



**Planungsausschuss am 28. November 2017**

**- öffentlich -**

Vorlage zu TOP 3.3

**Fortschreibung des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben**

**Regionale Infrastruktur – Verkehrsinfrastruktur**

**- Beschluss**

### **Beschlussvorschlag**

Der Planungsausschuss stimmt dem vorliegenden Entwurf zur Regionalen Infrastruktur – Verkehrsinfrastruktur, vorbehaltlich möglicher Änderungen, die sich aus der abschließenden raumordnerischen Gesamtbeurteilung -einschließlich der Ergebnisse der Umweltprüfung- ergeben können, zu.

## 1. Vorbemerkung

In der Sitzung des Planungsausschusses am 5. April 2017 hat die Verbandsverwaltung den Sachstand zum Kapitel 4.1 Regionale Infrastruktur – Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Regionalplan-Fortschreibung präsentiert. Der dort gefasste Beschluss, die rechtlich erforderlichen Planungen weiter auszuarbeiten und abzustimmen ist umgesetzt worden.

In der vorliegenden Sitzungsvorlage sind alle verbindlichen Festlegungen des Kapitels 4.1 Regionale Infrastruktur – Verkehrsinfrastruktur vollständig dokumentiert. In der Anlage sind die zugehörigen Plansätze aufgeführt. Dabei werden unterschieden:

- **Ziel (Z)** der Raumordnung: „verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums“ (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG). Die Ziele sind von allen öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen als rechtsverbindliche Vorgaben zu beachten.
- **Grundsatz (G)** der Raumordnung: „Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen“ (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG). Die Grundsätze sind von allen öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen.
- **Nachrichtliche Übernahmen (N)**: Festlegungen des Landesentwicklungsplans sowie von Fachplanungen, die nicht an der Verbindlichkeit teilnehmen. Die Bindungswirkung ergibt sich aus den originären Planwerken.
- **Vorschlag (V)**: Unverbindliche Empfehlung raumbedeutsame Fachplanungen das Landes aufzustellen, entsprechend zu ändern oder zu ergänzen (§ 25 Abs. 2 LplG)

Die meisten der in der Anlage aufgeführten Plansätze basieren auf dem Landesentwicklungsplan 2002 ((sinngemäße) Übernahme eines LEP-Plansatzes bzw. der Begründung dazu) oder sind direkt aus dem Landesplanungsgesetz abgeleitet. Vieles ist auch aus dem Regionalplan 1996 entnommen bzw. entsprechend der heutigen rechtlichen Rahmenbedingungen modifiziert oder neu in die Regionalplan-Fortschreibung aufgenommen worden. Vor diesem Hintergrund und im Sinne einer besseren Lesbarkeit wurde auf eine farbliche Markierung der Texte nach ihrer genauen Quelle verzichtet.

## 2. Rechtliche Grundlagen

Im Regionalplan von 1996 wurden für den Straßenverkehr und den Schienenverkehr sehr viele Freihaltetrassen als Ziele der Raumordnung verankert. Diese Freihaltetrassen beruhten damals auf den gesetzlich verankerten Planungen des Bundes und des Landes (Bedarfsplan Bundesfernstraßen, Bedarfsplan Landesstraßen, Bedarfsplan Schiene), aber auch auf nicht rechtlich (nach heutigem Maßstab) „durchgeprüften“ Vorschlägen und Überlegungen der Fachverwaltung, des Regionalverbandes und der Gemeinden / Städte.

Die damalige Vorgehensweise für die Festlegung von Freihaltetrassen als Ziele der Raumordnung ist unter den heutigen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht mehr möglich. Heutzutage ist für Freihaltetrassen (im Sinne von § 11 Abs. 3 Nr. 12 LplG) eine Strategische Umweltprüfung (SUP) mit zugehöriger Planungsalternativenprüfung notwendig. Im Übrigen sind im bestehenden Regionalplan zahlreiche Freihaltetrassen enthalten, die von der Fachplanung und den jeweiligen Baulastträgern nicht mehr weiter verfolgt werden.

