



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Landesnaturschutzverband BW - Olgastraße 19 - 70182 Stuttgart

Regionalverband

Bodensee-Oberschwaben

Hirschgraben 2

88214 Ravensburg

Ihr Schreiben vom:
14.12.2020

Unsere Tel/E-Mail:
0751/21451; bund.bodensee-oberschwaben@bund.net

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 66 Abs. 3 Naturschutzgesetz)

Anerkannter Natur- und
Umweltschutzverband
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Bearbeiter: 12 BUND-Gruppen
7 NABU-Gruppen, VCD-FN;
Koordination: Ulfried Miller

Ravensburg, den 25.2.2021

Fortschreibung des Regionalplanes Bodensee-Oberschwaben

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Naturschutzverbände danken für die Zusendung der Unterlagen zum oben genannten Verfahren und die damit verbundene Möglichkeit, sich hierzu zu äußern. Diese Stellungnahme erfolgt im Namen aller nach § 67 NatSchG anerkannten Naturschutzverbände: AG „Die NaturFreunde“ (NF), Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesfischereiverband (LFV), Landesjagdverband (LJV), Landesnaturschutzverband (LNV), Naturschutzbund Deutschland (NABU), Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW), Schwäbischer Albverein (SAV) und Schwarzwaldverein (SWV).

Zusammenfassung

Um nachhaltig zu leben, müssen wir unsere Verbräuche mindestens halbieren – das gilt sowohl für den Flächenverbrauch, Energieverbrauch und den Verbrauch an Rohstoffen. Derzeit verbraucht Deutschland drei Erden – wir haben aber nur eine!
Rechnet man das 30 ha-Ziel der Bundesregierung zur Flächeninanspruchnahme auf die Region Bodensee-Oberschwaben herunter, so ergibt sich folgendes Bild:

	Anzahl Einwohner	Ziel ha/d	ha im Zeitraum 2020-2035
BRD	83.100.000	30	164.250
RVBO	633.743	0,23	1.253

Im Regionalplanentwurf dürfte also der Flächenverbrauch über alles (d.h. Siedlungsflächen, Gewerbeflächen und Flächen für Straßenbauvorhaben und andere Verkehrsinfrastrukturen) in der Summe 1.253 ha nicht übersteigen, um eine nachhaltige und den Klimaschutzziele angemessene Entwicklung festzulegen.

Insgesamt (Regionalplan + kommunale Planungen) wird der Wohnbauflächenbedarf für die Region Bodensee-Oberschwaben mit ca. 1.000 ha definiert, für Industrie und Gewerbe wird ein Bedarf von ca. 1.200 ha angenommen. Zu diesen 2.200 ha kommen zusätzlich 12 geplante Straßenbau-Projekte¹, die mit zusammen mindestens 300 ha ebenfalls in die Flächenbilanz eingerechnet werden müssen.

Mit diesen Plänen und Vorgaben positioniert sich die Region Bodensee-Oberschwaben weit über dem Doppelten des 30 ha- Zieles der Bundesregierung.

Für die Planungen in der Region – und damit auch für den Regionalplan - bedeutet dies, daß die geplanten Bauflächen deutlich verringert werden müssen. Die Naturschutzverbände sehen große Flächenpotentiale im Bestand, die es vorrangig zu nutzen gilt.

(Quellen: Scientists for Future - Gutachten Januar 2021, S.15 und Aktueller Mikrozensus in „Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg“, Heft 7/2017, S.40)

Wohnbauflächen

Folgende geplante Flächenausweisungen sollten verkleinert bzw. gestrichen werden:

- Ravensburg- Sickenried geplant 30 ha, verkleinern auf 15 ha
- Weingarten-Riedhof geplant 45 ha, verkleinern auf 20 bis 25 ha
- Aulendorf-Nord geplant 15 ha, verkleinern auf 9 ha
- Friedrichshafen-Jettenhausen geplant 16 ha, verkleinern auf 10 ha

¹ Fortschreibung des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben Regionale Infrastruktur – Verkehr (Kap. 4.1), Beschluss der Verbandsversammlung am 23. Oktober 2020, S. 3.

- Überlingen-Flinkern geplant 16 ha, streichen Hälfte/Teilfläche
- Sigmaringen-Schönenberg geplant 26 ha, streichen bzw. deutlich verkleinern
- Pfullendorf-Galgenbühl geplant 21 ha, deutlich verkleinern
- Pfullendorf-Ostracher Straße geplant: 15 ha, deutlich verkleinern
- Bad Saulgau-Kessel geplant: 28 ha, deutlich verkleinern auf 14 ha
- Meßkirch-Hauptbühl geplant 12 ha, streichen bzw. deutlich verkleinern

Industrie- und Gewerbegebiete

Folgende geplante Flächenausweisungen sollten verkleinert werden

- Meßkirch-Industriepark geplant 27 ha, verkleinern im Süden (Puffer)
- Herbertingen geplant 23 ha, verkleinern (Naturschutz)
- Hohentengen geplant 40 ha, verkleinern (Naturschutz!)
- Sigmaringen-Kaserne IKG geplant 62 ha, erheblich verkleinern
- Gammertingen geplant 13 ha; verkleinern
- Ostrach geplant 22 ha, verkleinern auf 11 ha
- Bad Saulgau geplant 44 ha, verkleinern auf 22 ha
- Baidt-Baienfurt geplant 70 ha, verkleinern (Streuobst, Biotope)
- Aulendorf-GIO geplant 32 ha, verkleinern auf 15 ha

Folgende geplante Flächenausweisungen lehnen wir ab:

- Friedrichshafen-Hirschlatt 30 ha, Widerspruch LEP
- Pfullendorf-Wattenreute 39 ha, Widerspruch LEP
- Leutkirch-Riedlings 17 ha, Widerspruch LEP
- Kißlegg-Waltershofen (IKOWA) 33 ha, Widerspruch LEP
- Ravensburg-Erlen 26 ha, FFH-Nähe, keine Anbindung
- Salem-Neufrach 27 ha, Landwirtschaftliche Vorrangflächen
- Tett nang-Bürgermoos 19 ha, Artenschutz

Regionale Grünstruktur

Im Grundsatz stimmen wir der künftigen Struktur zu. Wir begrüßen die Einbeziehung des landesweiten Biotopverbunds in die regionalen Grünzüge und die Vorrangflächen für den Naturschutz.

Das große zusammenhängende Waldgebiet „Altdorfer Wald“ muss deshalb in die regionalen Grünzüge einbezogen werden (Biotopverbund, landesweiter Wildtierkorridor). Eine Sicherung über eine Vorrangfläche „Besondere Waldfunktion“ ist nicht ausreichend und wird den Anforderungen des Biotopverbundes nicht gerecht.

Der Landtag von Baden-Württemberg hat im Biotopstärkungsgesetz nicht nur den Biotopverbund sondern auch einen besseren Schutz der Streuobstwiesen ab 1.500 m² beschlossen. Sie sind seit dem 1.8.2020 geschützt und müssen nach unserer Auffassung deshalb ebenfalls in die regionalen Grünzüge übernommen werden. Das ist leider nicht konsequent erfolgt.

Im Detail werden auf mehreren Gemarkungen Änderungsvorschläge für die Abgrenzung der regionalen Grünstruktur gemacht.

Mobilität

Großen Nachholbedarf hat die Region bei der Infrastruktur für Bahn (Elektrifizierung, teilweiser zweigleisiger Ausbau von Schienenstrecken und Reaktivierung von Strecken), ÖPNV und sicheren Radwegen. Hier muss erheblich investiert werden, um den Verkehrskollaps zu vermeiden und einen regionalen Klimaschutzbeitrag zu leisten. Bei Bahn und Bus sind Halbstunden-Takt-Verbindungen auf den Hauptstrecken anzustreben. Ansonsten sind Investitionen unwirtschaftlich und haben zu geringe Entlastungswirkungen.

Rohstoffabbau

Fast 630 ha für den Kiesabbau bis 2040 und 472 ha Vorranggebiete für den Kiesabbau für weitere 20 Jahre sind zu viel.

Die Naturschutzverbände lehnen einen weiteren Kiesabbau im Altdorfer Wald ab. Das gilt für bestehende Abbaustellen und natürlich auch für neue Planungen. Kiesabbau im Altdorfer Wald darf nur noch im Rahmen der bereits erteilten Genehmigungen erfolgen.

Eine Erweiterung der Kiesabbaustelle in Amtzell-Grenis bedarf gründlicher Untersuchungen des Wasserhaushaltes und ausreichender Pufferflächen zum NSG/FFH-Gebiet „Felder See“. Wir fordern eine Reduzierung der Abbauf Flächen in Krauchenwies. Die kleine Teilgemeinde Krauchenwies-Göggingen hat schon 90 ha Kiesabbau auf ihrer Gemarkung. Der zusätzlich geplante Kiesabbau im Offenland (40 ha) in relativer Nähe zur Ortschaft wird abgelehnt.

Ebenso müssen die Abbauf Flächen in Ostrach und Hoßkirch (Wagenhart, Ochsenbach, Jettkofen) verkleinert werden.

Ein neuer Aufschluss für Kalksteinabbau im oberen Donautal kommt für uns nicht in Frage. Zu groß sind hier die Eingriffe in das dortige FFH- bzw. Vogelschutzgebiet und die Verkehrswege. Die Übernahme der pauschalen Forderung des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau begründet bei weitem nicht die Notwendigkeit des Abbaus an diesem sensiblen Standort. Alternativstandorte sind möglich.

Sowohl im Wald als auch im Offenland ist als Ausgleich die „Folgenutzung Naturschutz“ auf mindestens 1/3 der Abbauf Fläche auszuweisen.

Der Torfabbau im Reicher Moos ist spätestens 2030 zu stoppen. Moorschutz ist Klimaschutz! Es gab genügend Zeit zur Suche von Alternativen.

Klimaschutz

Es ist bedauerlich, dass von der Landesebene keine Vorgaben für den Klimaschutz in der Regionalplanung gemacht werden. Dabei muss doch auch die Regionalplanung die Klimaziele aus den internationalen Vereinbarungen (Paris, 2015) unterstützen. Wie ein Gutachten der S4F zeigt, werden die THG-Kontingente bei einem „weiter so“ in unserer Region bereits in 5 Jahren aufgebraucht sein.

Die Festlegungen im Regionalplanentwurf sind aus wissenschaftlicher Sicht nicht dazu geeignet, die politischen Ziele im Klimaschutz zu erreichen. Das verbleibende CO_{2e}-Budget der Region, das die Einhaltung des 1,5 °C-Ziels ermöglichen würde, wird vermutlich 2025 aufgebraucht sein. Das angenommene vom Regionalverband entwickelte Wachstumsszenario führt gegenüber dem Status quo sogar noch zu einem zusätzlichen Ausstoß von ca. 3 Mio t CO_{2e} bis 2050. Der Planentwurf erfüllt weder die selbst gesteckten Klimaschutzziele der Region noch die internationalen Verpflichtungen Deutschlands zur Reduktion der Treibhausgas- Emissionen. (Quelle: S4F – 2021, S. 1)

Der Schutz und die Wiederherstellung naturnaher Moore ist eine für die Region Allgäu-Oberschwaben zentrale Aufgabe im Klimaschutz. Das muss sich auch in der Regionalplanung niederschlagen. Für den Raum Kißlegg wurden ab 2010 von der Hochschule Nürtingen ca. 60 Moore untersucht und für ökologische Aufwertungen und Klimaschutzmaßnahmen vorgeschlagen. Hier müssen endlich mehr Umsetzungen stattfinden.

1. Grundsätze und Ziele für die Entwicklung der Region

Wir vermissen beim Planentwurf das Herunterbrechen der Klimaschutzziele (Pariser Klimaschutzabkommen, EU-Parlament, Bundesregierung) und der Zeile zur Reduzierung des Flächenverbrauchs auf die regionale Ebene.

Um nachhaltig zu leben, müssen wir nämlich unsere Verbräuche mindestens halbieren – das gilt sowohl für den Flächenverbrauch, Energieverbrauch und den Verbrauch an Rohstoffen. Derzeit verbraucht Deutschland drei Erden – wir haben aber nur eine!

Rechnet man das 30 ha-Ziel der Bundesregierung zur Flächeninanspruchnahme auf die Region Bodensee-Oberschwaben herunter, so ergibt sich folgendes Bild:

	Anzahl Einwohner	Ziel ha/d	ha im Zeitraum 2020-2035
BRD	83.100.000	30	164.250
RVBO	633.743	0,23	1.253

Im Regionalplanentwurf dürfte also der Flächenverbrauch über alles (d.h. Siedlungsflächen, Gewerbeflächen und Flächen für Straßenbauvorhaben und andere Verkehrsinfrastrukturen) in der Summe 1.253 ha nicht übersteigen, um eine nachhaltige und den Klimaschutzzielen angemessene Entwicklung festzulegen.

Insgesamt (Regionalplan + kommunale Planungen) wird der Wohnbauflächenbedarf für die Region Bodensee-Oberschwaben mit ca. 1.000 ha definiert, für Industrie und Gewerbe wird ein Bedarf von ca. 1.200 ha angenommen. Zu diesen 2.200 ha kommen zusätzlich 12 geplante Straßenbau-Projekte², die mit zusammen mindestens 300 ha ebenfalls in die Flächenbilanz eingerechnet werden müssen.

Mit diesen Plänen und Vorgaben positioniert sich die Region Bodensee-Oberschwaben weit über dem Doppelten des 30 ha- Zieles der Bundesregierung.

(Quelle: Scientists for Future - Gutachten Januar 2021, S.15)

² Fortschreibung des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben Regionale Infrastruktur – Verkehr (Kap. 4.1), Beschluss der Verbandsversammlung am 23. Oktober 2020, S. 3.

Für die Planungen in der Region – und damit auch für den Regionalplan - bedeutet dies, daß die geplanten Bauflächen deutlich verringert werden müssen. Dazu machen wir im folgenden Kapitel unserer Stellungnahme konkrete Vorschläge und begründen diese.

Die Naturschutzverbände sehen große Flächenpotentiale im Bestand, die es vorrangig zu nutzen gilt. Im aktuellen Mikrozensus wird zum Beispiel auf den großen Leerstand von Wohnungen hingewiesen (*Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg*, Heft 7/2017, S.40). Leider gibt es dazu keine top-aktuellen Zahlen und auch wenig konkrete Aktivitäten der Kommunen (Flächenmanager*innen, die Eigentümer*innen konkret ansprechen und Angebote machen, um den Bestand zu aktivieren und an den Immobilien-Markt zu bringen.

Dazu kommen große Möglichkeiten zur Innenentwicklung, wie die Martinshöfe in Weingarten oder das Bezner-Areal in Ravensburg zeigen. Wenn dann noch Dachflächen von Wohnhäusern, Gewerbehallen und Parkhäusern sowie Parkplätze zur Energie-Gewinnung genutzt werden, brauchen wir weniger landwirtschaftliche Flächen und Wälder für Fotovoltaik, Bioenergie und Windkraftwerke.

Relevanz der Ziele des Klimaschutzes für den Regionalplan

Klimaschutzziele sind relevant für die Erstellung eines Regionalplans. Das geht aus § 11 Abs. 5 LplG hervor. Hier findet sich folgender Passus: „(5) Der Regionalplan soll auch diejenigen Festlegungen zu raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen von öffentlichen Stellen (...) enthalten, die zur Aufnahme in den Regionalplan geeignet und zur Koordinierung von Raumansprüchen erforderlich sind und die durch Ziele und Grundsätze der Raumordnung gesichert werden können. Hierzu gehören (...) insbesondere (...) die raumbedeutsamen Erfordernisse und Maßnahmen des (...) integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes und der Anpassungsstrategie nach den Vorschriften des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg.“

Klimaschutzziele sind zur Koordinierung von Raumansprüchen erforderlich, denn wenn es nicht gelingt, die international vereinbarten Klimaschutzziele zu erfüllen, sind schon mittelfristig schwere Schäden für die Region zu erwarten. Ziele und Grundsätze der Raumordnung können und müssen einen Beitrag dazu leisten, die Zielerreichung im Klimaschutz zu sichern.

Dabei handelt es sich konkret um folgende, gesetzlich festgelegte Ziele: „Unter Berücksichtigung der internationalen, europäischen und nationalen Klimaschutzziele und -maßnahmen

soll die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent und bis zum Jahr 2030 um mindestens 42 Prozent verringert werden. Bis zum Jahr 2050 wird eine Minderung um 90 Prozent angestrebt im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990.“ (§ 4 KlimaSchG). Für das Zwischenziel 2030 ist sogar zu überlegen, ob nicht die Festlegungen im Klimaschutzgesetz des Bundes als höherrangiges Recht zu werten sind („Bis zum Zieljahr 2030 gilt eine Minderungsquote von mindestens 55 Prozent.“, § 3, Abs. 1 KSG).

