

ALBSTADT

DRUCKSACHE

Nr. 079/2022

Stadtplanungsamt

20.04.2022

Betrifft: Variantenuntersuchung Nutzung der Talgangbahntrasse

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Ö/NÖ	Zuständigkeit	Ergebnis
Technischer- und Umweltausschuss	03.05.2022	N	Kenntnisnahme	zur Kenntnis genommen
Verwaltungs- und Finanzausschuss	05.05.2022	N	Kenntnisnahme	zur Kenntnis genommen
Gemeinderat	19.05.2022	Ö	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag

Kenntnisnahme

Finanzielle Auswirkungen

Produktgruppe/Produkt/Projekt:

Bezeichnung:

Aufwendung/Auszahlungen:

Euro

Finanzierung:

Planansatz Haushaltsjahr:

Euro

Verpflichtungsermächtigungen

Haushaltsjahr:

Euro

über- /außerplanmäßige

Aufwendungen/Auszahlungen:

Euro

Haushaltsmittel gesamt:

Euro

davon lt. Haushaltsplan für diese

Maßnahme vorgesehen:

Euro

Haushaltsmittel:

stehen zur Verfügung stehen nicht zur Verfügung stehen nur in Höhe von Euro zur Verfügung

Deckungsvorschlag:

Sachverhalt

1. Heutige Situation im Talgang

Der Talgang dient heute als Verbindung und gleichzeitig Hauptverkehrsachse der Stadtteile Ebingen, Truchteltingen, Tailfingen und Onstmettingen. An dieser L360 finden sich sowohl Wohnbebauung, als auch Gewerbebetriebe, sowie die Zufahrten in die Wohngebiete und Gewerbegebiete.

1.1 Städtebauliche Ausgangslage

Städtebaulich ist der Talgang als historisch gewachsen zu bezeichnen. An dieser Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen finden sich zahlreiche Wohngebäude, welche auch heute noch genutzt werden, sowie Gewerbebetriebe und Dienstleister, welche von der Straßenachse angefahren werden. Ein wachsender Leerstand der einzelnen Gebäude ist über die letzten Jahre hinweg nicht zu verzeichnen, sodass die Gebäude in einem guten baulichen Zustand sind und auch laufend renoviert werden.

Grundlage der derzeitigen Stadtplanung ist die Neue Leipzig-Charta. Die Neue Leipzig-Charta, die am 30. November 2020 die in Europa für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister verabschiedet haben, ist das Rahmendokument der integrierten Stadtentwicklung in Europa und benennt handlungsleitende Ziele, um auch zukünftig vielfältige, lebenswerte und nachhaltige europäische Städte zu schaffen. Allen Bevölkerungsgruppen soll nicht nur Teilhabe ermöglicht werden. Vielmehr soll Stadtentwicklung zu einer Sache aller gemacht werden, Projekte und Programme sollen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickelt werden. Die Neue Leipzig-Charta ist die Weiterentwicklung der Leipzig-Charta, mit der bereits 2007 ein Paradigmenwechsel in der Städteplanung und im Städtebau eingeleitet wurde. Zentrales Thema ist der Wechsel von der Funktionstrennung hin zu einer gemeinwohlorientierten, integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung, um auf die Herausforderungen und Themen, die an Bedeutung gewonnen haben, einzugehen. Sie liefert damit den Ausgangspunkt für eine zukunftsgerichtete Transformation der Städte.

Dies drückt sich in der konsequenten Ausrichtung auf das Gemeinwohl sowie die Verantwortung von Städten im Bereich des Klimaschutzes und der Umweltgerechtigkeit aus.

Im Fokus stehen hierbei auch eine Verkehrswende, hin zu einer nachhaltigen Mobilität, insbesondere der Stärkung des ÖPNV sowie des Fuß- und Radverkehrs.

1.2 Verkehrliche Ausgangslage

Verkehrlich ist der Talgang als Hauptverbindung zwischen den vier Stadtteilen Ebingen, Truchteltingen, Tailfingen und Onstmettingen zu sehen. Die L360 ist somit die einzige durchgängige Straße zwischen diesen Stadtteilen. Entsprechend hoch sind auch die auftretenden Verkehrszahlen, welche im Rahmen der Erstellung der einzelnen Lärmaktionspläne erhoben wurden. Dazu wurde der Streckenverlauf in Abschnitte unterteilt, in

welchen die Zählungen vorgenommen wurden. Die einzelnen Abschnitte dieser Zählungen sind der Übersicht der erhobenen Verkehrszahlen zu entnehmen (siehe Anlage 1).

Da es sich hier um eine Variantenuntersuchung zur Talgangbahn handelt, wurden ebenfalls Abschnitte der Schmiechastraße verkehrstechnisch mit betrachtet, um einen objektiven Vergleich zwischen den jeweiligen Erhebungsdaten, sowie Nutzungsszenarien für die Talgangbahntrasse zu erhalten.

Doch nicht nur der motorisierte Individualverkehr ist auf dieser Strecke zu finden, denn auch die anderen Verkehrsarten nutzen diese Verbindung zwischen den einzelnen Stadtteilen. Welche Nutzung und Bedürfnisse dabei vorliegen, wird in den nachstehenden Abschnitten näher erläutert.

