führende Nachrichtenverkehr (Telefax, BTX, u.a.) ist auch in der Fläche sicherzustellen. Die dafür erforderlichen Richtfunknetze, Glasfaserkabel- und andere Kabelnetze sind unter Beachtung ökologischer und gesundheitlicher Randbedingungen (Elektro-Smog) zu errichten. Die Richtfunkstrecken sind vor baulichen Beeinträchtigungen und Hindernissen zu schützen.

**Begründung:**

Dem sprunghaft wachsenden Angebot an Leistungen der Telekommunikation folgt die Nachfrage etwas langsamer als geplant. Dennoch liegt in den heute schon vorhandenen und künftig erweiterbaren Angeboten eine momentan nicht abschätzbare Innovation der Informationsbeschaffung und Interaktion, die verstärkt auch in der dünner besiedelten Fläche genutzt werden soll; u.a. können damit viele aus der Kommunikation von Personen und Nachrichten erwachsenden Umweltprobleme des Verkehrs zumindest dadurch gemildert werden, daß die Nachfrage nach Ortsveränderungen von Personen und Gütern nur in Grenzen steigt.

Der RVSO sieht in dem Ausbau des Glasfasernetzes und der Richtfunkstrecken einen wesentlichen Beitrag zur Zukunftssicherung der Region. Diese Leitungen und Richtfunkstrecken sind besonders schutzbedürftig. In der Raumnutzungskarte sind die Richtfunkstrecken entsprechend der Angaben der Telekom eingetragen. Zur Sicherung einer einwandfreien Qualität im Richtfunkverkehr muß zwischen den Richtfunkantennen bzw. Empfangsstationen freie optische Sicht herrschen. Es muß daher ein Bereich mit Radius 100 m um die „optische Sichtlinie“ von jeglichen Hindernissen freigehalten werden.

**4.1.6.3  
G**

Die Versorgung des Verbandsbereiches mit TV und Hörfunk ist unter Beachtung ökologischer Randbedingungen durch Ergänzung und Erweiterung der hierzu erforderlichen sendertechnischen Einrichtungen zu gewährleisten.

**Begründung:**

Das Bedürfnis der Bevölkerung nach Information läßt sich nicht ausschließlich durch die Nutzung der Satellitentechnik und durch eine fortschreitende Verkabelung befriedigen. Insbesondere der fließende Verkehr kann nicht mit diesen Techniken erreicht werden.

Terrestrische Sendernetze sind daher auch in Zukunft unverzichtbar. Vorhandene Senderstandorte sind schutzbedürftig. Neue Standorte können bei Unterversorgung unter Beachtung ökologischer Belange eingerichtet werden.