Das in § 11, Abs. 5 LplG aufgeführte Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept IEKK von 2014 enthält Ziele und Maßnahmen aus dem Bereich der Raumordnung: Eine verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsplanung kann Wege vermeiden und verkürzen –und somit CO₂-Emissionen einsparen. Leitbild ist die „Stadt der kurzen Wege“ bzw. „Region der kurzen Wege“. Als Maßnahme wird dazu genannt: „Reduktion der Ausweisung neuer Siedlungsflächen und Stärkung der Innenentwicklung in Städten und Gemeinden.“

Das entspricht genau den Forderungen, die bspw. von den Naturschutzverbänden in der ersten Auslegung des Regionalplanentwurfs geäußert wurden. Aus unserer Sicht ist es vom rechtlichen Rahmen her gerechtfertigt und inhaltlich geboten, im Regionalplanentwurf mit höheren Dichtewerten im Wohnbau und geringeren Neuausweisungen von Bauflächen zu operieren, um eine stärkere Innenentwicklung und Verdichtung zu erzwingen.

Mangelhafte raumplanerische Steuerung im Hinblick auf die oben o.g. Erfordernisse

Um die aus sachlichen Gründen notwendigen und aufgrund nationaler Gesetzgebung und internationaler Verträge verbindlichen Ziele im Klimaschutz zu erreichen, sind in der Region Bodensee-Oberschwaben deutlich stärkere Bemühungen zur Einsparung von Treibhausgasen notwendig, als bisher unternommen wurden. Das zeigt im Detail die Analyse der „Scientists for Future Ravensburg“.

Der Regionalplan beinhaltet Festlegungen zu Raum- und Siedlungsstrukturen, die für die CO_{2e}-Emissionen der Region relevant sind. Aus den planerischen Festlegungen im Regionalplan müssen die Einsparbemühungen wesentlich deutlicher erkennbar werden. Vor allem die geplanten Zuwächse an Wohn- und Gewerbeflächen und die mit einer Bebauung einhergehenden zusätzlichen CO_{2e}- Emissionen sind mit den gesetzlich festgelegten Klimaschutzzielen von Bund und Land Baden-Württemberg nicht vereinbar. Sie widersprechen auch den selbst gesetzten Zielen der Landkreise Ravensburg und Bodenseekreis.

Konkret wird folgendes bemängelt:

- Der Entwurf rechnet mit einem Wohnbauflächenbedarf von 1.200 ha, der deutlich zu hoch angesetzt ist. Ein wesentlicher Teil dieses Bedarf wird aus der Berechnung einer fiktiven Wohnflächenzunahme pro Kopf abgeleitet, die weder mit dem Klimaschutz vereinbar ist noch tatsächlich in den letzten Jahren stattgefunden hat. Mit den Bedarfszahlen gibt der Planentwurf jedoch den Städten und Gemeinden die Begründung zur weiteren starken Bautätigkeit an die Hand.
- Der Entwurf enthält deutlich zu geringe Vorgaben zur Wohndichte (EW/ha), die nicht den Anforderungen des Klimaschutzes entsprechen. Hier ist ein Abrücken von den Zahlen im Hinweispapier des Ministeriums geboten, anders können die Klimaschutzziele nicht erreicht werden.
- Der Entwurf berücksichtigt die Potentiale der Innenentwicklung zu wenig. Es fehlt eine detaillierte und nachvollziehbare Quantifizierung dieser Potentiale. Es wird auch nicht berücksichtigt, dass der pro Kopf- Verbrauch an Siedlungsfläche in der Region Bodensee-Oberschwaben im landesweiten Durchschnitt sowieso schon sehr hoch ist.
- Der Planentwurf eröffnet im Planteil allen Gemeinden zusätzliche Möglichkeiten, im vereinfachten Verfahren neue Baugebiete am Siedlungsrand auszuweisen, ohne mit dem Regionalplan in Konflikt zu kommen, da an der jeweiligen Siedlungsgrenze Flächen bestehen, für die der Plan keine Festlegungen zur Flächennutzung trifft. Damit ermöglicht er den Gemeinden die zusätzliche Ausweisungen von Baugebieten in erheblichem Umfang. Diese Flächenpotentiale wurden bisher nicht einmal quantifiziert.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Regionalplanentwurf in dieser Form nicht den Erfordernissen der gesetzlich festgelegten Klimaschutzziele entspricht.

Wir wissen, dass viele politischen Vorgaben und Ziele nicht in Gesetze gegossen sind und keine klaren Vorgaben für die Planung gemacht werden. Das wissen und beklagen auch viele, die sich mit Planung beschäftigen. Aber es hindert uns niemand daran, Dinge zu tun, die wir als notwendig erachten. Man darf besser sein, als es das Gesetz erlaubt! Nachhaltig denken – lokal handeln.

2. Regionale Siedlungsstruktur

2.5 Schwerpunkte des Wohnungsbaus

Zu einzelnen Flächenausweisungen nehmen wir wie folgt Stellung:

Ravensburg-Sickenried (436-271)

Laut Umweltbericht (S. 47 ff) ist dieser Standort mit erheblichen Beeinträchtigung der Schutzgüter Mensch (Wohnen, Naherholung), biologische Vielfalt (Artenschutz, Biotopverbund), Boden (wichtige Funktionen und hohe Qualität) und Wasser (Überflutungsfläche HQ100) verbunden. Insbesondere beim Schutzgut „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ ist laut Umweltbericht keine Minimierungsmaßnahme möglich. Und auch die hochwertigen landwirtschaftlichen Böden lassen sich nicht einfach andernorts ausgleichen. Außerdem befindet sie sich lt. Klimagutachten im 'Kritischen Durchlüftungsbereich' (Klimaatlas BW, LUBW 2006).

Die Fläche ist laut Umweltbericht unter Berücksichtigung der Ergebnisse der raumordnerischen Umweltprüfung nur bedingt als Vorranggebiet geeignet.

Fazit: Deshalb sollte diese Fläche halbiert werden. Westlich der B 30 sollten keine Bauflächen ausgewiesen werden.

Weingarten-Riedhof (436-741)

Die vorgesehene Ausweisung eines großen Wohnbaugebietes beim Öschweg ist in erheblichem Konflikt zum Bodenschutz, zum Klimaschutz und auch zum Artenschutz. (Vogelzug-Rastgebiet). Sie sollte deshalb halbiert werden. Die prognostizierte Bevölkerungszunahme kann bei verdichteten Bauweisen (mindestens 100 Einwohner pro Hektar) auf einer deutlich geringeren Fläche untergebracht werden. Wir geben auch zu Bedenken, dass dieses Wohngebiet schlecht an öffentliche Verkehrsmittel angebunden ist und weitere Pendlerverkehre auf den Straßen erzeugen wird. Außerdem gibt es in der Stadt Weingarten aktuell bis zu 300 leerstehende Wohnungen, die vermietbar und bewohnbar sind. *(Quelle: Stadtverwaltung bzw. mündliche Mitteilung eines Stadtrates)*

Die geplante Westranderweiterung in diesem Ausmaß widerspricht eklatant der maßvollen Siedlungsentwicklung einer Stadt, die ohnehin kaum Entwicklungsflächen mehr hat. Zudem passt sie nicht zu dem Grundsatz Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Eine Siedlungsausdehnung maximal bis zum Öschweg halten wir für angemessen. Weitergehende

Bebauungen sollten frühestens bei der nächsten Fortschreibung des Flächennutzungsplanes in 10-15 Jahren diskutiert werden.

Zum Bodenschutz:

In den Anlagen zum Umweltbericht wird im Standortsteckbrief darauf hingewiesen, dass auf der Fläche überwiegend guter landwirtschaftlicher Boden (Vorrangflur II, 11-15 Punkte) mit teilweise sehr hoher Bodenfunktion (GES LN/W > = 3,5, Fläche >3 ha) vorgefunden wird und deshalb das Vorhaben zu einer besonders erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes führt.

Auch bei den anderen Schutzgütern wird (mit einer Ausnahme) mit einer erheblichen Beeinträchtigung gerechnet.

Zum Artenschutz (Vogel-Rastgebiet):

In den letzten Jahren wurden auf dem Areal 27 Vogelarten festgestellt, die auf das offene Land spezialisiert sind. Es handelt sich dabei überwiegend um rastende Zugvögel und Nahrungsgäste. 18 dieser Arten sind besonders schützenswert. Dies spricht für die Beibehaltung des Regionalen Grünzuges. Sollte eine Bebauung der Fläche erfolgen, werden diese Vogelarten auf Dauer vertrieben.

Aulendorf-Nord (436-751)

Diese Flächenausweisung ist geplant mit 15 ha, sie muss aus Gründen des Arten- und Biotopschutzes auf ca. 9 ha verkleinert werden – um das nördliche Drittel.

Begründung:

Die nördliche Sukzessionsfläche zeigt Ruderal- und Pionierwald-Charakter. Sie ist Trittstein, Lebensraum und Nahrungshabitat für div. Vogelarten, Kleinsäuger, Insekten, Reptilien, Amphibien und evtl. auch für Fledermäuse. Im örtlichen Biotopverbund nimmt das Areal mit dem angrenzenden Mühlbach eine wichtige ökologische Funktion ein. Eine Überbauung ist aufgrund artenschutzrechtlicher Belange (§44) abzulehnen.

Friedrichshafen-Jettenhausen (435-701)

Das geplante Vorranggebiet für Wohnungsbau im Nord-Westen von Jettenhausen reicht bis in die **Biotopverbund**flächen mittlerer und feuchter Standorte, die durch die B31 neu sowieso schon in Mitleidenschaft gezogen werden. Auf der Fläche liegen heute größere Mähwiesen, die um Friedrichshafen herum eher selten sind, deshalb sind sie für den o.g. Biotopverbund wichtig.

Der Regionalplanentwurf betont selbst die Wichtigkeit des Biotopverbundes: *„Die Erhaltung und Entwicklung eines regional und überregional wirksamen Biotopverbunds im Offenland ist Zielsetzung der Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege. Daher sind neben den naturschutzfachlich hochwertigen Kernräumen des Biotopverbunds auch die für die Entwicklung eines möglichst kohärenten Biotopverbunds bedeutsamen verbindenden Räume vor konkurrierenden Raumnutzungen zu sichern.“* (S. B 58)

Im **FNP** ist die Fläche als geplanter „Geschützter Grünbestand“ eingetragen.

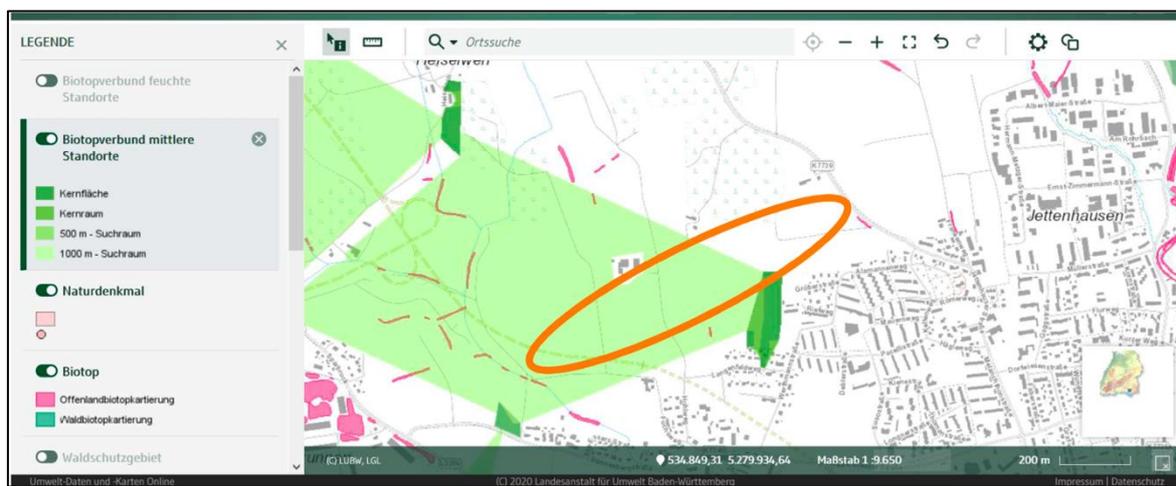
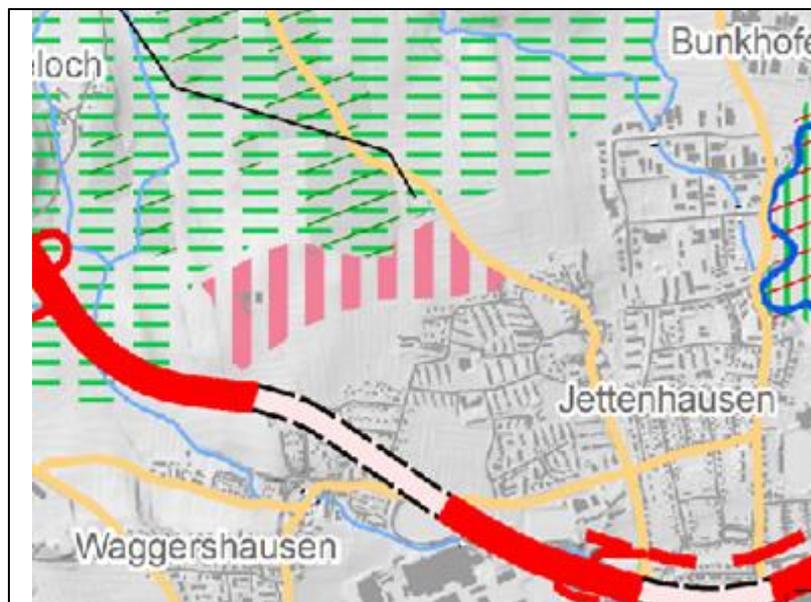
Das geplante Gebiet stößt außerdem an einen schön gestuften Waldrand, der bei den Bauarbeiten sicher zerstört würde. Im angrenzenden Wald wurden bei einer kurzen Begehung schon 2 Schwarzspechte festgestellt (einer gesehen, ein weiterer gehört). Die hier lebenden Tiere mussten bereits mit der Bundesstraße erhebliche Auswirkungen erleiden:

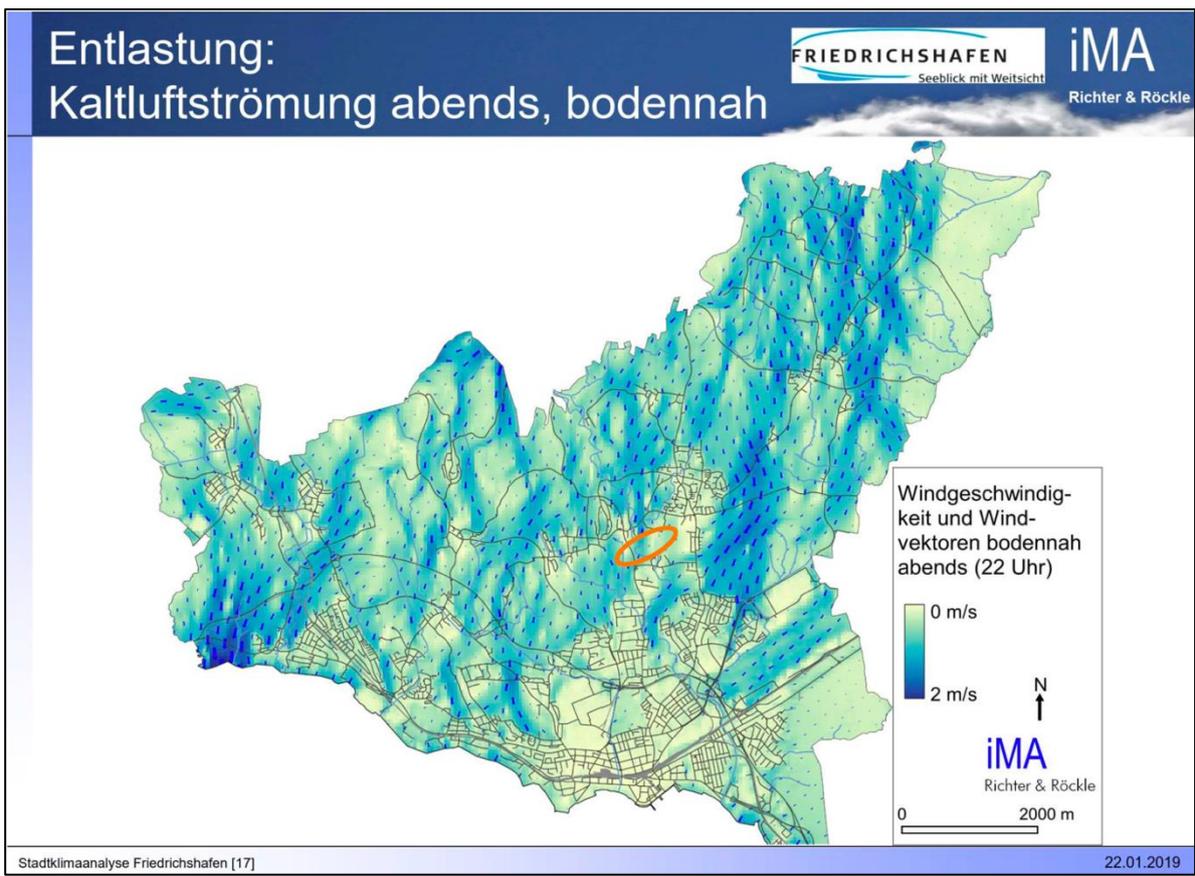
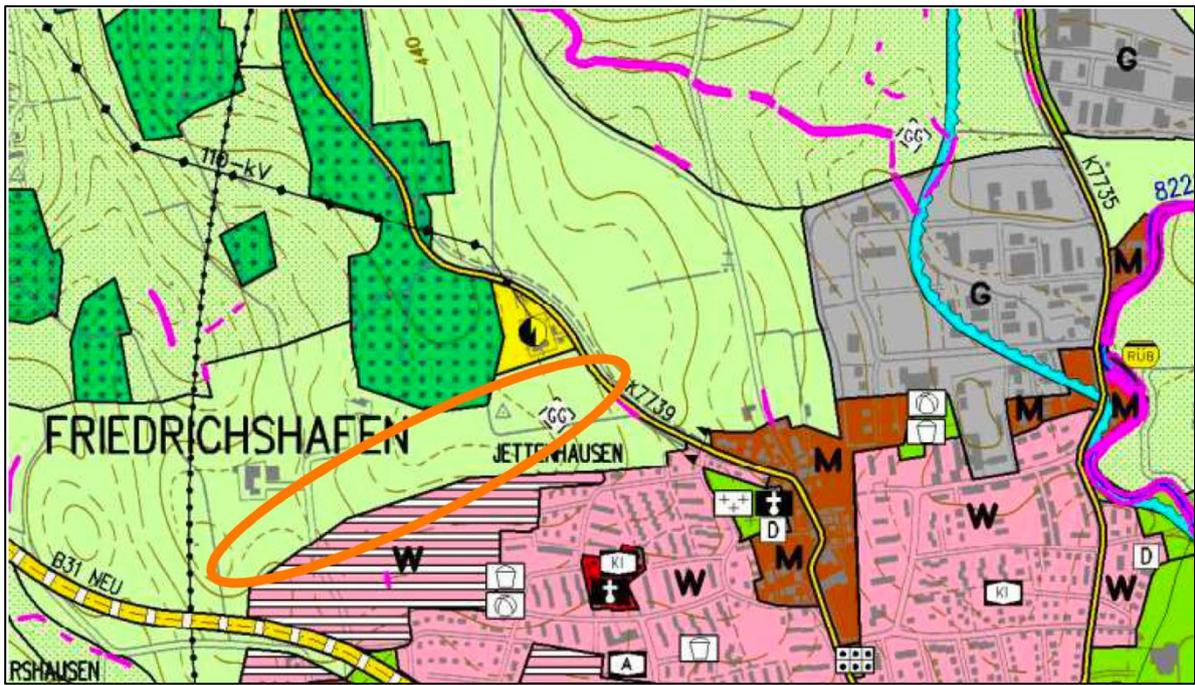
Verlust von Brutstätten, zum Beispiel für Neuntöter u.a., aber auch für die jagenden auf Offenland angewiesenen Arten, wie Schleiereule, Rotmilan, Schwarzmilan, Turmfalke, Waldohreule, Waldkauz, Pirol, Grau- und Grünspecht und mehr. Hier würde sich auch die Bebauung der Wiesen negativ auswirken. Zwar sind große Flächen Intensivobst-Anlagen, aber es geht um die Zwischenflächen (z.B. brüten dort Neuntöter) und um die benachbarten nördlichen Wald- und Offenlandflächen, die bisher unbelastet sind (bis auf die Straße) und dann wegen Lichtemissionen usw. weiter Druck bekommen. In dem Gebiet wurden in der Senke auch schon Laubfrösche beobachtet. Zu erwarten sind auch Zauneidechsen.

Zudem ist es als Kaltluftentstehungsgebiet und Freifläche für bodennahe Kaltluftströme **stadtklimatisch** wichtig (siehe Karte unten).

Das geplante Wohngebiet liegt in einem Gebiet mit **sehr guten landwirtschaftlichen Standorten** (Vorrangflur 1 nach der digitalen Flächenbilanz). Auch aus diesem Grund sollte es nicht überbaut werden.

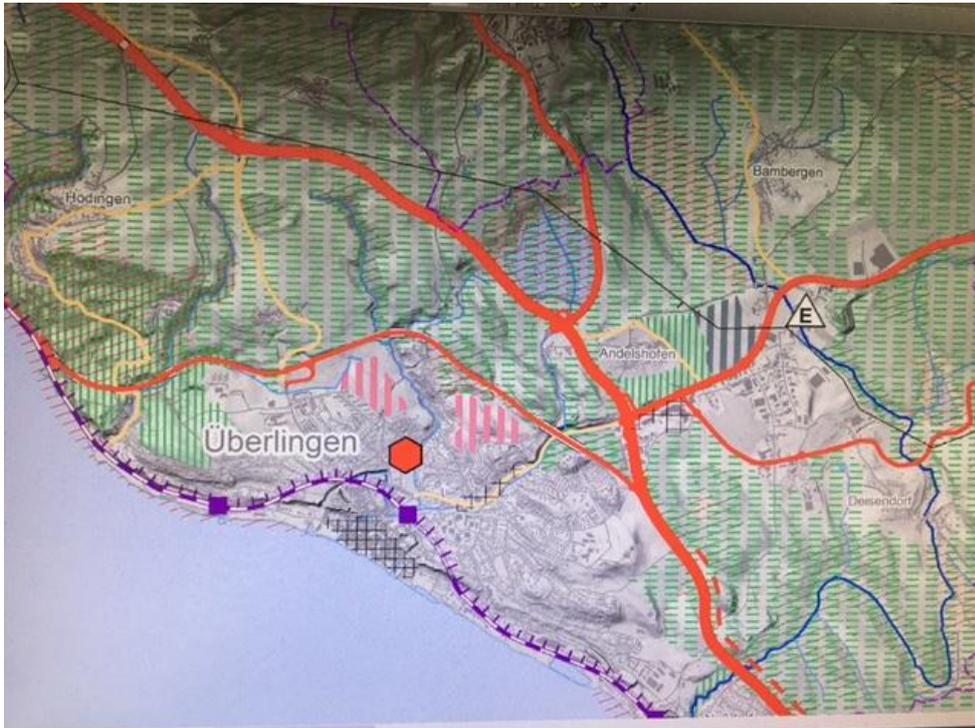
Aus all diesen Gründen sollte das geplante Baugebiet erstens deutlich kleiner werden (verdichtete Bauweise). Beim Bebauungsplan muss unbedingt auf eine Bauweise geachtet werden, die die Kaltluftströme möglichst wenig behindert.





Überlingen-Flinkern (435-721)

Diese geplante Baufläche lehnen wir ab.



Begründung: Diese Fläche am Rande der bisherigen Wohnbebauung ist ein reich strukturiertes Landschaftselement, wie es in und um Überlingen nur noch im Gebiet St. Leonhard vorkommt: Klein gegliederte Bewirtschaftungsformen (Acker, Wiesen) in hügeligem Gelände durchsetzt von Feldgehölzen und Hecken, Gräben, Wasserläufen und Geländeeinschnitten. Die Wiesen und Wegeraine sind beste Standorte für Wildkräuter, Wildblumen und Lebensraum für Kleintiere, insbesondere Insekten. Angesichts der schwindenden Artenvielfalt und auch des Biodiversitätsgesetzes der Landesregierung, wäre es unverantwortlich, in diesem Gebiet eine Wohnbebauung zuzulassen. Außerdem hat sich diese Landschaft als herausragendes Naherholungsgebiet entwickelt. Laut Umweltbericht ist dieser Standort nur bedingt geeignet (s. 42 ff).

Das Regierungspräsidium Tübingen schreibt dazu in seiner Stellungnahme vom 27.11.2019: *Bei Beanspruchung beider Gebiete fallen zwei der wichtigsten Teilgebiete des Biotopverbunds mittlerer Standorte in diesem Bereich auf einmal weg. Der nördlich von Überlingen verlaufende, momentan noch vorhandene Verbundkorridor mittlerer Standorte wird dadurch in*

seiner Funktionalität mindestens erheblich eingeschränkt. Eine Zerschneidungswirkung ist sehr wahrscheinlich

Überlingen weist eine große Fläche im Bereich Schättlisberg und hat Potentiale zur Innenentwicklung (Wohnbaufläche auf dem ehemaligen Kramergelände)

Sigmaringen - Schönenberg (437-731)

Das Baugebiet Schönenberg mit 26 ha sollte ersatzlos gestrichen werden.

Begründung:

Laut Umweltbericht (S. 82) führt der Standort zu besonders erheblichen und mehreren erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern. Im Flächennutzungsplan der Stadt Sigmaringen sind eine Reihe weiterer Baugebiete für Wohnungsbau vorgesehen sind, die für einen längeren Zeitraum ausreichen dürften. Das bisherige Zollschulgelände wäre eine Alternative, da die bisherige Zollschule ja im Konversionsgebiet der ehemaligen Kaserne neu gebaut werden soll

Bad Saulgau - Kessel (437 701)

Wir bitten Sie, dieses Wohngebiet zu begrenzen auf die Fläche zwischen dem jetzigen Wohngebiet und dem Geh- und Radweg, der von der früheren Landstraße 285 über eine Brücke über die Kernstadtentlastungsstraße nach Haid führt. Insbesondere muss der Bereich der ehemaligen Kiesgrube herausgenommen werden.

Begründung:

Hierdurch würde die in der raumordnerischen Gesamtbewertung angeführten "besonders erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern" und "hochwertigen Lebensräume und potenzieller Lebensstätten" (laut raumordnerischer Gesamtbewertung – Umweltbericht S. 69 ff) wesentlich reduziert. Außerdem wurde in Bad Saulgau im Zusammenhang mit der Baugebietsausweisung nach § 13b BauGB so viele Bauflächen ausgewiesen, dass der Bedarf an Wohnungen für die kommende Zeit gedeckt ist, insbesondere, wenn künftig flächensparender gebaut wird als bisher.

Die 13b-Gebiete sind auf der vorliegenden Karte des RV nicht ausgewiesen und würden das zusätzliche Baugebiet im Vergleich zum jetzigen Regionalplan nochmals wesentlich erhöhen.

Hauptbühl Messkirch (437-711)

Diese Flächenausweisung wird von den Naturschutzverbänden abgelehnt.

Begründung:

In Messkirch wurden in den letzten Jahren zahlreiche 13b Baugebiete ausgewiesen (zusammen über 20 ha !). Damit dürfte der Bedarf an Wohnbauplätzen über Jahre (Jahrzehnte) gedeckt sein. Falls weiterer Bedarf besteht muss dieser durch Innenentwicklung gedeckt werden.

Pfullendorf (437-721 und 437-723)

Die beiden geplanten Wohngebiete werden von den Naturschutzverbänden abgelehnt.

Begründung:

Sie gehen am Bedarf für Wohnraum vorbei. In der Innenstadt stehen unzählige Häuser leer und verfallen. Hier sollte eine Verdichtung des bestehenden Wohnraums geplant werden. Außerdem soll die weitere Flächenversiegelung verhindert werden.

2.6 Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe

Allgemein:

Der Regionalplan betont die Wichtigkeit des flächensparenden Bauens auch bei Industrie und Gewerbe. In Friedrichshafen /Tettngang und vielen anderen Kommunen der Region gibt es viele Hektar Parkplätze und Gewerbeflächen mit eingeschossiger Bauweise, die auf die unten beschriebene Weise verdichtet werden und damit weitere Betriebe aufnehmen könnten.

G (4) Zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und der Umweltbelastung sollen bei der Erschließung und Belegung der Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe mehrgeschossige Gebäude, Parkhäuser statt ebenerdiger Großparkplätze sowie Solarenergieanlagen auf Großdächern gewerblicher Gebäude und Parkplatzüberdachungen zum Einsatz kommen.

Kißlegg-Waltershofen IKOWA (436 -171)

Der projektierte Standort für ein „Interkommunales Gewerbegebiet Waltershofen – IKOWA“ (Gemeinde Kißlegg) gehört zu den fünf in PS 2.6.1 (3) genannten Standorten für Industrie und Gewerbe, die keine raumplanerisch relevante Anbindung an den Siedlungsbestand aufweisen (Entwurf Regionalplan S. 16 Ziff. sowie S. B29, Ziff. 2.6 Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe, zu PS 2.6.0 und PS 2.6.1). Als Begründung hierfür wird bei drei der fünf Standorte (außer Kißlegg – IKOWA auch Bad Wurzach – Brugg, Wangen – Herfatz) angeführt, dass damit der anzustrebenden Chancengleichheit gegenüber nahe gelegenen bayrischen Standorten Rechnung getragen werden müsste, und zwar aufgrund der gelockerten Interpretation des Anbindegebots durch das novellierte Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP Bayern) aus dem Jahr 2018.

Diese Argumentation geht allerdings fehl, eine Ungleichheit der Entwicklungschancen gegenüber der benachbarten Region ist aus folgenden Gründen auszuschließen: der geänderte Text des LEP Bayern 2018 und damit die gegenwärtig gültige Regelung enthält (im Gegensatz zum ursprünglichen Entwurf des damaligen Staatsministers Söder) zwei starke Vorbehalte, und zwar bezüglich wesentlicher Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbilds sowie bezüglich des Fehlens geeigneter angebundener Alternativstandorte. In der Kommentierung wurde betont, dass die sorgfältige fallspezifische Klärung dieser Aspekte in den vorgesehenen Verfahren durch die Neuregelung nicht obsolet würde (z. B.

Bayerische Staatskanzlei, Pressemitteilung vom 20.02.2018, Nr. 35). Hintergrund waren erhebliche Vorbehalte gegen die Neuregelung seitens des Bauernverbandes sowie auch innerhalb der damaligen Regierungspartei.

Die neue Bayerische Staatsregierung hat überdies aktuell eine Flächensparoffensive beschlossen (Bayerische Staatskanzlei, Pressemitteilung vom 16.07.2019, Nr: 153): Es wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog beschlossen, der auch Anpassungen im Landesplanungsgesetz bzw. im LEP beinhaltet. **Wesentlich ist hierbei u. a. die Ankündigung des Ministerrats, dass die Lockerung des Anbindegebots (LEP Bayern 2018) wieder zurückgenommen werden wird!**

Weiterhin wird im Entwurf des Regionalplans darauf hingewiesen, dass für den Standort IKOWA keine vernünftigen Alternativflächen mit vergleichbarer Eignung vorhanden seien.

Die Frage der Standortalternativen war tatsächlich bereits im Rahmen eines Zielabweichungsverfahrens in Sachen IKOWA behandelt worden. Die Entscheidung über die Zulassung von Abweichungen von Zielen der Raumordnung des RP Tübingen vom 14.12.2015 beruhte ganz wesentlich auf einer fragwürdigen Härtefallbetrachtung im Zusammenhang mit der Frage der Standortalternativen. Daraufhin hat der BUND im Rahmen einer Klage vor dem VG Sigmaringen u. a. ausführlich dargelegt, dass die Voraussetzungen für die Begründung einer Härtefallbetrachtung nach einschlägiger Rechtsprechung nicht durch ein vermeintliches Fehlen geeigneter Standortalternativen für eine bauliche Entwicklung des gewünschten Umfangs gegeben ist.

Nachdem jedoch mit Entscheidung des VGH Mannheim vom 05.09.2016 der Bebauungsplan IKOWA für rechtswidrig erklärt worden war, wurde der Zielabweichungsantrag des Zweckverbands IKOWA in Absprache mit dem RP zunächst zurückgezogen, so dass es zu keiner Entscheidung im o. g. Klageverfahren (VG Sigmaringen) kam.

Der Zielabweichungsantrag des Zweckverbandes war im Übrigen überhaupt erst nach Einreichung eines Normenkontrollantrages beim VGH Ba.-Wü. (2014) gestellt worden. Zuvor (Flächennutzungs-plan- und Bebauungsplan-Verfahren seit 2010) war die Abweichung von Zielen der Raumordnung seitens des Zweckverbandes generell in Abrede gestellt worden. Immerhin stellte das RP Tübingen schließlich doch fest, dass eine Abweichung von Zielen der Raumordnung tatsächlich zu besorgen war. Allerdings ließ die Entscheidung des RP Tübingen vom 14.12.2015 die Klärung einiger bedeutsamer Gesichtspunkte im Zusammenhang mit Vorgaben aus dem Landesentwicklungsplan Ba.-Wü. (2002) außer Acht.

Ein zweifellos erforderliches neues Zielabweichungsverfahren in Sachen IKOWA wird hierzu eindeutig Stellung beziehen müssen!

Tatsache bleibt, dass der Standort IKOWA gegen mehrere Vorgaben der Raumordnung verstößt. Das Vorhaben verstößt gegen die folgenden Plansätze LEP (2002): Vorgabe der bestandsnahen Siedlungsentwicklung (Plansätze Z 3.1.9 und Z 3.3.6); Gestaltung der Siedlungsentwicklung durch kleinräumige Zuordnungen von Raumnutzungen zur Verringerung und Vermeidung verkehrsbedingter Belastungen und zusätzlichen motorisierten Verkehrs (Plansatz Z 3.1.6.).