1.2.1 Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

Generell ist zu den erhobenen Verkehrszahlen zu sagen, dass zwischen den Jahren 2016 und 2020 eine Zunahme der Verkehrsstärken von bis zu 14% auf den einzelnen Streckenabschnitten zu verzeichnen ist (siehe Tabelle 1 Anlage 1)

Dies betrifft den Streckenabschnitt vom Ortsausgang Onstmettingen bis zum Friedhof Tailfingen. Der Zuwachs an Fahrzeugen beträgt an dieser Stelle 14,37%, was einer Erhöhung von 9.080 auf 10.385 Fahrzeugen entspricht. Die Zunahme der Verkehrsstärke im restlichen Talgang bis zum Kreisverkehr L360/Gymnasiumstraße beträgt dagegen rund 11%. In diesem Bereich liegt jedoch bereits eine wesentlich stärkere Verkehrsbelastung von 15.000-21.000 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2016 vor, sodass die Verkehrsstärke im Jahr 2020 rund 16.000 bis 24.000 Fahrzeuge pro Tag beträgt.

Vergleicht man dieses Wachstum nun mit dem generellen deutschen Wachstum der Verkehrsstärke von rund 1,3% im Jahr, so ist festzustellen, dass das Verkehrsaufkommen im Talgang überdurchschnittlich schnell ansteigt und es immer mehr zu einer Überlastung der L360 kommt.

Um dies darzustellen erfolgte eine Qualitätsberechnung des Verkehrsflusses der Hauptachse im Talgang nach dem HBS 2000. So ließ sich die sogenannte Fahrstreifenbezogene Verkehrsdichte ermitteln, anhand derer die Qualität des Verkehrsflusses abgelesen werden kann. Die genaue Berechnung kann dabei der Anlage 2 entnommen werden. Es wurde dabei einmal die Leistungsfähigkeit der Abschnitte tagsüber und einmal nachts ermittelt.

Das Ergebnis für den Verkehrsfluss tagsüber zeigt deutlich, dass viele Straßenabschnitte am Rande ihrer Leistungsfähigkeit stehen, dies wird in den sogenannten Qualitätsstufen wiedergegeben. Dabei bedeuten die Qualitätsstufen A und B, dass ein reibungsloser, bis fast reibungsloser Verkehrsablauf im Talgang möglich ist. Die Stufe C dagegen kennzeichnet die Abschnitte, wo es bereits heute zu Leistungseinbrüchen und somit Staus im Verkehrsablauf kommt. Diese Abschnitte sind heute nur noch bedingt leistungsfähig, können jedoch einen Verkehrsfluss weiterhin aufrechterhalten. Es ist jedoch mit kurzzeitigen Staus und Behinderungen zu rechnen. Anzumerken ist an dieser Stelle, dass sich einige Abschnitte bereits im oberen Bereich der Qualitätsstufe C befinden, was bedeutet, dass es bei weiter Steigenden Verkehrszahlen zu einer Abstufung in Qualitätsstufe D kommt. Ab der Qualitätsstufe D ist eine Straße als nicht mehr leistungsfähig zu bezeichnen. Es kommt zu vermehrten Staubildungen und Behinderungen, sowie Gefährdungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander.

Aus dieser Betrachtung wird ersichtlich, dass einige Abschnitte der L360 und der Schmiechastraße bereits zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr leistungsfähig für den tagsüber ankommenden Verkehr sind. Sollte nun das Verkehrswachstum in gleichem Maße voranschreiten, wie in den vergangenen Jahren, so wird sich diese Situation noch verschlimmern.

Die Qualität des Verkehrsflusses nachts ist im Vergleich zu der Qualität tagsüber als sehr gut anzusehen, hier kann ein flüssiger und behinderungsfreier Verkehrsfluss garantiert werden. Jedoch spielt in diesem Zeitraum nicht die Verkehrsstärke, sondern der ankommende Verkehrslärm die größere Rolle.

Bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 2 wurden erhöhte Lärmbelastungen im Bereich der Truchtelfinger Ortsdurchfahrt und im Bereich der Langwatte festgestellt. Der Gemeinderat hat sich damals gegen die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen entschieden. Diese sahen die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h von 22:00 Uhr- 6:00 Uhr vor. Im nun folgenden Lärmaktionsplan der Stufe 3 wurden die Lärmgrenzwerte sowohl für den Tages-, als auch für den Nachtverkehr, als Vorgabe der EU noch einmal um 5dB gesenkt. Erste Vorabzüge für die nächtliche Lärmkartierung im Talgang zeigen, dass die bereits bekannten Lärmschwerpunkte erneut auffällig werden und neue lärmreduzierende Maßnahmen getroffen werden müssen.

Doch nicht nur die bereits bekannten Abschnitte des Talgangs werden wieder auffällig, denn das enorme Verkehrswachstum in der Stadt hat zur Folge, dass nun der gesamte Talgang Lärmwerte aufweist, welche die zulässigen Grenzwerte nachts überschreiten. In wie weit diese Grenzwerte auch tagsüber überschritten werden, kann zum jetzigen Bearbeitungsstand noch nicht gesagt werden, es ist jedoch davon auszugehen, dass auch hier vor allem die stark betroffenen Bereiche ebenfalls auffällig werden.