Aus all diesen Gründen wurden in der Fortschreibung des Regionalplans nur Freihaltetrassen mit entsprechender Rechtsqualität aufgenommen, d.h. die eine bestimmte Konkretisierung und/oder eine rechtliche Legitimation erlangt haben. Dies sind bei den **Bundesfernstraßen** die Vorhaben, die durch die Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten sind. Das sind die Vorhaben, die sich auch auf der aktuellen Prioritätenliste des Regionalverbandes befinden. Die Verwaltung hatte vor dem Hintergrund der Fortschreibung des BVWP 2030 mit den zuständigen Straßenbauämtern der Kreise, der IHK Bodensee-Oberschwaben und dem Regierungspräsidium Tübingen eine gemeinsame Priorisierung der wichtigsten Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen erarbeitet. Ergebnis dieser Arbeit war eine Priorisierungsliste, die in der Verbandsversammlung vom 4. Dezember 2015 einstimmig verabschiedet wurde.

Die entsprechenden Neu- und Ausbauvorhaben bei den Bundesfernstraßen wurden als „Nachrichtliche Übernahme“ der Fachplanung in die Fortschreibung des Regionalplans übernommen (im Sinne von § 11 Abs. 6 Nr. 3 LplG). Eine gebietsscharfe Festlegung erfolgt bei einer „Nachrichtlichen Übernahme“ nicht. Eine Linienbestimmung erfolgt im jeweiligen Planfeststellungsverfahren. Die nachrichtliche Übernahme von Neu- und Ausbauvorhaben im künftigen Regionalplan und die Darstellung in der Raumnutzungskarte dienen der Erweiterung der Aussagekraft des Regionalplans sowie der Information und Abstimmung mit den anderen Fachbereichen.

Bei den **Landestraßen** wurden die Neubauprojekte aus dem aktuellen „Maßnahmenplan Straße (Stand November 2013)“ des Generalverkehrsplans 2010 des Landes als „Nachrichtliche Übernahme“ der Fachplanung übernommen.

Weitere Straßenbaumaßnahmen, die nicht im aktuellen „Maßnahmenplan Straße“ aufgeführt sind, jedoch bereits geplant werden bzw. von der Fachplanung als zukünftige Maßnahme gesehen werden (z.B. OU Bermatingen und OU Salem-Neufrach), wurden als „Vorschläge“ aufgeführt. Sie sind Empfehlungen, eine raumbedeutsame Fachplanung aufzustellen, zu ändern oder zu ergänzen. Diese werden nicht für verbindlich erklärt, die öffentlichen Planungsträger sollen sich aber bei ihren Planungen und Maßnahmen mit ihnen auseinandersetzen.

Das regionalbedeutsame Straßennetz wird auf Grundlage des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 1986 (hier gibt es noch keine neuere Grundlage) als „Nachrichtliche Übernahme“ in der Raumnutzungskarte dargestellt. Wo es durch bauliche Ergänzungen in der Vergangenheit bzw. durch aktuelle Planungen in der Zukunft bei Straßenzügen zu nachvollziehbaren Änderungen der raumordnerischen Funktion gekommen ist bzw. kommen wird, sind diese durch „Vorschläge“ aufgeführt.

Beim **Schieneverkehr** werden bei bestimmten Strecken bzw. Teilabschnitten innerhalb des Regionalverbandsgebietes Trassen für zweigleisige Ausbaumaßnahmen (Vorranggebiet „Trassen für den Schienenverkehr, Ausbau“ gem. § 11 Abs.3 Ziff.12 LplG) gesichert. Die Bestrebungen der Region und des Landes, das Fahrplanangebot auf den entsprechenden Strecken bzw. Teilabschnitten weiter auszubauen, haben gezeigt, dass die Festlegung der dafür benötigten Doppelspurinseln je nach Fahrplanangebot variiert. Um diese Unsicherheit zu umgehen, wird bei bestimmten Strecken bzw. Teilabschnitten innerhalb des Regionalverbandsgebietes (siehe Anlage Kapitel 4.1.2 (2)) ein kompletter zweigleisigen Ausbau als Ziel der Raumordnung (gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 ROG) festgelegt und entsprechend in der Raumnutzungskarte dargestellt. Dadurch soll verhindert werden, dass die Weiterentwicklung des Schienennetzes in der Region durch konkurrierende Flächennutzungsansprüche beeinträchtigt bzw. gar unmöglich gemacht wird.