Der bisherige Rechtfertigungsmangel aufgrund Plansatz Z 3.1.2. LEP 2002 (Vorgabe der vorrangigen Konzentration der Siedlungstätigkeit auf ausgewiesene Siedlungsbereiche sowie Schwerpunkte des Wohnungsbaus und Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen), soll im neuen Regionalplan durch eine entsprechende Ausweisung geheilt werden.

Die Ausweisung des Standortes IKOWA verstößt jedoch insbesondere auch gegen Plansatz 5.1.2 LEP 2002 (Lage in einem landesweit bedeutsamen naturnahen Landschaftsraum) i. V. m. Plansätzen Z 5.1.2.1 und Z 5.1.2.2. Die betreffenden Gebiete sind in Plansatz Z 5.1.2. konkret festgelegt, so dass der LEP hier Vorgaben mit eindeutigen Regelungsgehalt enthält, die auch ohne die in Plansatz 5.1.3 vorgesehene „Konkretisierung und Ergänzung“ in den Regionalplänen Rechtsgültigkeit besitzen. ***Daher werden diese Vorgaben aus dem LEP auch durch die vorgesehenen Änderungen im Regionalplan (Aufwertung Kißleggs zum Unterzentrum, Einbeziehung von Kißlegg in die Landesentwicklungsachse, Aufnahme des Standortes IKOWA in den Regionalplan) keineswegs überwindlich!***

Ein wichtiger Bestandteil der bisherigen Rechtfertigung der Planung war ein Gewerbeflächenkonzept, das im Gegenzug zur Ausweisung des interkommunalen Standortes IKOWA den Verzicht auf ca. 18 ha rechtskräftig ausgewiesene Bauflächen in den Zweckverbandsgemeinden vorsah. Es handelt sich hierbei ganz überwiegend um Entwicklungsflächen im oder im Anschluss an den Bestand, die an sich vorrangig zu nutzen wären. So ist es beispielsweise kaum vermittelbar, dass die Ortsrandlage Waltershofen-West zur Autobahn hin nicht mehr wie früher geplant gewerblich bebaut werden sollte, um einen neuen Siedlungskörper in der freien Landschaft zu rechtfertigen. Dies vor dem Hintergrund der aktuell kommunizierten neuen Strategie des Zweckverbandes, am Standort IKOWA nun in stärkerem Umfang auch ortsansässigen kleineren Betrieben Entwicklungsmöglichkeiten bieten zu wollen; letzteres wäre auch an o. g. angebundenen „Verzichtsflächen“ realisierbar! Im Gewerbegebiet Kißlegg-Zaisenhofen zeichnet sich überdies ab, dass entgegen früheren Beteuerungen auch dort (zumindest vorhabensbezogene) Erweiterungen entwickelt werden sollen (aktuelles Vorhaben eines Autohauses). ***Es wäre den Zweckverbandsgemeinden grundsätzlich zu raten, alternativ zu IKOWA eine maßvolle interkommunal gesteuerte***

und koordinierte Entwicklung ihrer Gewerbeflächen über das Instrument des interkommunalen Gewerbeflächenpools zu betreiben. Dies wäre die angemessenere Antwort auf die vorliegenden naturraumbedingten Beschränkungen!

Hierbei ist noch auf die Konkurrenzsituation zum Raum Leutkirch hinzuweisen, wo die letzten Jahre ebenfalls Vorstellungen für größerflächige (ggf. interkommunale) Gewerbeansiedlungen entwickelt wurden (immerhin mit Lage außerhalb eines „landesweit bedeutsamen naturnahen Landschaftsraumes“ nach LEP 2002, PS 5.1.2). Es ist keineswegs raumplanerisch zwingend, dass sich die Räume der Mittelzentren Wangen und Leutkirch im Verlauf der Autobahn als Konkurrenten gegenüberstehen müssen. In dieser Hinsicht erscheint eine interkommunale Koordination zwischen diesen beiden Mittelzentren sogar prioritär und in jeder Hinsicht zielführender im Vergleich zum Anliegen konkurrierender Entwicklungen der beiden den jeweiligen Mittelzentren zugeordneten Räume.

Aus umweltfachlicher und umweltrechtlicher Sicht befindet sich der Standort IKOWA keineswegs in einem unproblematischen „Zwischenraum“ außerhalb der in geringer Distanz umliegenden Schutzgebiete des Argentales und der Kißlegger Moor- und Seenlandschaft (Natura-2000-Gebiete, LSG, NSG).

Es sei in diesem Zusammenhang nur kurz auf die Schwierigkeiten hingewiesen, Belange des Immissionsschutzes (etwa in Bezug auf Moorflächen) oder die Oberflächenwasserbehandlung (angesichts sehr komplexer hydrogeologischer Verhältnisse) in den Griff zu bekommen. Auch ist der Baugrund am Standort IKOWA ausweislich diverser Gutachten im Zusammenhang mit IKOWA sowie dem Bau der A96 derart schwierig (Grundwasserstockwerke, Lagen von Beckentonnen „breiartiger Konsistenz“, etc.), dass seitens der Straßenbauverwaltung ernsthafte Bedenken bezüglich einer Schädigung der Entwässerungsanlagen der Autobahn geltend gemacht worden sind, insbesondere wenn aufgrund der geologischen Verhältnisse davon auszugehen ist, dass umfängliche Gründungsmaßnahmen für die Erstellung von Gebäuden erforderlich werden. Auch werden offenbar Beschränkungen bei Unterkellerungen unumgänglich sein (lt. Gutachten und bisherigem Entwurf BP).

Zur naturschutzfachlichen Bedeutung des vermeintlich biotoparmen Teilraums am Standort IKOWA als Puffer- und Ausgleichsraum sei schließlich auf die nachgewiesene beträchtliche Raumnutzung dieses Bereiches durch gefährdete und geschützte Arten bzw. Artengruppen aus angrenzenden Schutzgebieten hingewiesen (z. B. nennenswerter Nachweis aquatischer Insekten an Lichtfallen im Gebiet, Großes Mausohr / FFH-Anh. II, etc.).

IKOWA liegt Luftlinie etwa 4500 Meter vom Bundeswildweg nahe des Argenseerieds entfernt. Mit der Grünbrücke über die A96 wurde dieser bedeutenden Biotopvernetzungsnotwendigkeit

entlang/über die A96 Rechnung getragen. Zur vollen Entfaltung der Wirksamkeit dieser millionenteuren Maßnahme ist eine Anbindung in südliche Richtung über das geplante IKOWA-Gelände hin zum Arrisriedermoos dringend weiterhin offen zu halten. Dies wurde auch im REMOKO-Projekt bzgl. der Schwerpunkts-Zielart des Landkreises "Kreuzotter", die im Arrisriedermoos als isolierte Population vorkommt festgestellt. Die Biotopvernetzung wächst in ihrer Bedeutung und Notwendigkeit beständig durch die Zerschneidung von Lebensräumen und dem zu erwartenden Wanderungsdruck zur Anpassung, die der Klimawandel erzwingt.

Fazit: Die Naturschutzverbände lehnen diesen Standort ab. Er steht im Widerspruch zum Landesentwicklungsplan und ist nicht an den Siedlungsbestand angebunden. Um Flächen zu schonen und Pendlerverkehre zu reduzieren, müssen Wohnen und Arbeiten nämlich wieder zusammengebracht werden.

Wir teilen die Bewertung im strategischen Umweltbericht in folgenden Punkten nicht: Bodenschutz - ohne Not werden gute landwirtschaftliche Böden überbaut. Deshalb ist IKOWA aus raumordnerischer Sicht nicht vertretbar.

Salem – Neufrach (435 – 141)

Die Naturschutzverbände sprechen sich gegen die Ausweisung des Schwerpunkts für Industrie und Gewerbe mit 27,1 ha in Salem–Neufrach aus!

Die vom Regionalverband auch in der zweiten Offenlage aus den zurückliegenden Bedarfen ermittelte Flächengröße ist nicht mehr zeitgemäß und beruht auf rückwärts gerichteten Annahmen, dass wir auch in Zukunft so verschwenderisch mit Fläche umgehen dürfen wie bisher. Die Ressource Boden ist endlich, was auch daran erkennbar ist, dass in Salem und anderswo im Planungsgebiet geschützte Grünzüge aufgehoben werden sollen, da es zu wenige Flächenalternativen gibt.

Zudem ist die Landwirtschaft dringend darauf angewiesen, ausreichend Fläche für die Produktion von Nahrungsmitteln zur Verfügung zu haben. Wir benötigen Flächen, um in Zukunft die Versorgung der Bevölkerung, auch die Möglichkeit der Selbstversorgung, aufrecht zu erhalten: Unsere gewachsene Kulturlandschaft darf dafür nicht geopfert werden! Deutschland kann seine Nahrungsmittelversorgung aus eigenen Ressourcen schon heute nicht sicherstellen! Nahrungsmittelimporte sind unumgänglich. Mit der Flächenversiegelung für

Industrie und Gewerbe wie auch für Siedlung und Verkehr, verlieren wir das Potential, die bestehenden und zukünftigen Probleme des Klimawandels abzumildern.

Der Schutz wildlebender Pflanzen- und Tierarten kann nur mit ausreichend großen Lebensräumen gewährleistet werden. Verinselung von Populationen, Zerschneidung von Lebensräumen und negative Einflüsse durch die Nutzung mindern die Widerstandsfähigkeit unserer Ökosysteme.

Ablehnung der Planungen aufgrund des ökologischen Werts des bisher geschützten Grünzugs

Laut Unterlagen des Regionalverbands weist das Gebiet des betroffenen Grünzugs folgende ökologische und klimatische Merkmale auf:

- Gute landwirtschaftliche Böden, mit hoher bis sehr hoher Bodenfunktion, regional beste landwirtschaftliche Standorteignung
- Kernflächen des Offenlandbiotopverbunds, gesetzlich geschützte Biotope der 3. Offenland-/Waldbiotopkartierung
- Bereich des Wildtierkorridors
- Vorrangige Bedeutung mit Priorität 1 für Vogelarten der offenen Feldflure, laut Umweltgutachten gilt: *„Zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der für naturschutzfachlich wertgebende Tierarten wichtigen Funktionen im Raum bedarf es einer möglichst zusammenhängenden Freiraumsicherung und der Vermeidung oder weitgehenden Minderung neuer Barrieren sowie der Zurücknahme von kulissenbildenden Strukturen.“*
- Ein geringeres Freiflächenpotential, bedingt durch einen Anteil der Siedlungsfläche größer 10%
- Eine potentiell größere Betroffenheit, bedingt durch negative Umweltauswirkungen wie Lärm- und Schadstoffimmissionen durch Anteil der Gewerbefläche größer 2,5%
- Einen hohen bis sehr hohen Anteil organischer Feuchtböden nach der Bodenkarte BK 50 bei einem Moor- und Auenbodenanteil von jeweils mindestens 10%
- Einen regional hohen bis sehr hohen Anteil an Überflutungsfläche
- Das Gebiet liegt in einem Landschaftsraum mit kritischen Durchlüftungsverhältnissen und erhöhter Wärmebelastung sowie für die Belüftung dieser Räume relevanten Ausgleichsräume

Die aufgeführten Gründe führten in der Fortschreibung von 1996 zu einer Ausweisung des Gebietes als nicht bebaubarer regionaler Grünzug. An den Gründen hat sich bis heute nichts geändert, die Rücknahme ist somit nicht plausibel.

Im Konkurrenzkampf um landwirtschaftliche Produktionsfläche sind bäuerliche Familienbetriebe stets unterlegen, aber gerade diese sind in der Lage Biodiversität sowie den Erhalt von Naherholungsgebieten mit landwirtschaftlicher Nutzung zu verbinden. Der Erhalt unserer vielfältigen Natur- und Kulturlandschaft wird ohne diese Betriebe nicht zu leisten sein.

Das Gebiet weist mit den Vorrangfluren 1 und 2 hochwertige landwirtschaftliche Böden auf und ist für die regionale Landwirtschaft von großer Bedeutung. Prinzipiell hat sich die Situation für die regionale Landwirtschaft dahingehend verschlechtert, dass ihr durch Versiegelung von Fläche für Gewerbe, Verkehr und Wohnen, weit weniger Fläche zu höheren Preisen als noch 1996 zur Verfügung steht. Dies treibt den Strukturwandel im Bereich Landwirtschaft voran, an dessen Ende unweigerlich das „Aus“ einer bäuerlichen Landwirtschaft steht. Diese Entwicklung wird durch die Planung des Regionalverbands eindeutig verschärft. Spielte die Landwirtschaft im Regionalplan von 1996 noch eine Rolle und wurde bei der Freiraumsicherung entsprechend berücksichtigt, ist dies bei der aktuellen Fortschreibung nicht mehr der Fall.

Das Gebiet weist mit den Vorrangfluren 1 und 2 hochwertige landwirtschaftliche Böden auf und ist für die regionale Landwirtschaft von großer Bedeutung. Betrachtet man die Verteilung der Vorrangfluren im Gebiet des Regionalverbands, fällt auf, dass gerade diese wertvollen Flächen auf Salemer Gemarkung vorliegen.

In fünf von sieben Schutzgütern kommt das Gutachten des Büros Trautner auf eine „erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts“. Dies führt im Ergebnis der Umweltprüfung zu folgender Zusammenfassung: **„Das Vorhaben führt zu einer besonders erheblichen oder zu mehreren erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern“**

In der Abwägung der raumordnerischen Gesamtbewertung besteht die positive Auswirkung in der „Verlagerung des Siedlungsdrucks ins angrenzende Hinterland“. Salem ist nicht als Hinterland zu werten – es liegt mitten im klimatisch kritisch zu sehenden Becken des Bodenseekreises.

Abbildung: Eigene Zusammenfassung aus Umweltplan:

Schutzgut	Auswirkung der Planung
<ul style="list-style-type: none"> - Mensch - Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt - Boden - Klima und Luft - Kultur und Sachgüter 	Das Vorhaben führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzguts
<ul style="list-style-type: none"> - Wasser - Landschaft 	Das Vorhaben führt zu keiner erkennbaren erheblichen Beeinträchtigung des Schutzguts
Ergebnis der Umweltprüfung	Das Vorhaben führt zu einer besonders erheblichen oder zu mehreren erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern

Zusammenfassung und raumordnerische Gesamtbewertung	
Negative Auswirkungen	Erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgüter Mensch (Wohnen), Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt (Biotopverbund), Boden (Bodenfunktion, Bodenqualität), Klima und Luft (Luftqualität), Kultur- und sonstige Sachgüter (Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung).
Positive Auswirkungen	Milderung des Siedlungsdrucks im Uferbereich des Bodensees durch Verlagerung in das angrenzende Hinterland.
Ergebnis der raumordnerischen Gesamtbewertung	Der Standort ist unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltprüfung bedingt als Vorranggebiet geeignet

Der vom Büro Trautner erstellte Umweltbericht kommt zu dem Schluss, dass sich die Ausweisung negativ auf das Schutzgut „Mensch“ auswirkt.

Es ist festzuhalten, dass der Umweltbericht hier nur von einer unmittelbaren Auswirkung der Planung auf das Schutzgut „Mensch“ ausgeht. Die indirekte Belastung, welche durch den extremen Zuwachs an Verkehr entsteht, wird an dieser Stelle noch nicht mit berücksichtigt.

Im Umweltbericht des Regionalverbands wird sowohl der Siedlungsflächenanteil mit über 10 % als auch der Gewerbeflächenanteil von mehr als 2,5 % des Landschaftsraums Salemer Tal als hoch eingestuft. Der Regionalverband hat für den Bodenseekreis eine Fläche (regional bedeutsame und zusätzliche kommunale) von 195 ha festgelegt. In das Berechnungsverfahren nach Acocella gehen 51.124 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

ein. Salem stellt mit ca. 2.300 Beschäftigten laut gemeindeeigener Website ca. 4,5% der Beschäftigten im Bodenseekreis. Das geplante Gewerbegebiet umfasst 27,1 ha.

=> Salem trägt nach Entfall diverser geplanter Industrie und Gewerbegebiete im Bodenseekreis zur 2. Offenlegung 27,1 von 118,2 ha der regionalbedeutsamen Schwerpunkte. Im Verhältnis zur Zahl der Beschäftigten hat Salem mehr als dreimal so viel Gewerbefläche wie der Durchschnitt im Bodenseekreis.

Aus diesem Grund kann die Ausweisung nicht mit dem Bedarf für das eigene einheimische Gewerbe begründet werden. Mit dem möglichen Wegfall von Friedrichshafen-Hirschlatt – wenn dem Zielabweichungsverfahren nicht stattgegeben wird - schultert Salem-Neufrach 1/3 der im Bodenseeraum ausgewiesenen Industrieflächen. Die Ausweisung als regionaler Schwerpunkt für Industrie und Gewerbe ist ausdrücklich kein interkommunales Industriegebiet, dies ist Augenwischerei, da Salem selbst diese Flächen aus eigenem Bedarf nicht benötigt. Ortsfremde Firmen werden sich in Salem ansiedeln wollen. Zu erwarten ist, dass Salem diesem Druck nicht standhalten wird und die Salemer Betriebe durch attraktive Unternehmen von außerhalb möglicherweise selbst ins weitere Hinterland ausweichen müssen. Die Ansiedlung von Industrieunternehmen „ins Hinterland“ war ursprünglich nicht auf Höhe von Salem geplant, sondern auf den Kreis Sigmaringen bezogen. Die nun anvisierte Flächeninanspruchnahme verlagert die Flächenknappheit, ist aber nicht richtungsweisend für eine zukunftsfähige, d.h. flächensparende Entwicklung (Digitalisierung, Umstrukturierung, E-Mobilität).