1.2.2 ÖPNV

Zusätzlich zum motorisierten Individualverkehr finden sich auch zahlreiche ÖPNV-Fahrzeuge, welche täglich im Talgang unterwegs sind. Insgesamt gibt es 15 Haltestellenpaare entlang der Talgangachse, welche hauptsächlich von der Linie 44 im Halbstundentakt angefahren werden. Generell sind die Haltestellen als gut frequentiert zu bezeichnen und weisen entsprechend hohe Fahrgastzahlen auf.

Das im Jahr 2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz sah bis zum 01. Januar 2022 den barrierefreien Ausbau aller ÖPNV Haltestellen in den Stadtgebieten vor, damit der ÖPNV uneingeschränkt auch von mobilitätsbehinderten Personen genutzt werden kann. Dies bedeutet im Umkehrschluss für die Stadt Albstadt, dass nun alle Haltestellen, auch die im Talgang, in naher Zukunft barrierefrei auszubauen sind. Dies ist in einigen Fällen bereits geschehen, in anderen Fällen werden noch die jeweiligen Planungen benötigt. Insgesamt betrifft dies 26 der insgesamt 30 Haltestellen entlang der Talgangachse.

Für den barrierefreien Ausbau stehen verschiedene Haltestellenvarianten zur Verfügung. Bis zu einer Verkehrsstärke von 750 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung ist ein Halt des Busses auf der Fahrbahn des motorisierten Kraftverkehrs vorgesehen. Diese Haltestellen können dann als Kaps oder Haltestellen mit erhöhtem Gehwegbord ausgestaltet werden. So wird dem Bus ein gerades Anfahren ermöglicht, sodass er gerade am Bord zum Stehen kommt und der Spalt zum Einstieg möglichst gering ist. Außerdem besteht für den Bus nicht mehr die Schwierigkeit, sich wieder in den fließenden Verkehr einordnen zu müssen, was die Flieh- und Querkräfte auf die Fahrgäste gering hält. Der Kraftfahrzeugverkehr auf der Fahrbahn muss entsprechend

warten, oder darf in Schrittgeschwindigkeit am Bus vorbeifahren.

Die anderen Varianten, welche ab einem Verkehrsaufkommen von über 750 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung zum Einsatz kommen, sind verschiedene Arten von Busbuchten. Dabei ist eine barrierefreie Busbucht um einiges länger, als die heutigen Busbuchten. Insgesamt benötigt eine solche Busbucht eine Länge von rund 90m. Aufgrund der Längenzunahme müssen ggf. vorh. Parkplätze zurückgebaut und in die Busbucht integriert werden. Als Alternative dazu gibt es noch die Sägezahnbucht. Diese ist tiefer, als eine gewöhnliche Busbucht und auch entsprechend kürzer. Ein gerades Anfahren des barrierefreien Bordes ist nur schwer möglich, da die Busse das Bord nur schwer überschwenken können. So entstehen für mobilitätseingeschränkte Personen oftmals große Lücken zwischen Bord und Gehweg, welche nur durch die ausklappbare Rampe des Fahrzeugs überwunden werden können. Dies in Kombination mit der Schwierigkeit des Busses sich wieder in den fließenden Verkehr einzuordnen, bedeutet für den Bus einen entsprechenden Fahrzeitverlust, wodurch sich die Fahrzeiten des Busses verlängern. In gleichem Maße verliert der ÖPNV dadurch an Attraktivität zusammen mit Komfort.

Für die aufkommenden Kosten des Umbaus ist mit entsprechenden Fördermitteln zu rechnen, wenn die richtlinientechnischen Randbedingungen und Maßstäbe erfüllt werden.

1.2.3 Radverkehr

Für den Radverkehr spielt die L360 durch den Talgang eine untergeordnete Rolle. Der noch vorhandene gemeinsame Rad- und Gehweg ist heute nicht mehr zeitgemäß und wird entsprechend in der Zukunft aufgehoben.

Für den Radverkehr wurden und werden stattdessen parallel verlaufende sichere Strecken geschaffen, welche einen hohen Fahrkomfort und Sicherheitsstandard bieten.

Lediglich in der Schmiechastraße verläuft die Route des Radverkehrs auf der Verkehrsachse entlang der Talgangbahntrasse zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Da diese Straße auch als Verbindung hin zur neuen Fahrradstraße in der Talgangstraße dient, erfreut sich dieser Abschnitt großer Beliebtheit. Da die Radverkehrsanlage in diesem Abschnitt veraltet ist und entsprechende Gefahrenstellen aufweist, wird derzeit die Umsetzung einer neuen Variante zur Führung des Radverkehrs geprüft.

1.2.4 Fußverkehr

In Anbetracht der ansässigen Dienstleistungsbetriebe und Wohngebäude entlang der L360 werden die vorhandenen Gehwege gerne und oft genutzt. Außerdem dienen sie als Schulweg zu den unterschiedlichsten Schulen entlang der Strecke.

Trotz der vielen Längsparkbuchten entlang der L360 werden immer wieder Gehweg Parker festgestellt, die eine entsprechende Gefährdung und Einschränkung der Fußgänger mit sich bringen.