# Anlage

## 4 Regionale Infrastruktur

### 4.1 Verkehrsinfrastruktur

#### 4.1.0 Allgemeine Grundsätze

- (1) G Das Verkehrssystem in der Region soll zur Stärkung und Weiterentwicklung der Region als attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort beitragen. Dazu soll es so gestaltet werden, dass
- die leistungsfähigen Verbindungen in die benachbarten Wirtschaftsräume sowie in die europäischen Verkehrsnetze verbessert werden,
  - die täglichen Pendelwege zu den Arbeits- und Ausbildungsplätzen und zu den Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten in den Zentralen Orten, insbesondere mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Radverkehr erleichtert werden,
  - die Lärmbelastung vermindert und der Ausstoß von Feinstäuben und Luftschadstoffen reduziert wird,
  - die Verkehrssicherheit der aktiven Verkehrsteilnehmer und der passiven Betroffenen gewährleistet wird,
  - möglichst wenig neue Flächen für den Verkehrszweck in Anspruch genommen werden und eine weitere Zerschneidung der Landschaft und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermieden wird.
- (2) G Durch die stärkere Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr im Sinne einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung sollen die verkehrsbedingten Belastungen verringert und eine umweltverträgliche Mobilität gefördert werden.
- (3) G Im Sinne einer umweltverträglichen Mobilität soll der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsträger und Mobilitätsangebote am gesamten Personen- und Güterverkehr gesteigert werden. Hierzu sollen
- dem öffentlichen Verkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr,
  - dem Schienenverkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Straßen- und Flugverkehr,
  - in der Nahmobilität dem Fuß- und dem Radverkehr Priorität gegenüber motorisierten Verkehrsmitteln
- eingeräumt werden.
- (4) G Für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsnetze sollen organisatorische und betriebliche Maßnahmen Vorrang gegenüber baulichen Maßnahmen haben.
- (5) G Der Erhalt des Bestandnetzes soll Vorrang vor einem Ausbau der Verkehrswege haben. Der flächensparende Ausbau des vorhandenen Straßen- und Schienennetzes soll Vorrang vor einer Neutrassierung haben.
- (6) G Die Verknüpfung der Verkehrsmittel und Transportsysteme ist zu erhöhen. Hierzu sollen die entsprechenden Knotenpunkte ausgebaut werden.

#### 4.1.1 Straßenverkehr

- (1) G Das regionalbedeutsame Straßennetz soll funktionsgerecht erhalten und weiterentwickelt werden um dauerhaft eine äußere Anbindung und innere Erschließung der Region gewährleisten zu können.
- (3) G Ergänzungen und Ausbauten des Straßennetzes sollen dort umgesetzt werden, wo dies zur Erschließung oder zur Entlastung von Siedlungen oder für die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten erforderlich ist.
- (4) N Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Straßenbaumaßnahmen werden nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt. Bei der Umsetzung der Maßnahmen hat sich die Region auf folgende Reihenfolge geeinigt:
- B 30: Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach
  - B 31: Meersburg-West – Immenstaad
  - B 32: OU Ravensburg (Molldieter-Tunnel)
  - B 311n/B 313: Mengen – Engelswies
  - B 30: Enzisreute – Gaisbeuren
  - B 31: Friedrichshafen/Waggershausen – Friedrichshafen (B 30 alt)
  - B 31: Überlingen-Ost – Oberuhldingen
  - B 31: Oberuhldingen – Meersburg-West
  - B 467: Querspange Tettngang
  - B 32: OU Blitzenreute
  - B 12: OU Großholzleute
  - B 32: OU Staig
- (5) N Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) im Weiteren Bedarf enthaltenen Straßenbaumaßnahmen werden nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt:
- B 32: OU Boms
  - B 33: Verlegung bei Meersburg
- (6) N Die im Maßnahmenplan Landesstraßen des Generalverkehrsplans (GVP) 2010 enthaltenen Neubaumaßnahmen werden nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt:
- L 268: OU Pfullendorf zw. L194 und L268 BA II
  - L 314: OU Mennisweiler
- (7) V Es wird vorgeschlagen, vorrangig folgende regionalbedeutsame Straßenprojekte in der Region umzusetzen:
- L 194: OU Pfullendorf BA III
  - L 195: OU Aach-Linz (Stadt Pfullendorf)
  - L 195: OU Herdwangen
  - L 205: OU Bermatingen
  - L 205: OU Salem-Neufrach
  - L 265: OU Kißlegg

