



**Planungsausschuss am 16. Juni 2021**

**- öffentlich -**

Vorlage zu TOP 2.6

**Fortschreibung des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben  
Regionale Infrastruktur – Verkehr (Kap. 4.1)**

Behandlung der im Rahmen des Beteiligungsverfahrens nach § 10 Abs. 1 ROG (alt)  
i.V.m. § 12 Abs. 2 und 3 LplG abgegebenen Stellungnahmen

**- Empfehlungsbeschluss an die Verbandsversammlung**

**Beschlussvorschlag**

Der Planungsausschuss empfiehlt der Verbandsversammlung, die in der Synopse der Behandlung der Anregungen zu diesem Plankapitel dargestellten und in der vorliegenden Sitzungsvorlage sowie der Sitzung des Planungsausschusses zusammenfassend erläuterten Abwägungsvorschläge zu beschließen.

## 1 Vorbemerkung

Zu Kap. 4.1 der Regionalplan-Fortschreibung wurde auch im Rahmen des zweiten Anhörungsverfahrens eine Vielzahl von Anregungen vorgebracht. Diese führten zu wenigen redaktionellen Änderungen an den Plansätzen und Teilen der Begründung. Der aktualisierte Entwurf der Regionalplan-Fortschreibung ist Teil der Sitzungsunterlagen. Darüber hinaus wurden eine Synopse der Anregungen mit Abwägungsvorschlägen sowie die gesamten eingegangenen Stellungnahmen den Gremiumsmitgliedern über die Homepage des Regionalverbandes zugänglich gemacht.

## 2 Zentrale Inhalte der Stellungnahmen

Die wesentlichen Anregungen zum Kapitel Verkehr (Kap. 4.1) lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Höhere Raumordnungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen) schlägt u.a. die Präzisierung einer Fußnote in Plansatz 4.1.1 V (4) vor. Zudem weist es auf das Anbauverbot bei Bundes- und Landesstraßen hin sowie die Vorschriften bzgl. der äußeren verkehrlichen Erschließung der einzelnen Plangebiete.
- Von Seiten der Landratsämter Ravensburg und Bodenseekreis kamen keine Anregungen/Hinweise, das Landratsamt Sigmaringen befürwortet die Fortschreibung und weist auf die begonnene Planung im Rahmen der B 311n/B313 Mengen-Meißkirch hin.
- Die Stadt Ravensburg weist auf die fehlenden konkreten Vorgaben zur Lenkung der aus dem Kies- und Asphalttransport sowie den Erdaushubverkehren resultierenden Verkehrsbelastungen hin. Die Stadt Friedrichshafen bittet um Änderung der Trassierung im Bereich der L 205 (OU Bermatingen) und bittet um die Aufnahme eines Bahnhaltepunktes.
- Einige Städte und Gemeinden bitten um die Aufnahme von weiteren Trassenvorschlägen von Straßen in den Plansätzen und in der Raumnutzungskarte.
- Mehrere Städte und Gemeinden bitten um Ergänzungen im Kapitel 4.1.2 (Schienenverkehr), u.a. werden Ergänzungen bei den Schienenprojekten vorgeschlagen.
- Vielfach wird auch die Aufnahme der Radverkehrsnetze der Kreise in die Raumnutzungskarte angeregt.
- Der Landesnaturschutzverband und der VCD äußern grundsätzliche Kritik an der nachrichtlichen Übernahme der Straßenbauprojekte aus dem Bedarfsplan Straßen des Bundes sowie den zugrunde gelegten Verkehrsprognosen des Bundes. Zudem lehnen sie viele Trassenverläufe als inakzeptabel ab. Ausdrücklich begrüßt werden die Festlegungen in Kapitel 4.1.2 (Schienenverkehr) und auch in Kapitel 4.1.4 (Güterverkehr/Kombinierter Verkehr). Diesbezüglich fordern sie jedoch noch weitergehende Festlegungen, u.a. auch zur Elektrifizierung und den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Ablachtalbahn. Zudem wird in Kapitel 4.1.4 (Luftverkehr) die Streichung des Plansatzes G (1) und die Schließung des Flughafens Friedrichshafen gefordert. In Kapitel 4.1.7 (Fuß- und Radverkehr) werden Ergänzungen und Präzisierungen vorgeschlagen.