1.3 Klimamobilitätskonzept

In der Klausurtagung am 03.07.2021 hat sich der Gemeinderat für die Entwicklung eines nachhaltigen übergreifenden Stadtmobilitätsplan ausgesprochen. Somit soll ein Verkehrskonzept erstellt werden, welches alle Verkehrsarten miteinander betrachtet und verbindet. Dadurch soll eine zukunftsfähige Verkehrsstruktur geschaffen werden, welche einen guten Beitrag zum Klima und eine Förderung des ÖPNV, des Rad- und des Fußverkehrs vorsieht.

1.3.1 Ziele eines Klimamobilitätskonzeptes

Die Ziele eines solchen Klimamobilitätskonzeptes sind klar definiert. So möchte man durch effektive Maßnahmen den motorisierten Individualverkehr vor allem in den Innenstädten und bereits überlasteten Straßenabschnitten reduzieren und die anderen Verkehrsarten stärken. Oftmals erfolgt dies über eine schrittweise Umsetzung. Zuerst wird der gesamte Verkehrsfluss im Stadtgebiet analysiert und die Problemstellen klar definiert. Nach erfolgter Zielsetzung, wie in diesem Falle die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung der anderen Verkehrsarten, kommt es zur schrittweisen Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Durch ein solches Konzept soll nicht nur der motorisierte Individualverkehr reduziert werden, sondern auch die anfallenden Emissionen, wie Lärm und CO₂-Ausstoß gesenkt werden, wodurch eine lebenswerte Umgebung für alle Anwohner geschaffen werden kann. Pro Jahr wird deshalb bei der Erstellung eines Klimamobilitätskonzeptes ein gewisser Prozentsatz an einzusparenden Emissionen festgelegt.

1.3.2 Heutiger Modal Split

Fester Bestandteil eines Klimamobilitätskonzeptes ist der sogenannte Modal Split. Dieser gibt an, wie viel Prozent der Bürger welche Verkehrsart nutzen, um sich fortzubewegen. Für die Stadt Albstadt liegt zum heutigen Zeitpunkt kein solcher Modal Split vor, jedoch können einige Abschätzungen getroffen werden, in wie weit sich die Verkehre aufteilen.

Das Hauptfortbewegungsmittel der Albstädter ist derzeitig der eigene PKW. Generell geht man derzeitig von einem allgemeinen Besetzungsgrad der PKWs von 1,2 Personen pro Fahrzeug aus. Die erhobenen Verkehrszahlen der letzten Jahre bestätigen diese Annahme, da wie bereits erwähnt, weiterhin eine Zunahme der Verkehrszahlen verzeichnet werden kann.

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV bleiben konstant und können vor allem im Hinblick auf den demografischen Wandel einen Fahrgastzuwachs verzeichnen.

Der größte Zuwachs erfolgte im Bereich des Radverkehrs. Dies liegt vor allem am wachsenden Anteil der Elektromobilität in diesem Bereich. Durch die nun für jeden verfügbaren Pedelecs und E-Bikes und die immer weiter ausgebauten Radverkehrsanlagen nutzen immer mehr Menschen das eigene Fahrrad. Steigungen und lange Strecke sind mit Unterstützung leicht zu bewältigen und die Fahrzeit vor allem im innerstädtischen Bereich unterscheidet sich meist nur gering von der des motorisierten Individualverkehrs und des ÖPNVs.

Schwierig abzuschätzen ist die Anzahl der Menschen, welche zu Fuß ihre Wege im Stadtgebiet zurücklegen. Hier wird deshalb an dieser Stelle von einer gleichbleibenden Anzahl ausgegangen.

1.4 Klimabilanz

Die Klimabilanz des Talgangs ist abhängig von der auftretenden Verkehrsmenge und der Kraftstoffart der jeweiligen Fahrzeuge.

Anhand der vorliegenden Verkehrszahlen in den jeweiligen Abschnitten des Talgangs lässt sich eine grobe Annahme über die aufkommenden CO₂ Emissionen treffen (siehe Anlage 3).

Die prozentuale Verteilung der jeweiligen Kraftstoffarten können bei den Zuständigen Stellen abgerufen werden.

Die genaue Berechnung der jeweiligen Emissionen in den einzelnen Abschnitten kann der Anlage 3 entnommen werden. Die Emissionen sind dabei jedoch nicht nur abhängig von der Verkehrsstärke, sondern auch von der Länge des gewählten Abschnitts und der Kraftstoffmenge, welche von den Fahrzeugen auf 100km verbraucht werden.

Die Menge an CO₂, welche auf der gesamten Länge des Talgangs über ein Jahr hinweg ausgestoßen wird, beträgt gerundet 7.484t pro Jahr. Dies entspricht in etwa 7484 Flügen von Frankfurt am Main nach New York.

Beachtet man nun, dass im Zuge des Pariser Klimaabkommens eine Reduktion der Emissionen von 20% im Vergleich zu 1990 bis zum Jahr 2020 erfolgen sollte, so wird ersichtlich, dass dieses Ziel nicht erreicht wurde.

Um die Vorgabe des Klimaabkommens zu erreichen, müsste eine Reduktion der Emissionen um 40% in den einzelnen Abschnitten erfolgen. Im gesamten Talgang wären dies rund 2.500t pro Jahr (siehe Anlage 4). Auch lässt sich daraus schließen, in wie weit die jeweiligen Verkehrsmengen sich in den einzelnen Abschnitten reduzieren müssten.