L 283: OU Renhardsweiler (Stadt Bad Saulgau)  
L 316: Weiträumige Umfahrung Bergatreute

- (8) N Das regionalbedeutsame Straßennetz wird auf Grundlage des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 1986 nach seinen raumordnerischen Funktionen in die drei nachfolgenden Kategorien eingeteilt und in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellt:

Kategorie I: 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 zwischen Unter- und Kleinzentren untereinander.

- (9) V Abweichend von Plansatz 8 wird vorgeschlagen, folgende Straßenzüge aufgrund der veränderten raumordnerischen Funktion folgender Kategorie zuzuordnen:

B 30	Ravensburg-Friedrichshafen	Kat. I (vorher Kat. II)
B 32	Scheer-Sigmaringendorf-Sigmaringen	Kat. III (vorher keine Kat.)
B 33	Ravensburg-Markdorf-Meersburg	Kat. II (vorher Kat. I)
L 194/L 195	Pfullendorf-Überlingen	Kat. II (vorher Kat. III)

#### 4.1.2 Schienenverkehr

- (1) G Das in der Raumnutzungskarte dargestellte regionalbedeutsame Schienennetz soll sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr in seiner Leistungsfähigkeit durch bauliche und betriebliche Maßnahmen so weiterentwickelt werden, dass alle für die Entwicklung der Region bedeutsamen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen sowohl für den Regional- als auch Fernverkehr erfüllt werden können.

- (2) Z Für die Anlage eines zusätzlichen Gleises sind im Verlauf der nachgenannten Strecken bzw. in den Abschnitten Freihaltetrassen für den Schienenverkehr vorzusehen. Die Trassen sind in der Raumnutzungskarte als „Freihaltetrasse für den Schienenverkehr (Ausbau)“ festgelegt:

- Allgäubahn ((Bayerische) (Memmingen)-Leutkirch-Kißlegg-Wangen-(Lindau))
- Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen-(Lindau))
- Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen))

- (3) V Es wird vorgeschlagen, folgende regionalbedeutsamen Schienenprojekte in der Region umzusetzen:

- Allgäubahn ((Württembergisch) Aulendorf-Kißlegg): Elektrifizierung
- Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen): Elektrifizierung
- Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen)): Elektrifizierung
- Zollernbahn ((Tübingen-Albstadt)-Sigmaringen-Herbertingen-Aulendorf): Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung

- (4) G Die Schienenstrecken

- Mengen-Krauchenwies-Meißkirch-(Schwackenreute-Stahringen),
- Altshausen-Ostrach-Pfullendorf,

- Roßberg-Bad Wurzach,
- Sigmaringen-Sigmaringendorf-Gammertingen-(Hechingen) und
- Gammertingen-(Engstingen)

sind entsprechend ihrer Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr zu erhalten und angemessen auszubauen.