Die neu als Grundsatz aufgenommene Möglichkeit, Bauschuttrecycling und Asphaltmischanlagen im Industriegebiet Salem ansiedeln zu können, verdeutlicht die Problematik des Schwerlastverkehrs (s. unten Abschnitt „Verkehr“).

Ablehnung des Schwerpunkts für Industrie und Gewerbe in Salem-Neufrach sowie der Führung der Landesentwicklungsachse über Salem aufgrund der Verkehrsproblematik

Das bereits bestehende Gewerbegebiet weist eine Größe von rund 40 ha auf. Mit 27,1 ha Erweiterung vergrößert sich das vorhandene Gewerbegebiet um mehr als die Hälfte. Nach den Plänen des Regionalverbandes ist in den zentralen Salemer Teilorten mit einer zusätzlichen Wohnbebauung von 12-15 ha zu rechnen. Somit steht Salem für den zweitgrößten Flächenzuwachs im Kreis. Dies macht deutlich, welche Zunahme des Privat- und Schwerlastverkehrs zu erwarten ist. Jede andere vom Regionalverband vorgesehene

Ausweisung dieser Größenordnung im Bodenseekreis liegt an einer Bundesstraße. Salem weist keine geeignete Infrastruktur auf, um den zu erwartenden Verkehr aufzunehmen und abzuleiten.

Aus diesem Grund, wurde die Landesentwicklungsachse im Zuge der Fortschreibung über Salem verlegt. In der 2. Offenlage entfällt nun die bodenseenahe Landesentwicklungsachse Friedrichhafen – Meersburg – Überlingen. Es entsteht durch diese Konzentration des Verkehrsflusses eine zusätzliche, aus unserer Sicht bisher nicht ausreichend gewürdigte Belastung auf Salem und seine Umlandgemeinden. Alle Wege führen durch Salem mit den Ortsteilen Neufrach, Stefansfeld, Mimmenhausen, Tüfingen und zukünftig auch Buggensegel - durch Straßen mit immer dichter werdender Wohnbebauung.

Salem ist seit 1970 in den vom Verkehr betroffenen Ortsteilen um mehr als das Doppelte (65%) gewachsen und wächst mit den Neubaugebieten weiter. Alle Hauptverkehrsströme laufen nach wie vor über die Straßen der 70er-Jahre. An den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten in Stefansfeld, Mimmenhausen und Neufrach weist eine offizielle Zählung schon 2016 eine grenzwertige Verkehrsbelastung zwischen 10.000 und 12.000 Fahrzeugen aus. Verschiedene Salemer Verkehrsknotenpunkte wurden deshalb schon 2016 von unabhängigen Gutachtern nur als „ausreichend“ belastbar bezeichnet.

Die eingezeichneten Ortsumgehungen für Bermatingen und Markdorf werden in der aktuellen Diskussion erstmal auf Eis gelegt, da der Ausbau der B 31 im Fokus liegt. Laut Pressemitteilung des VM Ba-Wü vom Dez. 20 sind bei den neu aufgenommenen Landesstraßenprojekten die OU Bermatingen + Neufrach nicht dabei.

[2020-11-25-PM-VM-BaWü-Zukunft-des-strassenbaus-in-BW.PDF](#)

Ebenfalls eine Ortsumgehung östlich von Neufrach in Richtung des Industriegebiets ist nicht zeitnah in Planung. Ein weiterer Straßenausbau würde zwar zu einer Entlastung im Innenbereich von Neufrach führen, bedeutet aber gleichzeitig weitere enorme Verluste von Naherholungsgebieten, Zerschneidung des Grünzugs und landwirtschaftlicher Nutzfläche. Zudem laufen beide Entwicklungen zeitlich nicht parallel, sondern um Jahre bis Jahrzehnte versetzt.

Die im Regionalplan vorgestellten Ansätze für eine Verkehrsplanung können diese auf Wachstum angelegte Industrie und-Gewerbeplanung nicht erfüllen:

Der zweigleisige Ausbau der Bahn ist nicht mehr als eine Absichtserklärung.

Auszug aus der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums zum Regionalplanentwurf: „...*Die im Planansatz festgelegten Freihaltetrassen sollten grundsätzlich auch in der Raumnutzungskarte als Freihaltetrassen und nicht als „zweigleisiger Ausbau“ bezeichnet werden.*“

Der Regionalverband geht von einem mindestens 15-jährigen Planungs- und Realisierungszeitraum für eine teilweise 2-Gleisigkeit aus. Von einem zweigleisigen Ausbau sind wir also weit entfernt, abgesehen davon, dass dies an vielen Stellen ohnehin nicht möglich ist (z.B. Überlingen). Selbst die Vorzugsvariante der Gürtelbahnertüchtigung sieht nur einen partiellen Ausbau der 2-Gleisigkeit vor. Danach verbleiben große 1-gleisige Abschnitte zwischen Manzell und Kluftern, zwischen Bermatingen und Mühlhofen und zwischen Nußdorf und Ludwigshafen. Auch ein Güterverkehr mit der Bahn ist auf der Strecke Friedrichshafen-Radolfzell nicht geplant und macht auch bei der überwiegenden 1-Gleisigkeit keinen Sinn. Ein Gleisanschluss an das Industriegebiet ist nicht vorgesehen. Und wohl auch nicht machbar.

Dasselbe gilt für die angedachten und teilweise wieder gestrichenen Ortsumgehungen.

Zitat Wilfried Franke im SK vom 1.2.21: ... Der Neubau von Straßen ist in meinen Augen nicht mehr gesellschaftlich gewollt“

Mit der geplanten Ausweisung zum Unterzentrum und dem Vorranggebiet werden aber jetzt schon die Fakten geschaffen für die kommenden 15 Jahre. Die Verkehrsplanungen können die Belastungen, die mit einem Schwerpunktgebiet einhergehen weder abpuffern, noch sind sie zeitnah umzusetzen.

Ravensburg-Erlen Erweiterung (436-101)

Die gewerbliche Entwicklung Ravensburg sollte nach Eröffnung der B 30 Süd auf das Gewerbegebiet Karrer fokussiert werden. Es ist wesentlich besser an das Verkehrsnetz (Straße, Schiene) angebunden. Die im Umweltbericht genannten positiven Wirkungen „Reduzierung des (innerörtlichen) Verkehrs durch Lage an B 33 und nahegelegenes Vorranggebiet für den Wohnungsbau“ beim Gewerbegebiet Erlen sind aufgrund der minimalen Anbindung des Gewerbegebiets an den ÖV deutlich reduziert. Erlen hat eine schlechte Busbedienung, obwohl es an einer Überland-Buslinie liegt. Bereits heute ist die B 33 überlastet – es kommt zunehmend zum Stau bis in die Wohngebiete in der Weststadt und Bavendorf.

Außerdem ist eine Erweiterung von Erlen auch aus Sicht des Bodenschutzes abzulehnen. In den Erweiterungsflächen sind schließlich Bio-Obstbaubetriebe, denen wichtige Anbauflächen entzogen werden.

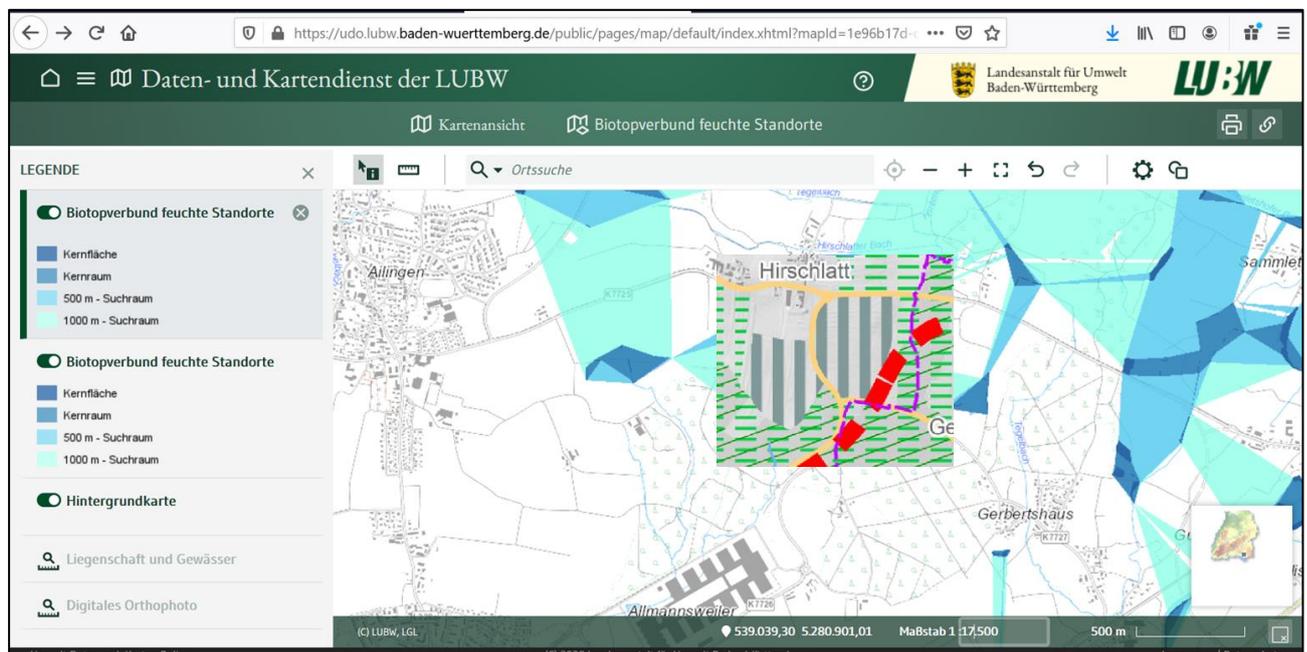
Das Vorhaben führt auch zu einer Beeinträchtigung des Schutzguts „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“. Der Umweltbericht führt aus, dass hier keine Minimierungsmaßnahme möglich ist.

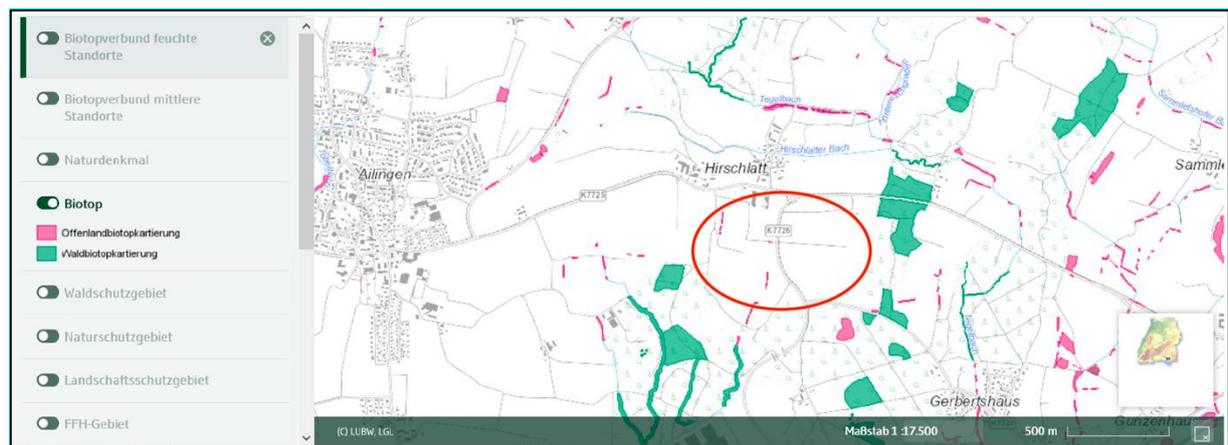
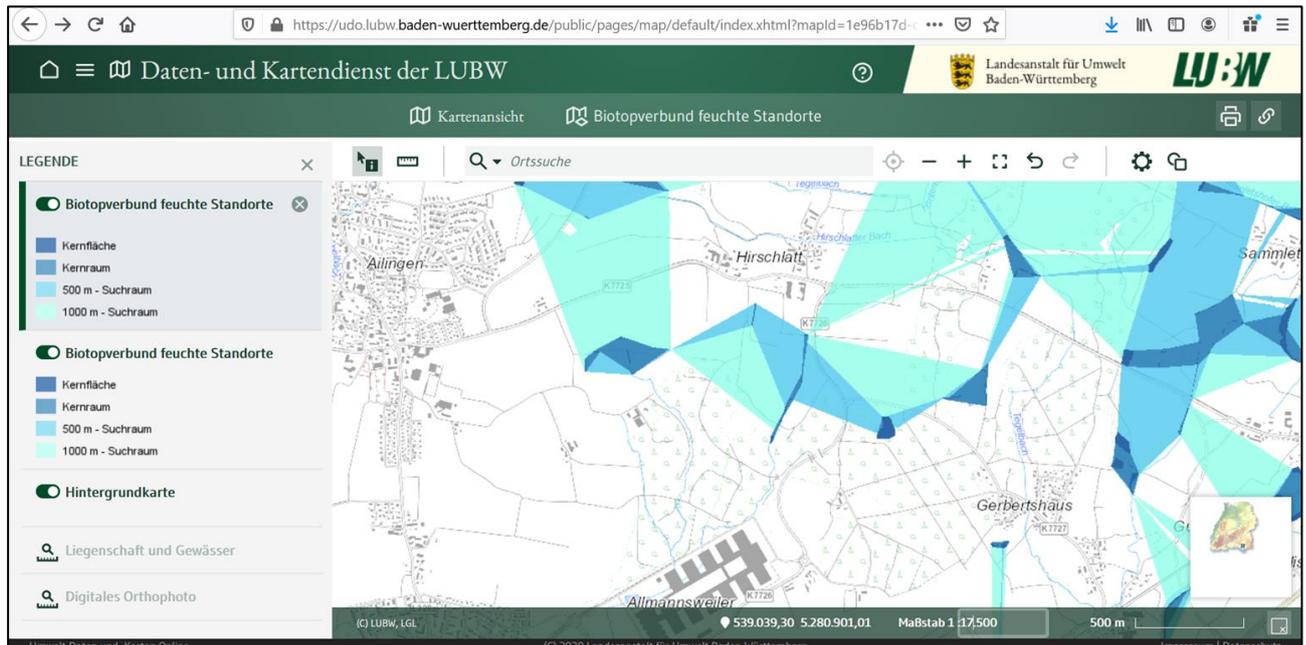
Es gibt zudem Potentiale zur Innenentwicklung des bestehenden Gewerbegebietes mit seinen großen Parkplätzen, die vorrangig zu erschließen sind, bevor dort weitere Flächen in Anspruch genommen werden.

Fazit: Eine Außenerweiterung wird abgelehnt, die innere Verdichtung des bestehenden Gebiets ist zu forcieren.

Friedrichshafen-Hirschlatt (435-101)

Diese Flächenausweisung steht im erheblichen Konflikt mit dem Artenschutz. Sie ist abzulehnen





Begründung:

Das geplante Gewerbegebiet bei Hirschlatt zerschneidet den Biotopverbund feuchter Standorte. Es vernichtet die kleinen Kernflächen/Kernräume und geschützten Biotope in der Mitte. Dadurch isoliert es den Kernraum mit Kernflächen südöstlich von Hirschlatt, die dann nur noch über einen 1000m–Suchraum mit anderen ähnlichen Biotopen verbunden wären, was nur eine äußerst schwache Verbindung ist.

Der Regionalplanentwurf betont selbst die Wichtigkeit des Biotopverbundes: „Die Erhaltung und Entwicklung eines regional und überregional wirksamen Biotopverbundes im Offenland ist Zielsetzung der Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege. Daher sind neben den naturschutzfachlich hochwertigen Kernräumen des Biotopverbunds auch die für die

Entwicklung eines möglichst kohärenten Biotopverbunds bedeutsamen verbindenden Räume vor konkurrierenden Raumnutzungen zu sichern.“ (S. B 58)

Es muss dringend geprüft werden, ob Brutplätze vom Kiebitz oder Feldlerche vorkommen, wie sie auf der anderen Seite (östlich vom Wald) immer wieder gefunden wurden. Deshalb ist hier eine lückenlose mindestens einjährige Untersuchung notwendig. Zudem ist eine Überprüfung der rastenden Vogelarten im Frühjahr und Herbst notwendig.

Regelmäßige Beobachtungen bisher: Ortolan, Feldlerchen, Pieperarten, Neuntöter, Goldammer, etc. Zudem gibt es an verschiedenen Stellen auch Zauneidechsenvorkommen.usw.

Außerdem liegen in unmittelbarer Nähe mehrere kartierte Waldbiotope, die durch Bau und Betrieb des Industriegebietes beeinträchtigt werden (Störung der Fauna durch Lärm, Licht usw.).