2. Verkehrswende

Die Verkehrswende ist ein wichtiger Bestandteil bei der Reduktion der aufkommenden Emissionen. Durch den immer weiter wachsenden Anteil der Elektromobilität, vor allem im Bereich des Radverkehrs, nutzen immer mehr Menschen andere Mobilitätsformen als das eigene Kraftfahrzeug. Jedoch kann ein solcher Wandel nur erfolgen, wenn entsprechende Alternativen, wie ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz und Radverkehrsnetz, für die heutigen Kraftfahrzeugfahrer vorhanden ist. Sind keine Alternativen gegeben, so ist von weiter steigenden Verkehrszahlen auszugehen und die Verkehrswende vollzieht sich wesentlich langsamer oder erfolgt im Bereich des Talgangs gar nicht.

Deshalb gibt es bereits heute von vielen ÖPNV-Anbietern vergünstigte Tickets/Angebote, welche für die Nutzung des ÖPNVs werben und immer mehr Nutzer anziehen. Auch gibt es in diesem Bereich bereits erste bundesweite politische Überlegungen solche Angebote bereitzustellen.

3. Zukunft des Talgangs

Hier sollen nachstehend einmal zwei Entwicklungsvarianten für den Talgang vorgestellt werden, welche sich mit dem Thema beschäftigen, welche Auswirkungen eine Reaktivierung der stillgelegten Talgangbahntrasse auf die Hauptverkehrsachse Talgang hat und was die zukünftige Entwicklung dieser Achse ist, wenn keine Reaktivierung der Bahn, sondern eine andere Nutzung der Trasse erfolgen würde.

3.1 Variante 1 ohne Reaktivierung der Talgangbahn

Begonnen wird an dieser Stelle mit dem Szenario, dass keine Reaktivierung erfolgt und die Trasse der Talgangbahn anders genutzt wird. Auch hier werden die einzelnen Aspekte, welche bereits in den vorherigen Abschnitten beleuchtet wurden, unter den gegebenen Randbedingungen betrachtet.

3.1.1 Städtebauliche Entwicklung

Das Stadtentwicklungskonzept der Stadt Albstadt 2030+ von 2018 hat kein Räumliches Leitbild, keine Ziele der Stadtentwicklung und keinen Projektpool für die Flächen der Talgangbahn genannt, da die Frage der Reaktivierung zu diesem Zeitpunkt ungelöst im Raum stand.

Die nachfolgend benannten Möglichkeiten der Umnutzung der Bahntrasse sind abhängig davon, ob die gesamte Strecke entwidmet werden kann. Sollte dies bei einer nicht gewünschten Reaktivierung nicht möglich sein, so können die hier aufgezählten Nutzungsmöglichkeiten nicht umgesetzt werden. Dabei gibt es sowohl verkehrliche, als auch bauliche Umgestaltungsmöglichkeiten, welche in den jeweiligen Abschnitten näher erläutert werden.

Generell ist eine Nutzung der Flächen für Wohnbebauung möglich, jedoch sollte dabei mit beachtet werden, dass lediglich eine durchschnittliche Breite des Trassengrundstücks von 8-12m vorliegt.

Dies würde sich für eine Nutzung von Sonderformen, wie zum Beispiel Tiny Houses eignen. Kritisch dabei ist jedoch die notwendige Versorgungs- und Entsorgungsinfrastruktur zu sehen. Für solche Einrichtungen sind die Flächen der Talgangbahn bisher nicht vorgesehen. Sollte eine Umwidmung der Flächen zu Wohnbebauungszwecken möglich sein, so ist außerdem ein entsprechendes Bauleitplanerverfahren/Planfeststellung notwendig, damit die Flächen genutzt werden können.

3.1.2 Verkehrliche Entwicklung

Auf Grundlage der bisherigen verkehrlichen Entwicklung des Talgangs und der L360 ist auch in den kommenden Jahren weiterhin mit einem wachsenden Verkehrsaufkommen zu rechnen. Dies bedeutet, dass es zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsqualität der einzelnen Streckenabschnitte kommt. Bereits heute nicht mehr leistungsfähige Straßenabschnitte würden die Verkehrsmengen noch schlechter leiten können und noch leistungsfähige Abschnitte würden als nicht mehr leistungsfähig gelten.

Dies hätte zur Folge, dass sich die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Stadtteilen verlängern würden und die

Fahrzeuge in die Nebenstraßen der Wohngebiete ausweichen würden, um die Staus, wo es möglich ist, zu umfahren. Dies hätte ebenso eine weiter steigende Lärmbelastung und Feinstaubbelastung des Talgangs und der Nebenstraßen zur Folge. Hier müssten dann entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung dieser Emissionen getroffen werden.

Auch die CO₂ Emissionen würden weiterhin ansteigen und ein Erreichen der Ziele des Pariser Klimaabkommens wäre nicht möglich. Erste Überlegungen der Regierung bzw. der EU befassen sich mit Strafzahlungen, bei nicht einhalten des Emissionsausstoßes. Ob und in welcher Höhe diese Zahlungen kommen werden, kann an dieser Stelle nicht gesagt werden.

Zudem kann im Hinblick auf die Verkehrswende gesagt werden, dass einige Kraftfahrzeugnutzer auf alternative Mobilitätsformen umsteigen würden. So würde die Anzahl der Radfahrer noch weiter steigen, was im Hinblick auf den Streckenausbau des Radverkehrskonzeptes als unbedenklich anzusehen ist.