#### **4.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr**

- (1) G Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll in allen Teilräumen attraktiv gestaltet und weiter ausgebaut werden, damit die Zentralen Orte und zentralen Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen mit zumutbarem Zeit- und Kostenaufwand erreicht werden können. Alle öffentlichen Verkehrsmittel sollen barrierefrei erreichbar und nutzbar sein.
- (2) G In weniger dicht besiedelten Räumen soll der ÖPNV durch flexible Angebotsformen ergänzt werden, um eine möglichst optimale Bedienung in der Fläche gewährleisten zu können.
- (3) G Die Busverkehre sollen mit dem Schienenverkehr abgestimmt und an den Bahnhöfen bzw. Haltestellen sinnvoll verknüpft werden.
- (4) G Um den Übergang von Individualverkehrsmittel auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern, sollen Park and Ride (P+R)-Anlagen und Bike and Ride (B+R)-Anlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe bzw. Haltestellen gesichert, erweitert oder neu angelegt werden.

#### **4.1.4 Güterverkehr/Kombinierter Verkehr**

- (1) G Der Wirtschaftsraum Bodensee-Oberschwaben ist leistungsfähig an den überregionalen Schienengüterverkehr anzubinden. Die Systemvorteile der Bahn im Güterverkehr sind durch Kooperation mit anderen Verkehrsträgern auszubauen, der Straßengüterverkehr ist verstärkt auf die Schiene zu verlagern.
- (2) G Die vorhandenen Flächen für den Güterumschlag bzw. Umschlag im Kombinierten Verkehr und die dafür benötigte Schieneninfrastruktur (z.B. Überholgleise, Kreuzungsgleise, Verladestellen) sind zu erhalten und bei Bedarf auszubauen.
- (3) G Gleisanschlüsse bieten einen wertvollen Beitrag zur Verlagerung von Verkehrsleistungen im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Sie sollen erhalten und ausgebaut werden.

#### **4.1.5 Luftverkehr**

- (1) G Der Flughafen Friedrichshafen soll in seiner Funktion als Regionalflughafen bedarfsgerecht erhalten und gesichert werden.
- (2) G Die Verkehrslandeplätze Leutkirch-Unterzeil, Mengen-Hohentengen und Pfullendorf sollen für die Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt bedarfsgerecht erhalten und gesichert werden.

#### **4.1.6 Bodenseeschifffahrt**

- (1) G Die Bodenseeschifffahrt soll an der limnologischen Funktion des Bodensees sowie an seiner Funktion als Trinkwasserspeicher und Erholungsraum orientiert werden.
- (2) G Das Angebot der Personen- und Ausflugsschifffahrt auf dem Bodensee (Kurs- und Sonderverkehre) soll im länderübergreifenden Verkehrsverbund für den Fremdenverkehr, die Erholung und den Berufsverkehr erhalten, verbessert und jahreszeitlich ausgeweitet werden.
- (3) V Die Fährverbindungen Friedrichshafen-Romanshorn, Friedrichshafen-Konstanz und Meersburg-Konstanz sind in ein seeübergreifendes ÖPNV-Netz einzubinden. Die Ausweitung des Angebotes und die Integration in einen Tarif- und Verkehrsverbund sind anzustreben.
- (4) G Der Bodensee soll für die Schifffahrt offen bleiben, soweit nicht vorrangige Belange des Gewässerschutzes, des Schutzes der Flachwasserzone und der Schilfbestände, des Natur- und Landschaftsschutzes und der Fischerei entgegenstehen. Bei der motorisierten Sport- und Vergnügungsschifffahrt soll eine Beschränkung der Bootszulassungen und andere einschränkende Maßnahmen geprüft werden. Die Zahl der Liegeplätze soll nicht über das heutige Maß erweitert werden (vgl. auch Kapitel 1.3).

#### **4.1.7 Fuß- und Radverkehr**

- (1) G Der Fuß- und Radverkehr soll neben den Systemen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als gleichwertiges Verkehrssystem gefördert und weiterentwickelt werden.
- (2) G Das Radnetz Baden-Württemberg und die ergänzenden Radnetzkonzeptionen der Kreise sollen zeitnah umgesetzt werden.
- (3) V Es wird vorgeschlagen, die Strecke Friedrichshafen-Mecklenbeuren-Ravensburg-Weingarten-Baienfurt-Baindt als Radschnellverbindung zu entwickeln und umzusetzen.