Hier und in den anderen Wäldern im Umfeld kommen zahlreiche Arten der Roten Listen und streng geschützten Arten vor: Fledermäuse, Haselmaus, Vögel. Gerade auf die Brutvogelarten kann ein solches Gewerbegebiet mit seinen Wirkfaktoren erhebliche Auswirkungen haben: Lärm, Scheuchwirkung usw.

Vorkommen: Rot- und Schwarzmilan, Baumfalke, Waldohreule, Waldkauz, Pirol, Mittelspecht, Schwarzspecht, Grün- und Grauspecht,

Das geplante Industriegebiet liegt in einem Gebiet mit sehr guten landwirtschaftlichen Standorten (Vorrangflur 1 nach der digitalen Flächenbilanz). Auch aus diesem Grund sollte es nicht überbaut werden.

Im Landesentwicklungsplan wird die interkommunale Zusammenarbeit in der Region betont (s. nebenstehender Text). Auch der Regionalplanentwurf hat dies als Ziel formuliert. Die Ausnahmen von diesem Ziel werden außerdem nicht begründet. Deshalb sollte das geplante Vorranggebiet für Industrie bei Hirschlatt, wenn überhaupt, dann als interkommunales Industriegebiet geplant werden.

N/Z (2) Als Teil des Bodenseeraums gelten gem. Landesentwicklungsplan (PS 6.2.4, LEP 2002) für die Region Bodensee-Oberschwaben folgende besondere regionale Entwicklungsaufgaben:

- die dauerhafte Bewahrung der europäisch bedeutsamen Kultur- und Naturlandschaft,
- die Weiterentwicklung der Standortqualität insbesondere für innovative, zukunftssichere und umweltverträgliche Forschungs- und Dienstleistungsbetriebe und forschungsintensive Industrie unter Einbindung der Hochschul- und Forschungseinrichtungen,
- die interkommunale Zusammenarbeit und Funktionsteilung des Oberzentrums **Friedrichshafen / Ravensburg / Weingarten**,

Z (3) Die Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe sind vorrangig interkommunal zu entwickeln. Bei den in Tabelle 4 nicht als IKG gekennzeichneten Standorten kann von dieser Regelung abgewichen werden.

Z (4) Bei der Entwicklung des Vorranggebiets Blitzenreute (Taubenried) ist die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) im vordringlichen Bedarf enthaltene Straßenbaumaßnahme

Z (4) Die in Tabelle 3 als IKG gekennzeichneten Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe sind vorrangig interkommunal zu entwickeln.

Z (5) Bei der Entwicklung des Vorranggebiets Blitzenreute (Taubenried) ist die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) im vordringlichen Bedarf enthaltene Straßenbaumaßnahme

Frage: Liegt der Verlauf der B30 neu schon fest? Die Verkehrsanbindung für Hirschlatt wird mit der B30 neu erklärt. Wenn das noch nicht sicher ist, kann damit auch nicht die Lage begründet werden.

chen Zentren oder dem ländlichen Raum beitragen und dadurch wichtige Grundsätze und Ziele des Landesentwicklungsplans aufgreifen. Im Einzelnen sprechen folgende Gründe für die Festlegung dieser Standorte:

- Friedrichshafen (Hirschlatt): Anbindung an den Siedlungsbestand von Hirschlatt ist gegeben³⁰, zukünftig sehr gute verkehrliche Anbindung über die geplante Bundesstraße B 30 (neu), Standort ist vereinbar mit dem Stadtentwicklungskonzept der Stadt Friedrichshafen (Oktober 2017), keine vernünftigen Alternativflächen mit vergleichbarer Eignung.

³⁰Das interkommunale Gewerbegebiet Maltershofen (IKG-M) Gewerbefläche ist im

Anmerkung:

"Siedlungsanbindung" an den Weiler Hirschlatt besteht, aber das Gewerbegebiet wird fast größer als der Weiler.

"Verkehrsanbindung": Wenn die B 30 neu direkt dran vorbeiführt, besteht eine Verkehrsanbindung. Wenn die neue Trasse für die B 30 noch nicht feststeht, kann damit nicht argumentiert werden.

Tettang-Bürgermoos (435-152)

Wir bedanken uns für das Einfügen einer Grünzäsur anstelle des Grünzuges zwischen Bürgermoos und Pfingstweid, diese ist jedoch zu kurz (s.u.).

Wir lehnen das geplante Vorranggebiet trotzdem ab.

Begründung:

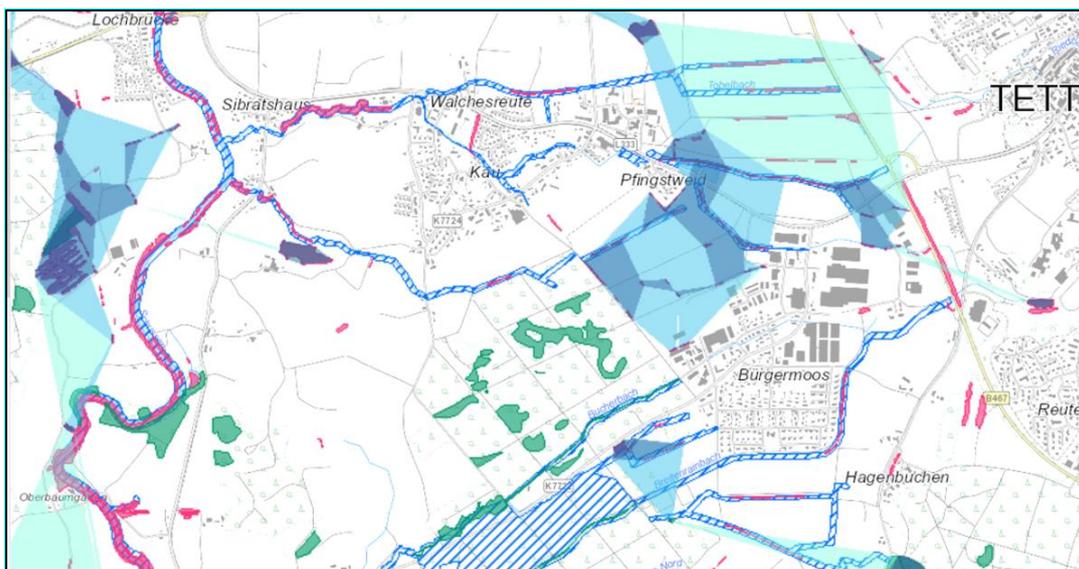
Das geplante Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe in TT-Bürgermoos liegt in einer großen Biotopverbundfläche feuchter Standorte und würde größere Kernräume zerstören (s. LUBW-

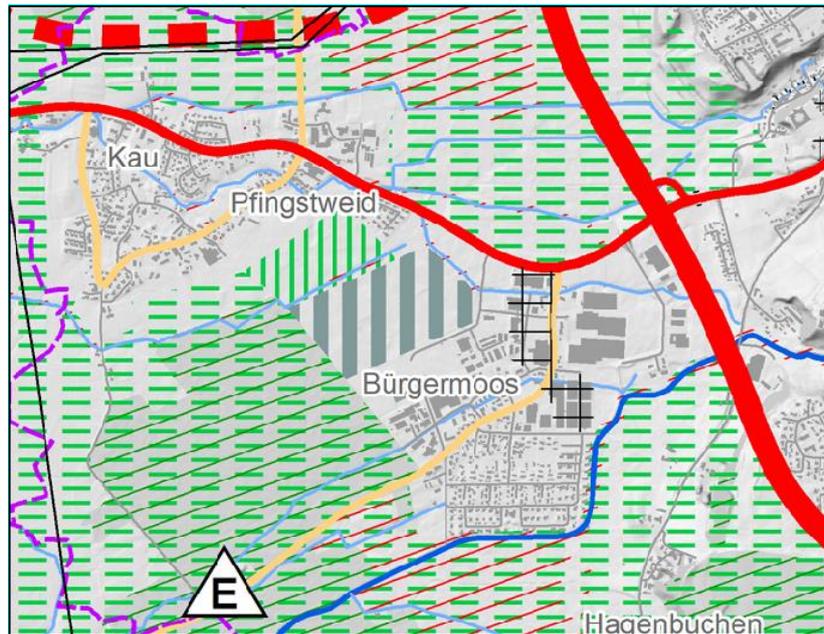
Karte unten), die zudem als Verbindung zum FFH-Gebiet Schussental wichtig ist. Das FFH-Gebiet reicht entlang der Gräben und Bäche bis hierher.

In den Tümpeln nördlich der Straße (oberhalb von ...weid im Ortsnamen Pfingstweid der LUBW-Karte) leben Biber (s. Fotos). Das geplante Gewerbegebiet würde ihre Wanderung entlang der Gräben und Bäche von und zur Schussen sehr erschweren, wenn nicht gar verhindern. Die Grünzäsur ist dafür nicht ausreichend.

Die Bäche und Gräben sind zwar als Vorranggebiete für Naturschutz gekennzeichnet, aber wenn sie wie geplant bzw. teilweise jetzt schon direkt am bebauten Gebiet entlang verlaufen, sind sie als Wanderweg für Tiere (z.B. Biber) entwertet.

Durch das Gewerbegebiet entstünde außerdem entlang der Straße eine „Baulücke“ in Richtung Pfingstweid, die bei Bebauung den evtl. verbleibenden restlichen Biotopvernetzungsnetzweg von NO nach SW an dieser Stelle verschließen würde. Die Grünzäsur muss bis zur Straße reichen.





Unserer Meinung nach gäbe es in Tettang Alternativflächen zu diesem Gewerbegebiet, v.a. da es nicht interkommunal vorgesehen ist:

- In Tettang gibt es viele ebenerdige Parkplätze. Als ein Beispiel rechts ein Foto des Parkplatzes im Gewerbegebiet Bechlingen. Diese könnten unter Erhalt der Parkmöglichkeiten bebaut werden (z.B. auf Stelzen) oder die Parkplätze könnten in einem Parkhaus konzentriert werden.



- Die meisten Gewerbebetriebe, Supermärkte u.ä. sind eingeschossig mit Flachdach. Hier könnte durch aufstocken ebenfalls Gewerbefläche geschaffen werden.

Dies würde besser zu den Zielen des Regionalplanes (s. rechts) passen als ein neues Gewerbegebiet „auf der grünen Wiese“.

G	(4) Zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und der Umweltbelastung sollen bei der Erschließung und Belegung der Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe mehrgeschossige Gebäude, Parkhäuser statt ebenerdiger Großparkplätze sowie Solarenergieanlagen auf Großdächern gewerblicher Gebäude und Parkplatzüberdachungen zum Einsatz kommen.
---	---

Gewerbe- und Industriepark Hohentengen (437-141)

Die Naturschutzverbände sehen den geplanten interkommunalen Gewerbe- und Industriepark, Standort Mitte im Dreieck Mengen/ Hohentengen/Herbertingen mit 39,7 ha Fläche kritisch. (Nicht nur) aus Naturschutzsicht ist eine Verkleinerung erforderlich.

Begründung: Das Flugplatzgelände ist weit von Ortslagen entfernt, klar überdimensioniert und verkehrstechnisch eher schlecht angebunden. Außerdem führt das Vorhaben zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ (*Quelle: Anlage zum Umweltbericht, S. 146 ff*) Auch vom Regierungspräsidium Tübingen wird in der Stellungnahme vom 27.11.2019 darauf hingewiesen dass die Flächenausweisung an Schutzgebiete grenzt und der Standort eingehend geprüft werden muss bevor eine Ausweisung erfolgen kann (S. 20)

Gewerbe und Industriegebiet Herbertingen-Ost (437-121)

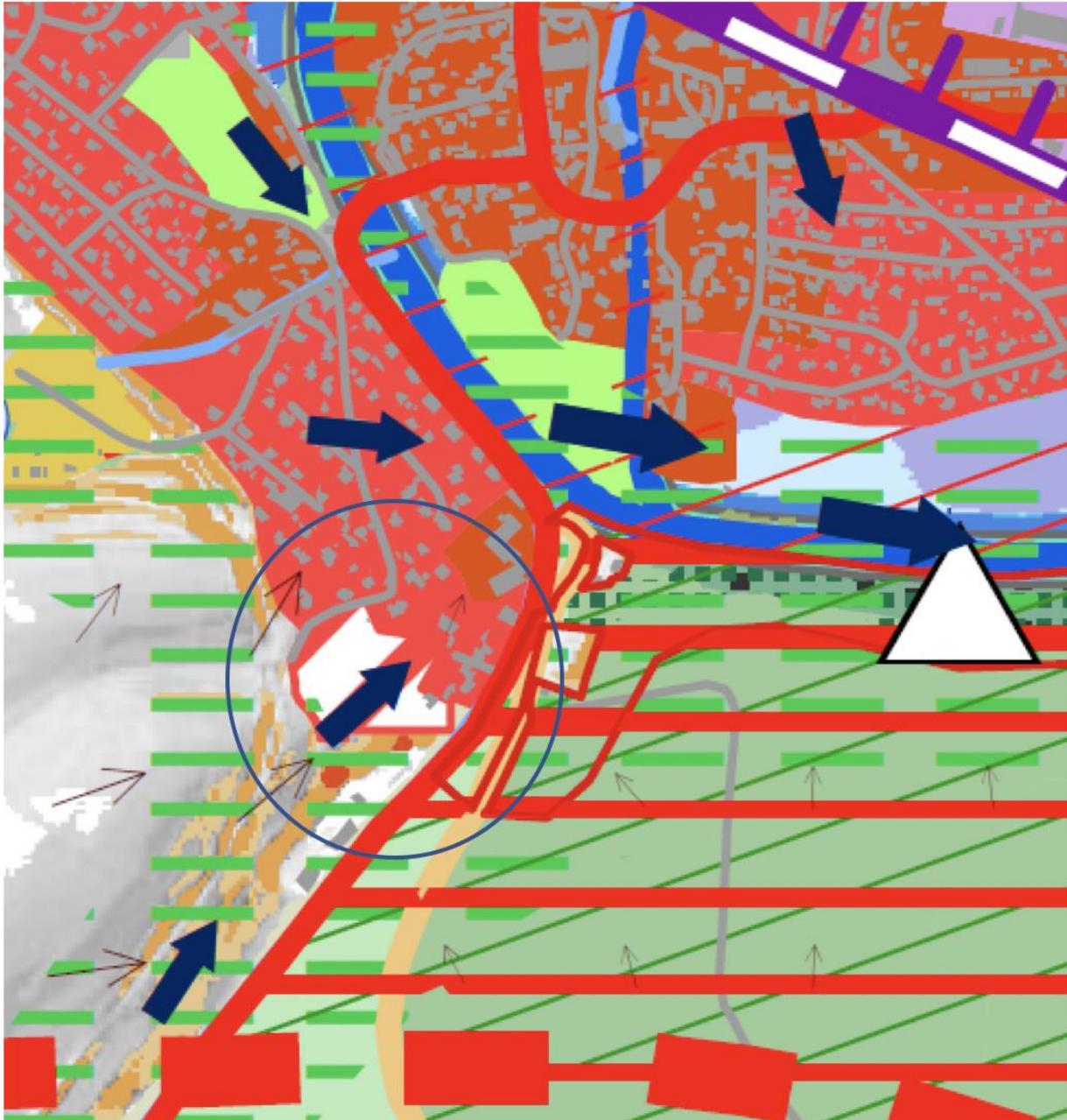
Auch hier halten wir Verkleinerung der Flächenausweisung für geboten.

Begründung: Laut Umweltbericht ist der Standort nur bedingt geeignet wegen erheblichen Beeinträchtigungen gleich mehrerer Schutzgüter (S.145) Auch vom Regierungspräsidium Tübingen wird in der Stellungnahme vom 27.11.2019 darauf hingewiesen dass die Flächenausweisung an Schutzgebiete grenzt und der Standort eingehend geprüft werden muss bevor eine Ausweisung erfolgen kann (S. 20)

Interkommunales Gewerbegebiet Graf-Stauffenberg in Sigmaringen (437-191)

In dem Gebiet befinden sich eine Reihe ökologisch sehr wertvoller Flächen. Neben einem kartierten Biotop sind es heute selten gewordene Magerstandorte und Mischwaldbestände.

Letztere bestehen zum Teil aus alten Bäumen und einem hohen Totholzanteil. Sie sind ein wichtiger Lebensraum für viele Vogelarten. Gerade die offenen Magerstandorte mit den eingestreuten Wäldern machen dieses Gebiet zu einem seltenen und wertvollen Lebensraum.



Wir schlagen vor, die als Gewerbegebiet vorgesehene Fläche von 62 ha beträchtlich zu verkleinern und den südlichen Teil als Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege auszuweisen.

Messkirch Industriepark Nördlicher Bodensee (437-161)

Die geplante Flächenausweisung muss so erfolgen, dass im Süden ein ausreichend breiter Puffer zum angrenzenden Schutzgebiet verbleibt. Die Bauflächen sind deshalb entsprechend zu verkleinern.