Die Menschen, welche auf den ÖPNV als alternative Mobilitätsform umsteigen, haben jedoch die gleichen Schwierigkeiten, wie die Kraftfahrzeugfahrer, da der Talgang und die L360 verkehrlich überlastet sind und die Busse ebenfalls im Stau stehen, wie die Kraftfahrzeuge. So besteht in diesem Bereich für die Menschen kein Grund auf den ÖPNV umzusteigen, außer man betrachtet die immer weiter steigenden Energiepreise, was die Nutzung des ÖPNVs für einige wieder attraktiver machen könnte. Einen Vorteil hinsichtlich der Fahrzeit und Verbindung in die anderen Stadtteile und Nachbarkommunen gibt es nicht, eher noch eine Verschlechterung, da die ÖPNV-Fahrzeuge sich immer wieder in den Kraftfahrzeugverkehr eingliedern müssen.

Die Situation der barrierefreien Haltestellen gestaltet sich zudem als schwierig. Der Gemeinderat der Stadt Albstadt hat beschlossen, dass von den gültigen Richtlinien hinsichtlich der Haltestellenform abgewichen werden kann. Dies bedeutet, dass obwohl die vorliegende Verkehrsstärke zu gering ist, um eine Busbucht oder Sägezahnbusbuchte zu errichten, eine solche gebaut werden kann, damit ein stetiger Verkehrsfluss des Kraftfahrzeugverkehrs gewährleistet ist.

Dies hat wiederum Auswirkungen auf die Förderung des barrierefreien Ausbaus, denn solche Haltestellenformen werden nur bei Vorliegen der entsprechenden Verkehrsstärke durch das Regierungspräsidium gefördert. Somit trägt die Stadtverwaltung die Kosten für diesen barrierefreien Ausbau komplett selbst. Für die Haltestellen, welche als Halt am Fahrbahnrand und Kaps ausgebaut werden, kann dagegen eine Förderung von 50% beantragt werden. Auf Grundlage der Ausbaumöglichkeiten entlang des Talgangs konnten somit ungefähre Kosten für den barrierefreien Ausbau der einzelnen Haltestellen ermittelt werden (siehe Anlage 5). Die städtischen Kosten betragen dabei rund 1,12 Mio €.

3.1.3 Auswirkungen auf das Klimamobilitätskonzept

Die weiter steigenden Verkehrszahlen ziehen auch entsprechende Auswirkungen auf das gewünschte Klimamobilitätskonzept nach sich. Um die, durch dieses Konzept gewünschte Verkehrsreduzierung zu erreichen, ist die Festlegung entsprechender Maßnahmen notwendig. Dabei kann zwischen weichen und harten Maßnahmen unterschieden werden. Weiche Maßnahmen zeichnen sich dadurch aus, dass die Kraftfahrzeugnutzer mehrere Möglichkeiten haben weiterhin an ihr Ziel zu gelangen, wie beispielsweise den Umstieg auf den ÖPNV oder das Fahrrad. Harte Maßnahmen sind dagegen z.B. direkte Fahrverbote.

In dieser Variante hätten die Kraftfahrzeugnutzer die Möglichkeit auf den ÖPNV, sprich den Busverkehr im

Talgang auszuweichen. Da dieser aber durch das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen eine gleiche Fahrzeit mit entsprechenden Umstiegen mit sich bringt, kann an dieser Stelle nicht davon ausgegangen werden, dass ein großer Mobilitätswechsel in diese Richtung erfolgen wird. Um die Attraktivität zu steigern müssen umsteigefreie Verbindungen in die Nachbarkommunen und die einzelnen Stadtteile geschaffen werden. Dies würde wieder entsprechende Betriebs- und Ausbaukosten nach sich ziehen.

Als harte Maßnahmen stehen an dieser Stelle das Verbot der Fahrzeuge in den Innenstädten, sowie die Reduzierung der innerstädtischen Parkflächen, damit weniger Fahrzeuge in die Innenstadt gelangen.

3.1.4 Alternative Nutzung der Trasse am Beispiel Radweg

Da sich das Radverkehrskonzept weiterhin im Ausbau befindet, soll an dieser Stelle einmal die Möglichkeit eines Radwegs auf der Talgangbahntrasse näher betrachtet werden.

Bevor die Trasse allerdings in einen Radweg umgebaut werden kann, muss auch hier, wie bereits bei der Wohnbebauung erläutert, auch eine Entwidmung der Strecke erfolgen. Sollte dies nicht möglich sein, so kann die Strecke auch für keine alternativen Planungen genutzt werden.

An erster Stelle stehen bei der Umwandlung in einen Radweg die Rückbaukosten der gesamten Bahnstrecke an. Zusätzlich dazu muss die Ertüchtigung der jeweiligen Brückenbauwerke erfolgen. Hier kommt es im Bereich des Brückenbauwerks im Bereich der Neuweilerstraße zu einem Neubau, da dieses heute nur bedingt für den Schwerverkehr nutzbar ist und man diese Situation verbessern muss. Die restlichen Bauwerke müssen entsprechend für die Nutzung durch den Rad- und Fußverkehr nutzbar gemacht werden.