- Von privater Seite wurde Kritik an bestimmten Trassenverläufen bei Straßenprojekten geäußert. Auch die Zunahme der Verkehrsbelastung durch die beabsichtigte Ausweisung von Vorranggebieten für Gewerbe sowie Kiesabbau wurde in mehreren Fällen thematisiert.
- Eine umfangreiche Stellungnahme der Initiative Bodensee-S-Bahn fordert die grundlegende Wende im Verkehrssektor und die drastische Reduktion der aufgelisteten Straßenprojekte. Zudem fordert sie den weitgehend zweigleisigen Ausbau der bestehenden Schienenstrecken sowie die Planung neuer Schienenstrecken, teilweise als Wiederaufbau bereits abgebauter Strecken.

## 2 Konsequenzen für den Planentwurf

In den Erläuterungen der Abwägungsvorschläge wurde noch mal deutlich darauf hingewiesen, dass der Regionalverband selber nicht über den Aus- oder Neubau von Straßen oder Schienenstrecken entscheidet. Darüber entscheiden die Träger der Fachplanung in eigener Zuständigkeit. Die Regionalplanung besitzt in diesem Bereich keine Regelungskompetenz. So handelt es sich bei den in den Plansätzen aufgeführten Straßenmaßnahmen um die nachrichtliche Übernahme der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) und im Maßnahmenplan Landesstraßen des Generalverkehrsplan 2010 als Neubaumaßnahmen enthaltenen Straßenbaumaßnahmen. Hinzu kommen Vorschläge für weitere regionalbedeutsame Straßenprojekte. Bei diesen in Plansatz 4.1.1 V (7) aufgeführten Projekten handelt es sich um Vorschläge (V). Diese sind Empfehlungen, raumbedeutsame Fachplanungen des Landes aufzustellen, entsprechend zu ändern oder zu ergänzen (§ 25 Abs. 2 LplG). Sie nehmen an der Verbindlichkeit des Regionalplans nicht teil.

Vielfach wurde von privater Seite (so z.B. in verschiedenen Formblättern) aber auch von Seiten der Kommunen die Befürchtung geäußert, dass es im vorhandenen Straßennetz durch die neuen Ausweisungen im Regionalplan (z.B. Schwerpunkte des Wohnungsbaus bzw. für Industrie und Gewerbe, Gebiete für den Abbau und zur Sicherung oberflächennaher Rohstoffe) zu Überlastungen/zusätzlichen Auswirkungen kommt. Dabei handelt es sich grundsätzlich bei den betroffenen Straßen entsprechend ihrer straßenrechtlichen Einteilung, Widmung und Verkehrsfunktion um regional bedeutsame Verkehrsverbindungen. Das regional bedeutsame Straßennetz ist im Regelfall dafür ausgelegt, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Von Seiten der zuständigen Verkehrsbehörden der Kreise sind keine Hinweise bzgl. der Erhöhung des innerörtlichen Verkehrs bzw. der Überlastung des Straßennetzes durch die entsprechenden Maßnahmen vorgebracht worden. Wie dem Umweltbericht zu entnehmen ist, wurden die potenziellen verkehrlichen Auswirkungen untersucht und in die Abwägung eingestellt. Konkrete Verkehrskonzepte bzw. verkehrliche Maßnahmen können aufgrund der bestehenden planerischen Unschärfe auf regionalplanerischer Ebene nicht erstellt werden und sind erst auf der nachgelagerten Planungsebene bzw. im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens erforderlich.

Die Anregung der Höheren Raumordnungsbehörde zur Präzisierung einer Fußnote in einem Vorschlag (V) wurde seitens der Verbandsverwaltung berücksichtigt.

Zudem gab es geringfügige redaktionelle Ergänzungen/Präzisierungen in der Begründung.

Nicht berücksichtigt wurden Anregungen, bei denen z.B. die Zuständigkeit bei den Trägern der Fachplanung liegt oder eine Aufnahme in die Raumnutzungskarte beim vorliegenden Maßstab von 1:50.000 nicht sinnvoll darstellbar ist.