Begründung: Um den Amphibien-Wanderkorridor im Süden der Flächenausweisung zu sichern, Beeinträchtigen im Wasserhaushalt der angrenzenden Feuchtgebiete und eine Lichtverschmutzung durch die nächtliche Beleuchtung der Ggwerbeflächen in die angrenzenden Naturschutzflächen hinein zu vermeiden halten wir eine große, bis zu 200 Meter breite Ausgleichsfläche zwischen Südrand Industriegebiet und Naturdenkmal Birkenloch für erforderlich Auch das Regierungspräsidium Tübingen weist in seiner Stellungnahme vom 27.11.2019 auf die Bedeutung des Biotopverbunds am Südrand der Flächenausweisung hin.

Würdigung der für den Naturschutz bedeutenden Flächen:

Das an die zu überplanende Fläche angrenzende ND Birkenloch ist das größte Feuchtbiotop der Gemarkung Meßkirch. Wesentlicher Schutzzweck ist es, das Feuchtbiotop mit seinen Quellhängen zu schützen. Auf relativ kleiner Fläche ist eine große floristische Artenvielfalt vorhanden, wobei verschiedene Pflanzenarten vorkommen, die vom Aussterben bedroht sind. (Verordnung zum Naturdenkmal des Landratsamtes Sigmaringen vom 6.2.1995).

Die Existenz des Feuchtgebietes ist durch die Zerstörung des Wasserhaushaltes gefährdet. Ein geotechnisches Gutachten zur Baugrundbeurteilung weist wasserführende Schichten in Tiefen von 1,30m bis 3,60m nach. Das erklärt die Entstehung des Hangquellmooses. Die Unterbrechung der Schichten durch Tiefbaumaßnahmen gefährdet den Wasserhaushalt des ND. Ebenso die geplante Oberflächenversiegelung und Ableitung des Oberflächenwassers. Eine genauere Untersuchung des Wasserhaushaltes ist dringend erforderlich.

Zu den einzelnen Arten:

Vögel:

Eine durch ein Büro beauftragte Erhebung ergab 48 Vogelarten, davon 34 als Brutvögel. Beispielfhaft das Vorkommen von Neuntöter, Schwarzkehlchen, Goldammer, Eisvogel. Nahrungsgrundlage bildet unter anderem auch das Planungsgebiet.

Amphibien:

z.B. Grasfrosch, Teichfrosch, Erdkröte, Laubfrosch, Feuersalamander (Einzelfund) nutzen das Planungsgebiet als Wanderkorridor.

Reptilien:

z.B. Bergeidechse, Blindschleiche und Ringelnatter nutzen das ND und seine Umgebung als Lebensraum.

Insekten:

Erwähnen möchten wir ein großes Vorkommen des Rändring-Perlmutterfalters. Er wird im Landeszielartenkonzept geführt.

Durch das geplante Industriegebiet ist er in doppelter Hinsicht gefährdet: seine Wirtspflanze ist ein Feuchtgebietsbewohner, seine Raupen fressen nachts, durch Lichtemissionen dürfte deshalb die Fortpflanzung gefährdet sein. Für weitere zahlreiche gefährdete Insektenarten wie Libellen, Laufkäfer und Heuschrecken bieten die Streuwiesen, Flachmoorbereiche und bachbegleitende Flora einen wichtigen Lebensraum. Die Lichtemissionen durch Betrieb und Verkehr werden die Insekten aus dem ND abziehen und verenden lassen. Neben der direkten tödlichen Wirkung auf die Insekten entzieht dies auch den Vögeln, Amphibien und Fledermäusen die Nahrungsgrundlage.

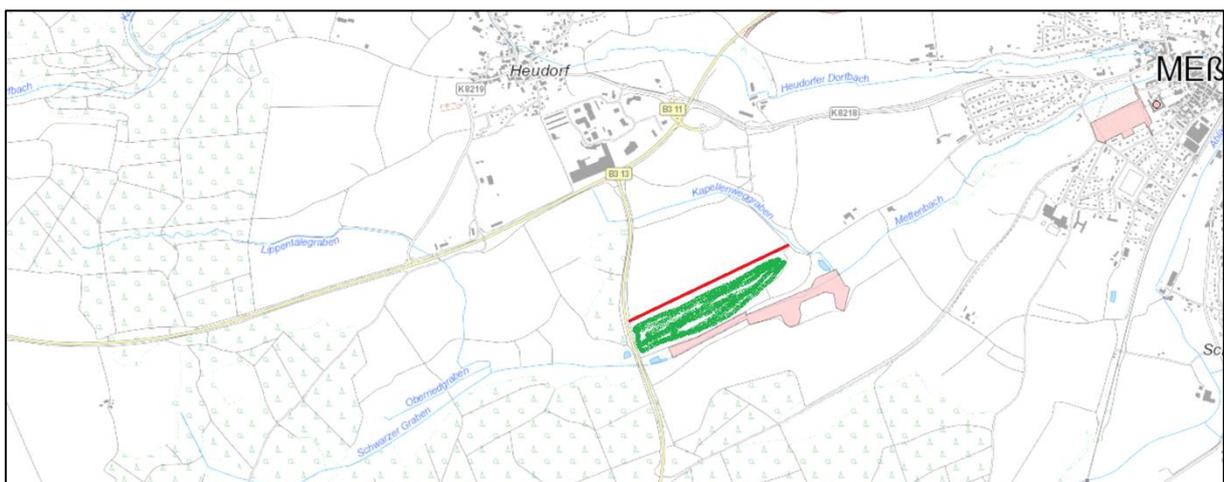
Fledermäuse und Kleinsäuger.:

Eine von uns veranlasste Detektion an einem Tag erfasste das Vorkommen von Zwergfledermäusen.

Flora:

An Pflanzen sollen erwähnt sein: Orchideen, Kriechweide, Teufelsabbiss, Wollgras, viele verschiedene Seggen und Binsen. Es handelt sich um Relikte einer alpinen Flora, die sich durch die besondere Geländeformation mit Kaltluftansammlung erhalten hat. Durch eine Bebauung wird das Kleinklima im ND verändert.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das ND und sein Einzugsgebiet durch die Überplanung gefährdet ist, so durch den Entzug des Wassers, durch Licht- und Lärmemission, Veränderung des Kleinklimas sowie durch die Gefahr der Einschwemmung von Fremdstoffen.



Die grün angelegte Fläche muss als Ausgleichsfläche bzw. Vorrangfläche für Naturschutz ausgewiesen werden und von jeder Bebauung, auch Tiefbau ausgenommen werden. Damit

rückt das Industriegebiet 200m vom ND Birkenloch ab. Dies wurde vom Büro Senner so vorgeschlagen und auch vom RP bislang unterstützt.

Schutzgut Mensch

Es handelt sich um eines der beliebtesten Naherholungsgebiete der Stadt. Es ist fußläufig erreichbar. Seine Bedeutung dokumentiert sich in fast 800 Unterschriften von Mitbürgern, die den Schutz des Naturdenkmals durch einen 200 m Pufferstreifen fordern.

Insgesamt ist das geplante Industriegebiet deutlich überdimensioniert. Im bisher überplanten Industriepark sind 8ha für ein Amazon-Lager überbaut. Mangels ortsnaher Arbeitskräfte werden täglich in Reisebussen Arbeitskräfte von außerhalb hergefahren.

Im Baugenehmigungsverfahren sind noch eine Tankstelle und ein Spielcasino mit Gastronomie, auch hier stellt sich die Frage nach den Arbeitskräften, die jetzt schon für die innerörtlichen Betriebe schwer zu finden sind.

Ansiedlungen wie die im Bau befindliche Medizintechnik die vorher in Leibertingen ansässig war, führt zu einem vermehrten Pendlerverkehr der bisher schon dort Beschäftigten.

Die Auswirkungen der Ansiedlungen mit geschätzt 1000 Arbeitsplätzen sind noch nicht absehbar.

Aus diesem Grund sehen wir jede Erweiterung sehr kritisch. Sie wird mit Sicherheit zu einem erheblichen Pendlerverkehr führen.

Zusätzlicher Flächenverbrauch ist auch abzusehen durch eine zusätzliche Anbindung mittels des neuen Kreisverkehrs an die B313.

Falls eine Industriegebietserweiterung südlich des im Entstehen befindlichen für unverzichtbar gehalten wird, ist auf jeden Fall eine Verringerung der Ausdehnung nach Süden erforderlich. Aus den oben genannten Gründen ist es unbedingt notwendig, einen 200 m breiten Pufferstreifen an der nördlichen Seite des ND beginnend vom Hof Sieger bis zur B313 von jeglicher Bebauung freizuhalten. Dieser Pufferstreifen kann für Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden.

Interkommunaler Gewerbe- und Industriepark Oberschwaben - Bad Saulgau

(437-101)

Die Naturschutzverbände halten eine Halbierung der Flächenausweisung für erforderlich. Die Fläche östlich der Bahnlinie sollte als Baufläche gestrichen werden.

Begründung: Die Flächenausweisung steht laut Umweltbericht in erheblichem Konflikt mit mehreren Schutzgütern. Die Böden sind überwiegend guter Standortqualität für die

landwirtschaftliche Nutzung und haben wichtigen Funktionen für den Wasser-, Boden- und Klimaschutz. (S. 138 ff). deshalb ist ein sparsamerer Umgang erforderlich.

Kressbronn–Kappellenesch-Haslach (435-111)

Als Standortalternative ist diese Baufläche im Regionalplan-Entwurf enthalten.

Mit der im jüngsten Entwurf des FNP geplanten Ausweisung eines rund 24 ha umfassenden „Interkommunalen Gewerbegebietes (IKG)“ in Kressbronn (Kapellenesch-Haslach) verbindet sich eine erhebliche Ausweitung des Flächenanspruchs für Gewerbeflächen in der Gemeindeverwaltungsverbandes (GVV) Eriskirch-Kressbronn-Langenargen. Diese erscheint im vorgesehen Umfang in jeder Hinsicht mit den Vorgaben der Raumplanung unvereinbar und würde darüber hinaus den Verlust von für den Artenschutz vor Ort wichtigen Flächen bedeuten: Dieses Gewerbegebiet wird zwar nach der jüngsten Version des RP nicht im beantragten Umfang genehmigt, es bleibt jedoch unklar, ob und in welchem Umfang und mit welcher räumlichen Zuweisung dort weiterhin noch ein Gewerbegebiet vorgesehen ist. Darüber hinaus sei angemerkt, dass das Gewerbegebiet immer noch in unveränderter Größe in der Kartendarstellung aufgeführt ist.

Die Naturschutzverbände stellen sich nicht grundsätzlich gegen eine Weiterentwicklung des ortsansässigen Gewerbes im Gemeindeverwaltungsverband. Sie könnten sich deshalb u.U die Einrichtung eines moderat an die tatsächlichen Bedürfnisse angepassten Gewerbegebietes an dieser Stelle vorstellen. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass eine hinreichende Begründung der Notwendigkeit abgegeben werden kann und die o.g. naturschutzrelevanten Areale vollständig erhalten bleiben. Sofern unter dieser Voraussetzung eine wesentliche Beeinträchtigung der Biotopvernetzung ausgeschlossen werden kann, wäre auch eine geringfügige Korrektur der Grünzugs-Grenzen an dieser Stelle denkbar.

Gammertingen IKG Laucherttal Nord (437-111)

Die Naturschutzverbände fordern eine deutliche Verkleinerung dieser Flächenausweisung. Begründung. Das RP Tübingen weist in seiner Stellungnahme vom 27.11.20219 auf die große Bedeutung dieser Fläche im Biotopverbund trockener Standorte und auf die Konflikte mit angrenzenden Schutzgebieten hin und empfiehlt die Möglichkeiten der Innenentwicklung wahrzunehmen (S. 46). Dem können wir uns nur anschließen.

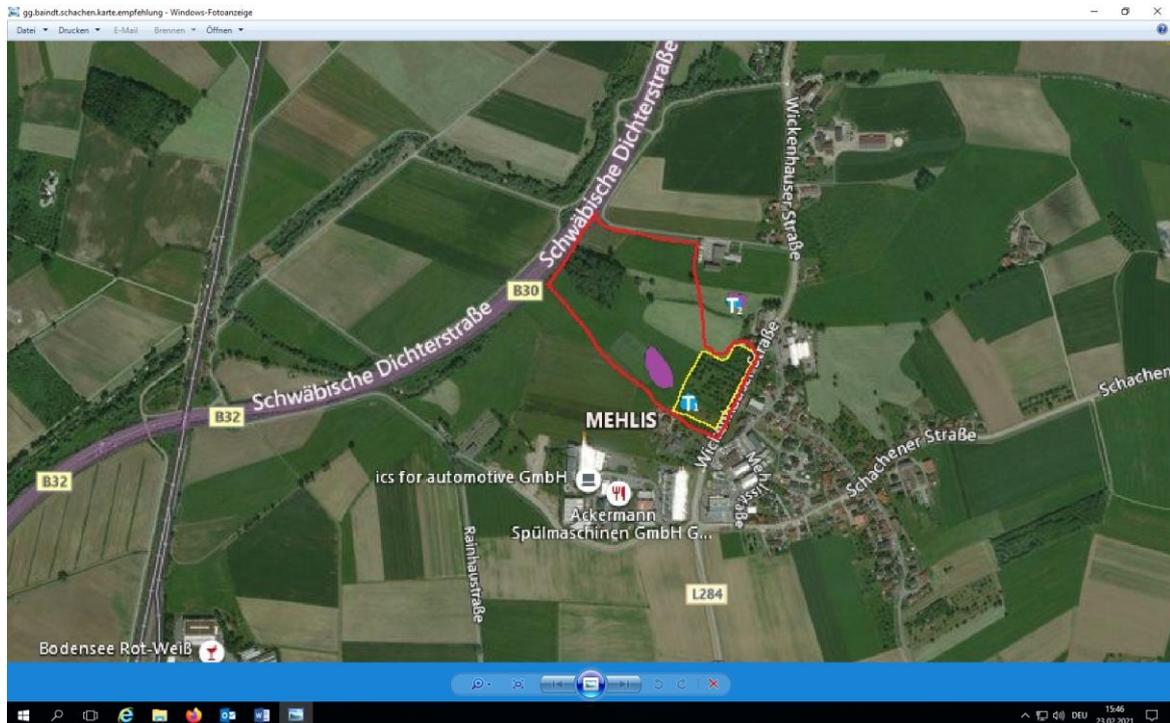
Ostrach IKG Königsegg (437-171)

Der aktuelle Umfang der geplanten Gewerbe-Flächen für Ostrach entspricht einem Flächenverbrauch von insgesamt 22ha. Wir fordern, die Fläche dementsprechend auf etwa die Hälfte (11ha) zu reduzieren, naheliegender wäre, sich auf eine Seite der Straße zu beschränken.

Begründung: Im Umweltbericht wird auf den großen Konflikt beim Schutzgut Mensch hingewiesen. Überplant werden gute landwirtschaftliche Böden mit hoher Bodenschutzfunktion. Auch die Konflikte mit dem Wasserschutz sind erheblich – zum Teil wird ein Wasserschutzgebiet überplant! (S. 156) Deshalb ist ein sparsamerer Umgang mit der Fläche erforderlich.

Baindt-Baienfurt, Niederbiegen/ Schachen (436-141)





Die im Entwurf (Umweltbericht, Anlage 5: Standort-Steckbriefe, S.116-118) dargestellte Fläche für ein Industrie- und Gewerbegebiet bedeutet bei Bebauung die **Zerstörung** von

1. Biotop Nr.181234367020 (Eschengehölz westlich von Schachen: 0,1868 ha) der Offenlandbiotop-Kartierung - Anlage: [gg.baindt.schachen...:rot markierte Fläche](#)
2. Biotop Nr. 181234360446 (Ententeich: 0,0259 ha mit nach BNatSchG geschütztem Röhricht und Großseggenried) der Offenlandbiotop-Kartierung - Anlage: [gg.baindt.schachen...: T₂](#)
3. einer ca 2,5 ha großen Streuobstwiese - Anlage: [gg.baindt.schachen...: gelb umrandet](#)
4. eines Tümpels, der möglicherweise Fortpflanzungsstätte von Amphibien ist. Anlage: [gg.baindt.schachen...: T₁](#)

Zu 1 und 2: Nach § 30 BNatSchG (zuletzt geändert: 19.6.2020) sind in „**gesetzlich geschützten Biotopen**“ Handlungen, die zu einer **Zerstörung** oder einer sonstigen **erheblichen Beeinträchtigung**..führen können, **verboten**. Diese Verbote gelten auch für weitere, in den Ländern gesetzlich geschützte, Biotope. In Baden-Württemberg werden nach §

33 (6) NatSchG-BW gesetzlich geschützte Biotope von der Landesanstalt für Umwelt erfaßt und in Listen und Karten mit deklaratorischer Bedeutung eingetragen (hier: Offenland-Biotopkartierung)

zu 3: Gemäß NatSchG-BW (zuletzt geändert: 23.7.2020) § 33a ist es **geboten**, **Streuobstbestände** ab 1500 m² **zu erhalten**.

Zu 4:

Gemäß BNatSchG ist es „**verboten, Fortpflanzungs- und Ruhestätten** der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten... zu **zerstören**“.