Generell sollte man von einer Mindestbreite des Geh- und Radwegs von 3,00m ausgehen. Daran schließen sich noch die Seitenstreifen/Bankette an, in welchen sich die benötigte Beleuchtung und an manchen Stellen benötigte Geländer befinden.

Generell kann von Grobkosten in ungefährender Höhe von 20 Mio. € ausgegangen werden. Eine Förderung durch das Regierungspräsidium ist dabei fraglich, da in diesem Falle gegen eine umweltfreundliche Bahnverbindung entschieden wurde, um einen Radweg anzulegen. Es ist deshalb mit keiner oder geringerer Förderung zu rechnen.

Die Umnutzung der Trasse für eine andere Mobilitätsform, wie das Anlegen einer Bustrasse würde noch weitaus höhere Baukosten nach sich ziehen.

3.2 Variante 2 Reaktivierung der Talgangbahn

Die Variante beschäftigt sich an dieser Stelle mit dem Szenario der städtischen Entwicklung, wenn es zu einer Reaktivierung der Talgangbahn kommen würde. Auch hier gibt es entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf den Verkehr und die städtebaulichen Aspekte.

3.2.1 Städtebauliche Entwicklung

Städtebaulich gesehen könnten bei einer Reaktivierung der Bahnstrecke die Bahntrasse selbstverständlich nicht für Wohnbebauung genutzt werden. Diese würde vollständig zur Mobilitätstrasse für den SPNV ausgebaut werden. Städtebaulich hätte dies den Vorteil, dass die Stadtteile an Attraktivität für die täglichen Pendler aus Richtung Balingen und Sigmaringen gewinnen würde, ebenso könnten die Menschen aus dem Talgang nach Elektrifizierung ohne Umstiege in Ebingen in Richtung Tübingen verkehren. Eine solche städtebauliche Entwicklung würde auch den Grundsätzen der bereits beschriebenen Neuen Leipzig-Charta entsprechen.

3.2.2 Verkehrliche Entwicklung

Verkehrlich könnte diese Strecke eine Entlastung des Talgangs mit sich bringen, da sowohl der Busverkehr, als auch der motorisierte Verkehr abnehmen würde, wenn die Menschen auf die Bahn umsteigen. Da ein prognostiziertes Fahrgastaufkommen vorliegt, konnte an diesem grob abgeschätzt werden, um welche Verkehrsmenge sich der Verkehr im Talgang reduzieren würde, wenn tatsächlich diese Anzahl an Menschen auf die Bahn umsteigen würde (siehe Anlage 6).

Anhand dessen können auch die vermiedenen Emissionen abgeschätzt werden. Eine genaue Auflistung dieser Berechnungen ist in Anlage 6 zu finden. Dem entgegen zu setzen sind natürlich noch die Emissionen, welche durch den täglichen Bahnverkehr entstehen. Da bisher jedoch noch keine Fahrzeugart vorliegt, welche später auf der Trasse verkehren würde, kann an dieser Stelle dazu keine Aussage gemacht werden. Jedoch sei ebenfalls angebracht, dass die Züge nur in gewissen Taktzeiten verkehren und die Lärmbelastung somit nicht dauerhaft, wie bei einem stetigen Verkehrsfluss, vorhanden ist.

Nicht zu vergessen sind auch die Lärmbelastungen, welche durch den Rückgang der Fahrzeugzahlen im Talgang reduziert werden. Gleichermaßen kommt es jedoch zu einer Steigerung der Lärmbelastung der Anwohner der Trasse. Im Rahmen der Planungen für die Talgangbahn werden ggf. entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Im Bereich des ÖPNV, speziell im Busverkehr wird es in dieser Variante zu einigen Änderungen kommen. Die Hauptlinie im Talgang, welche in einem Halbstundentakt verkehrt, wird zum großen Teil von der Bahn ersetzt werden. Das gesamte andere Busverkehrsnetz muss dann als Zubringer zur Bahn fungieren, um die Menschen aus den Wohngebieten schnell und ohne Umwege zu den Bahnhöfen zu bringen. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass die jeweiligen Haltestellen entlang der L360 nicht mehr so häufig frequentiert werden, wie dies heute der Fall ist.

Dementsprechend kann eine andere Art des barrierefreien Ausbaus zu Haltestellen am Fahrbahnrand und Kaps erfolgen, weil eine Behinderung des Kfz-Verkehrs bei einer geringeren Taktdichte und geänderten Fahrtrouten nicht zu erwarten ist. Somit ändern sich auch die Förderbedingungen, sodass man sich nun mit einer solchen Form des barrierefreien Ausbaus wieder im Rahmen der geltenden Richtlinien befindet.

Deshalb kann von einer Förderquote von 50% ausgegangen werden. Die städtischen Kosten würden sich dementsprechend auf rund 490.000€ belaufen. Mit eingerechnet sind dabei auch die Kosten für den Bau von Haltestellen im Bahnhofsbereich Tailfingen, Truchteltingen und Onstmettingen.

3.2.3 Auswirkungen auf das Klimamobilitätskonzept

Trotz der Reaktivierung der Bahnstrecke und den Umsteigern auf die Bahn ist weiterhin mit einem entsprechenden Verkehrswachstum im Talgang auf der L360 zu rechnen, jedoch kann gesagt werden, dass dies nicht so stark sein wird, wie ohne die Reaktivierung der Bahnstrecke.

