



Verbandsversammlung am 20. Juli 2018

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 4

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

- Beschluss

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung stimmt dem vorliegenden Entwurf zur Regionalen Infrastruktur – Verkehr (Kap. 4.1) zu und beschließt, diesen dem Gesamtentwurf zur Fortschreibung des Regionalplans zugrunde zu legen.

1. Vorbemerkung

In der Sitzung des Planungsausschusses am 5. April 2017 hat die Verbandsverwaltung den Sachstand zum Kapitel 4.1 Regionale Infrastruktur – Verkehr im Rahmen der Regionalplan-Fortschreibung präsentiert. Der dort gefasste Beschluss, die rechtlich erforderlichen Planungen weiter auszuarbeiten und abzustimmen ist umgesetzt worden. In der Sitzung des Planungsausschusses am 28. November 2017 hat die Verbandsverwaltung dann die ausgearbeiteten Plansätze zum Kapitel 4.1 Regionale Infrastruktur – Verkehr vorgestellt. Diesem Entwurf wurde mehrheitlich zugestimmt.

Folgende Veränderungen haben sich seit dem letzten Entwurfsbeschluss im Planungsausschuss vom 28. November 2017 ergeben und wurden im Kapitel 4.1 Regionale Infrastruktur – Verkehr im Entwurf zur Anhörung berücksichtigt (siehe TOP 6):

- Die unter Plansatz 4.1.1 (6) als „Nachrichtliche Übernahme“ aufgeführte OU Pfullendorf zw. L194 und L268 BA II entfällt. Hier fand am 03.05.2018 der Baubeginn statt. In der Raumnutzungskarte wird diese Straße als „im Bau“ dargestellt.
- Unter Plansatz 4.1.2 (3) soll als zusätzlicher „Vorschlag“ die Elektrifizierung der Killertalbahn ((Hechingen)-Gammertingen) aufgenommen werden. In dem am 13.04.2018 vorgestellten „Schienen-Elektrifizierungskonzept“ des Landes ist der Abschnitt Hechingen-Burladingen der Killertalbahn unter „Schritt 1: Elektrifizierung in Bau oder Planung“ aufgeführt, der Abschnitt Burladingen-Gammertingen jedoch nur unter „Schritt 3: Langfristiger Bedarf/fahrzeugseitige Lösungen“. In Gammertingen unterhält die HzL (Hohenzollerische Landesbahn) eine Werkstatt für die betriebseigenen Fahrzeuge. Dort werden die Triebwagen gereinigt und technisch gewartet. Um hier auch elektrisch betriebene Fahrzeuge warten zu können, sollte der Abschnitt Burladingen-Gammertingen als Lückenschluss ebenfalls elektrifiziert werden.

Die Plansätze im Kapitel 4.1 Regionale Infrastruktur – Verkehr im Entwurf zur Anhörung (siehe TOP 6) werden folgendermaßen 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 im Kapitel 4.1 Regionale Infrastruktur – Verkehr 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 den Entwurf zur Anhörung aufgenommen worden.

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 / Städten.

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 für den Neubau (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 Ausbauprojekte 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 Ausbauprojekten 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, aber die öffentlichen Planungsträger sollen sich 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.

3. Strategische Umweltprüfung

In das Kapitel 4.1 Regionale Infrastruktur – Verkehr sind vor allem rein textlich gefasste Grundsätze des Regionalplans mit abstrakt-allgemeinem Charakter sowie regionalplanerische Vorschläge aufgenommen worden. Ihnen können auf regionaler Ebene keine erheblichen Umweltauswirkungen zugeordnet werden, weshalb eine Beurteilung im Rahmen einer Umweltprüfung nicht möglich ist.

Bei den in Kapitel 4.1.2 (2) als Ziel aufgeführten „Freihaltetrassen für den Schienenverkehr (Ausbau)“ für den zweigleisigen Ausbau der genannten Strecken kann die Umweltprüfung auf die Ebene von Planfeststellungsverfahren oder Bauleitplanung „abgeschichtet“ werden. Als reine Ausbauprojekte ergeben sich keine Alternativen zu der Trassierung. Die durch den Ausbau möglichen Umweltauswirkungen können erst auf Projektebene richtig eingeschätzt und bewältigt werden.