Generell hat die Reaktivierung der Bahnstrecke eine positive Auswirkung auf das geplante Klimamobilitätskonzept. Den Bürgern wird eine Alternative zu ihrem Kraftfahrzeug geboten, welche in gleicher Reisezeit, oder sogar schneller, die Menschen zu ihren gewünschten Zielen bringt. Dabei ist zu beachten, dass es nicht nur zu einer Verkehrsreduktion im Talgang kommen kann, sondern auch auf der gesamten Verbindung in Richtung Balingen, was vor allem die Ortsdurchfahrt Lautlingen mit einschließt. Anhand dieser Ortsdurchfahrt kann man gut erkennen, welcher städtebauliche Wandel sich vollzieht, wenn die Verkehrszahlen und die damit verbundenen Belastungen immer weiter ansteigen. Es kommt zu Leerständen entlang der gesamten Ortsdurchfahrt und zum Schutz der restlichen Anwohner müssen Maßnahmen, welche den Kraftfahrzeugverkehr einschränken, getroffen werden.

Alles in allem lässt sich an dieser Stelle sagen, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke einen großen Vorteil für das Klimamobilitätskonzept mit sich bringt, da den Kraftfahrzeugfahrern neben dem eigenen PKW eine sinnvoll nutzbare Alternative für die täglichen Wege geboten wird. Trotzdem muss auch bei dieser Variante eine Einschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs erfolgen, jedoch ist diese nicht so einschneidend, wie wenn es keine Reaktivierung der alten Bahnstrecke geben würde. Generell sollte eine Bahnstrecke immer ein wichtiger Bestandteil eines solchen Verkehrskonzeptes sein.

3.2.4 Investitionen der Stadt Albstadt

Die Reaktivierung der Bahnstrecke bringt einige Investitionen für die Stadt Albstadt mit sich. Zum einen ist dies die Ausgestaltung der jeweiligen Haltestellenumfelde, sowie die jährlichen Betriebskosten für eine Taktdichte, welche über den Stundentakt hinaus geht. Auf der anderen Seite erwarten die Stadtverwaltung ebenfalls Kosten, wenn es zu keiner Reaktivierung der Bahnstrecke und ggf. zu einer Umgestaltung der Strecke, in diesem Falle z.B. den Bau eines Radwegs, kommt.

In dieser Drucksache wurden Grobkostenansätze dargestellt. Zu beachten dabei ist, dass es sich bei diesen Kosten jeweils um grobe Abschätzungen handelt und keinesfalls um eine genaue Kostenberechnung. Es soll dadurch lediglich ein erster Vergleich der unterschiedlichen auftretenden Kosten angestrebt werden.

3.3 Variantengegenüberstellung

Nach eingehender Betrachtung, kann an dieser Stelle nun die Variantengegenüberstellung erfolgen. Ersichtlich dabei wird vor allem, die schwierige und sich immer mehr verstärkende Lage im Talgang. Teile der Strecke sind bereits heute überlastet und es kommt zu häufigen Staubildungen und Behinderungen der einzelnen Fahrzeuge untereinander. Auch behindert dies den ebenfalls verkehrenden ÖPNV. Auch dieser ist von den stockenden Verkehrsverhältnissen betroffen und verliert dadurch an Attraktivität.

Eine Verbesserung dieser Verkehrsverhältnisse ist in Variante 1 nicht in Aussicht. Die Verkehrsmengen werden weiterhin steigen, ebenso wie die Emissionen und die Attraktivität des städtebaulichen Umfelds. Die Umnutzung der Talgangbahntrasse in eine alternative Mobilitätstrasse, wie einen Radweg, bringt keine wesentliche Entlastung, vor allem in den Wintermonaten, des Talgangs mit sich. Zudem bringt eine Umnutzung auch die bereits aufgeführten entsprechenden Kosten im Bereich des barrierefreien Haltestellenausbaus und des Umbaus der vorhandenen Trasse mit sich. Erst durch die Umsetzung des gewünschten Klimamobilitätskonzeptes lässt sich eine Verbesserung dieser Situation erzielen.

Betrachtet man nun die andere Variante, die Reaktivierung der Talgangbahn, so ist zu erkennen, dass diese Strecke effektiv als alternative Mobilitätstrasse dienen kann. So wird durch die Reaktivierung eine Möglichkeit für die heutigen Kraftfahrzeugfahrer geschaffen, ohne einen Zeitverlust in Richtung Balingen und Sigmaringen pendeln zu können. Auch würde sich die Situation des ÖPNVs im Talgang selbst entspannen, da keine größeren Beeinträchtigungen des dort fließenden Kraftfahrzeugverkehrs durch die ÖPNV-Fahrzeuge zu erwarten sind. Ebenso wäre diese Bahnverbindung ein wichtiger Bestandteil des gewünschten Klimamobilitätskonzeptes. Wichtig wäre bei dieser Reaktivierung vor allem, ein entsprechendes Angebot an vergünstigten Fahrtickets, um die Attraktivität des SPNV zu steigern, zu schaffen.

Aufgrund der oben genannten Gründe, ist die Reaktivierung der alten Talgangbahntrasse in jedem Falle zu empfehlen.