Daher empfehlen wir,

a. das Areal der Streuobstwiese (mit Tümpel T₁), das Eschengehölz einschließlich, bis zu Bundesstraße 30, das dortige (nordwestlich liegende) Gehölz mit einbeziehend, als **Grünzäsur** auszuweisen. Anlage: [gg.baindt.schachen...](#) : rot umrandet

b. den Ententeich (T₂) zu erhalten und in die Grünzäsur oder das Gewerbegebiet zu integrieren.

c. Am Nordrand des gepl. Gewerbegebietes den Mindestabstand von 50 m vom angrenzenden FFH-Gebiet (Sulzmoosbach) einzuhalten.

Aulendorf - Interkommunaler Gewerbe- und Industriepark Oberschwaben – Standort Aulendorf (436-111)

Geplant ist ein 32 ha großes gewerbe- und industriegebiet. Die naturschutzverbände fordern eine Verkleinerung auf ca. 15ha, ohne Flächen östlich Hofgut Unterrauhen. Auch das Regierungspräsidium Tübingen fordert einen anderen Zuschnitt.

Begründung:

Der Überbauung im gepl. Ausmaß stehen Belange des Biotop- und Artenschutzes entgegen. Ökologisch hochwertige Lebensräume und Trittsteine innerhalb der Feldflur werden isoliert und abgedrängt und durch zusätzliche Kulissenwirkung in ihrer Funktion erheblich

beeinträchtigt, was einen Artenrückgang zur Folge hat. Eine Überbauung ist aufgrund artenschutzrechtlicher Belange (§44) abzulehnen.

Hinweis:

Bereits im benachbarten südl. GE Unterrauhen wurden Belange des Biotop- und Artenschutzes im Zuge der Erweiterung erheblich beeinträchtigt. Deshalb muss beim GIO eine Flächenreduzierung bzw. Freihaltung vor Bebauung erfolgen.

Pfullendorf/ Wattenreute (437-182)

Diese Flächenausweisung wird von den Naturschutzverbänden abgelehnt.

Begründung: Das geplante Gewerbegebiet südlich von Wattenreute führt zu einer weiteren Zersiedelung und sollte direkt an die bestehenden Gewerbe- und Industriegebiete in Pfullendorf geplant werden. Nur dadurch kann die zunehmende Verkehrsbelastung verringert werden. Auch die zunehmende Tendenz zu Home-office wird zu Leerständen von bestehenden Gewerbe- und Industriegebieten führen. Dadurch ist die neue Planung von Gewerbe- und Industriegebieten nicht sinnvoll und widerspricht den Klimazielen. Außerdem soll die weitere Flächenversiegelung verhindert werden.

Leutkirch Riedlings (436-182)

Diese Flächenausweisung wird von den Naturschutzverbänden abgelehnt.

Begründung: Die Konflikte mit mehreren Schutzgütern sind erheblich (Umweltbericht S. 129) und der Standort steht im Widerspruch zum Landesentwicklungsplan.

3. Regionale Freiraumstruktur

Wir begrüßen, dass der Landesbiotopverbund rechtsverbindlich über Grünzüge und Vorranggebiete gesichert wird – ein Landschaftsrahmenplan hätte diesbezüglich ja keine Rechtsverbindlichkeit. Beim Biotopverbund feuchter Standorte ist die Übernahme ziemlich vollständig gelungen. Leider ist der Biotopverbund mittlerer Standorte nur teilweise in Grünzügen und Vorranggebieten enthalten – vor allem Streuobstwiesen an Siedlungsrändern sind nicht immer einbezogen worden

In der Sicherung der Streuobstwiesen sehen wir einen erheblichen Mangel des aktuellen Regionalplanentwurfs. Es wurde nicht berücksichtigt dass Streuobstbestände ab 1.500 m² nach dem Biotopstärkungsgesetz des Landes Baden-Württemberg seit dem 1.8.2020 geschützt sind. Hier hätte durch eine konsequente Einbeziehung in die Regionalen Grünzüge und Vorrangflächen Planungssicherheit geschaffen werden können.

3.1. Regionale Grünzüge

Grundsätzliche Bemerkungen

Regionale Grünzüge sind begründet mit der Sicherung von Flächen für den Naturschutz, Hochwasserschutz, die Land- und Forstwirtschaft. Sie ermöglichen aber auch die Steuerung der Bebauung.

Diese Planung entfaltet jedoch keine Steuerungswirkung. das machen unsere Nachbarn besser: im Rheintal in Vorarlberg reicht die geschützte Landesgrünzone bis an die Siedlungsränder - das zwingt die Gemeinden zur Innentwicklung und Verdichtung.

Die weiteren Festlegungen ("weiße Flächen" um jede Ortschaft in Verbindung mit dem §13b) leisten einem zusätzlichen Flächenfraß Vorschub, der im Regionalplan noch nicht einmal beziffert ist.

Die Vorgehensweise der Planung dieser Bestandteile des Regionalplanes muss trotz Vorliegen des Fachgutachtens (Büro ATP J. Trautner, 2017) kritisch hinterfragt werden.

Es war im Juli 2018 von der Verbandsversammlung beschlossen worden, dass die Bausteine des künftigen Landschaftsrahmenplanes vollständig in das Kapitel Freiraum einfließen sollen.

Damit würde der Landschaftsrahmenplan vollumfänglich verbindlich gemacht. Anhand der nunmehr vorliegenden Unterlagen zeigt sich jedoch, dass sich die Grundlagen des Landschaftsrahmenplanes noch sehr vorläufig und bruchstückhaft darstellen. Die Abarbeitung erfolgt tatsächlich aus unserer Sicht in falscher Reihenfolge.

Um die Vorgaben des Landesplanungsgesetzes und die Vorgaben des Landesentwicklungsplanes realisieren zu können, müsste der Regionalplan auf den Erkenntnissen eines sorgfältig erstellten Landschaftsrahmenplans aufbauen. Die Entwicklung der Fachgrundlagen für einen Landschaftsrahmenplan und damit für das System einer regionalen Freiraumstruktur hinkt hinter der sonstigen Planung und dem Fortgang des Verfahrens zur Fortschreibung des Regionalplanes hinterher. Dies kann keinesfalls akzeptiert werden! **Die Erarbeitung eines fachlich fundierten Landschaftsrahmenplanes muss vor Festlegung des Entwurfs des neuen Regionalplanes erfolgen.** Der Regionalverband wird aufgefordert, diesen Mangel schnellst möglich vor Abschluss der Fortschreibung durch eine vertiefende Bearbeitung der Planungsgrundlagen zu beheben.

Das bisherige System von Freihalteräumen (Regionalplan 1996) orientierte sich an Schutzgebieten (NSG, LSG etc.), geplanten Schutzgebieten und anderen schutzbedürftigen Teilräumen, die Gebiete waren diskret abgegrenzt, benannt und im Text explizit begründet, auch in Bezug auf absehbare Belastungen und Risiken bzw. deren Vermeidung.

Es ist zwar ausdrücklich anzuerkennen, dass nunmehr der Anspruch verfolgt wird, die Freihaltebereiche systematischer nach funktionalen Kriterien zu entwickeln. Nunmehr wird ein „Signaturkontinuum von Freihalteräumen“ vorgeschlagen, für das nach verschiedenen Kategorien etliche Datengrundlagen räumlich verschnitten wurden (insbesondere Biotopverbund, Gewässer, Moorflächen etc.). Dem könnte grundsätzlich zugestimmt werden, wie bereits in der Stellungnahme zur 1. Offenlegung betont wurde.

Zunächst ist dennoch kritisch anzumerken, dass im neuen System so manche Schutzgebietsfläche fehlt. Es wurde bereits in unserer Stellungnahme zur 1. Offenlegung gefordert, Natura-2000-Gebiete und Naturschutzgebiete vollständig in die Freihalteräume der versch. Kategorien (Grünzüge, Grünzäsuren, Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege) einzubeziehen. Schutzgebiete unterliegen zwar selbstverständlich ihrem eigenen Schutzregime, jedoch ist das System von Freihalteräumen im Regionalplan zum einen inkonsistent und schwer anwendbar, wenn es diese Dinge nicht integriert sind. Weiter

sollten die freizuhaltenden Bereiche ausreichend Puffer gegen Belastungen von außerhalb bereitstellen, um Schäden abzuwenden. In diesem Sinne sollten auch dienende Landschaftsschutzgebiete und geeignete Pufferflächen mit Schutzfunktion in Bezug auf strenger geschützte bzw. schutzbedürftige Kernflächen in das System integriert werden (solche Bereiche sind auch bereits im bisherigen Regionalplan Bestandteil von Schutzbedürftigen Bereichen für Naturschutz u. Landschaftspflege). Das Kriterium Landschaftsschutz (insbesondere im Sinne von Schutz des Landschaftsbildes) spielt im Entwurf explizit lediglich bei den Grünzügen und Grünzäsuren eine Rolle, nicht bei den Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege. Dies ist zu hinterfragen und als unzureichend zu beurteilen, zumindest hinsichtlich der o. g. dienenden Funktion in Bezug auf bedeutsame Flächen des Biotopverbundes bzw. wichtige Habitatflächen.

Eine Darstellung gesetzlich und verordnungsmäßig besonders geschützter Gebiete (gegenüber Regionalplan 1996 kommen hier die Natura-2000-Gebiete hinzu) sollte dem Regionalplan daher in Text und Karte neben der integrierten Darstellung auch explizit beigefügt werden. Inhaltlich ist ein Bezug zum neuen Freiraumsystem herzustellen, auch wenn oder gerade weil das überkommene Schutzgebietssystem in funktionaler Hinsicht mit Mängeln behaftet ist. (Letzteres gilt bekanntlich selbst für die Gebietsauswahl Natura-2000, die Verbände hatten sich bei der Gebietsauswahl kritisch damit befasst.) Das System aus Freihaltebereichen und Schutzgebieten ist insgesamt für die Zielerreichung relevant, beide Ebenen müssen auch weiterentwickelt werden.

Weiterhin müssen übergreifende landesweite, auch in der Rechtsprechung mittlerweile bedeutsame Raumordnungskategorien des Landesentwicklungsplanes im Regionalplan gewürdigt und dargestellt werden (insbesondere in vorliegendem Zusammenhang die „landesweit bedeutsamen naturnahen Landschaftsräume“ nach LEP 2002, PS 5.1.2). Eine explizite inhaltliche bzw. planerische Bezugnahme hierauf ist unerlässlich. Dies ist im bisherigen Entwurf völlig unterblieben.

Das Ergebnis der nunmehr für die Abgrenzung der Freihalteräume herangezogenen funktionalen Kriterien, bzw. der nach diesen Kriterien ausgewählten Datengrundlagen („Fachplan Landesweiter Biotopverbund“ der LUBW, standörtliche Auswahlkriterien wie Moorböden, Fließgewässer, etc.) erscheint noch ziemlich provisorisch. Es wird im Gutachten eingeräumt, dass die Datengrundlagen bezüglich Bearbeitungstiefe höchst unterschiedlich sind. So wird etwa beim Wald einfach eine eigene Freihaltekatgorie geschaffen

(„Vorranggebiete für besondere Waldfunktionen“), dahinter steckt aber - ganz offen eingeräumt - ein eklatanter Mangel an Datengrundlagen zu bewaldeten Bereichen. Entsprechend den Kompetenzen des Büros werden in größerem Umfang tierökologische Daten bzw. Kriterien angewandt, dies ist positiv zu werten. Bei genauerer Betrachtung ist aber auch dieser Teil der Planung noch eine „Baustelle“ mit z. T. gravierenden Fehlern und Ungereimtheiten. So werden im Gutachten etwa prioritäre Landschaftsräume zur Sicherung bestimmter Schutzgüter analysiert. Eine Abgrenzung ausschließlich anhand von Potenzialkriterien auf Landschaftsebene ohne präzisen Abgleich mit tatsächlichen Habitaten kann dazu führen, dass z. B. bei den Feldvogelarten überregional bedeutsame Gebiete außerhalb der aufgrund der angewandten Kriterien benannten Räume nicht hinreichend gewürdigt werden

Nachfolgend weitere Anmerkungen und Beispiele.

So ist die Äußerung im Gutachten, der Rückgang der Feldvögel sei maßgeblich auf die zunehmende Kammerung der Landschaft durch Gehölzstrukturen usf. zurückzuführen, unzutreffend. Die Wirkung vertikaler Kulissen auf diese Tiergruppe wird zwar nicht bezweifelt. Über weite Strecken kommt es tatsächlich jedoch eher zu einer Ausräumung der Landschaft. Der Verlust der Feldlerchen- und Kiebitzvorkommen, etwa um Leutkirch, Bad Wurzach usw., war eindeutig eine Folge des großflächigen Maisanbaus, also der Nutzungsintensivierung im Ackerbau.

*Es ist sicher nicht sinnvoll, Biotopverbundplanung in räumlicher Hinsicht einfach am Schutzflächen-Angebot zu orientieren. Zwar sind Fließgewässer und Moore beide wassergeprägt - ihre Lebensraumbedingungen sind aber so unterschiedlich, dass sie zu einem gemeinsamen Biotopverbund im engeren Sinne nicht geeignet sind. Wichtig wäre es insbesondere, notwendige Verbund**funktionen** noch stringenter zugrunde zu legen, wie es ja am Beispiel der Wildwanderwege dargestellt wurde. So ist im Zeichen des Klimawandels für Moorbewohner der Verbund der relevanten Lebensräume in Richtung alpiner Rückzugsgebiete überlebenswichtig. Ein solcher Verbund dürfte beispielsweise nicht durch Zäsuren und Belastungszonen wie zusätzliche Lichtglocken von Siedlungskörpern und Infrastrukturen unterbrochen werden. Daher bedarf das diesbezügliche Verbundsystem eines Schutzes vor derartigen Schadwirkungen (s. obige Bemerkungen zu erforderlichen Pufferbereichen).*

Der Landschaftsraumschlauch 1. Priorität entlang der Argen ist ein weiteres Beispiel in dieser Richtung - die Argen und ihre Lebensräume sind ohne die zugehörigen Seitenbäche und

deren Auen usw. nicht lebensfähig. Sie planerisch abzukoppeln, wird der Verbundfunktion nicht gerecht.

Entsprechende Beispiele könnten fortgesetzt werden - sie zeigen, dass aus den bisherigen Grundlagen noch kein verantwortungsbewusster Landschaftsrahmenplan ableitbar ist. Dieser soll aber ja vollständig in das Kapitel Freiraum des Regionalplanes einfließen. Die bisherigen Angaben können hierfür aber noch keine hinreichende Grundlage darstellen.

Grünzüge und Grünzäsuren – Vorschläge zu Einzelstandorten

a) Altdorfer Wald

Größe und Lage

- Großes zusammenhängendes Waldgebiet in Oberschwaben, cirka 10.000 ha, davon über 80% Staatswald
- Mehrere Gemeinden: Wolpertswende, Baintdt, Bergatreute, Bad Waldsee, Wolfegg, Vogt, Kißlegg,

Schutzgebiete

- Ca 25% geschützt über FFH (950 ha), NSG (200 ha); ND (50 ha ?); Bannwald (63 ha) geschützte Biotope (ca. 400 mit 1.200 ha?) = 2.000 – 2.300 ha, Achtung: Überschneidungen!
- Ca 10-15% geschützt über LSG – 3 große LSG: Durchbruchtal Wolfegger Ach (770 ha – fast alles Wald), Jungmoränellandschaft Amtzell-Vogt/Lankrain (im Norden kleiner Anteil Altdorfer Wald – nur wenige Hektar), Gaishäuser Ried (113 ha), Lauratal-Rößlerweiher 662 ha,
- Ca. 10-15% Wasserschutzgebiet - 3 Wasserschutzgebiete: bei Vogt, Wolfegg und Enzisreute – zusammen über 1.000 ha?
- Bodenschutzwald nach WFK: ca. 1.100 ha
- Immissionsschutzwald nach WFK: ca. 200 ha

Der Verein „Altdorfer Wald e.V.“ schätzt, dass zusammen etwa 55% der Waldfläche geschützt sind – ohne WSG ca 40%. (Quelle www.altdorferwald.org)

Artenvielfalt und Biotopverbund

- große Amphibienpopulationen mit seltenen Arten wie Kammmolch, Laubfrosch, Gelbbauchunke,
- über 100 Brutvogelarten (ORNIKA 2000). Besonderheiten: Waldschnepfe (landesweit bedeutendes Vorkommen!), Schwarzstorch (Brutvogel) Schwarzspecht, Eisvogel, Wespenbussard
- Seltene Säugetiere: Bibervorkommen z.B. im Lochmoos bei Schlier, beim Rössler Weiher, an Wolfegger Ach, mehrere Fledermausarten (Bechstein-Fledermaus) und Wildkatze !! (Nachweis im Winter 2014/2015 erfolgt)
- Viele Insektenarten – vor allem in den einestreuten feuchtgebieten (Goldener Scheckenfalter im Lochmoos) und in alten Baumbeständen (holzbewohnende Arten)
- Wildtierkorridor mit nationaler Bedeutung mittig – West nach Ost
- Biotopverbund feuchter Standorte – vor allem in den Randbereichen

Fazit

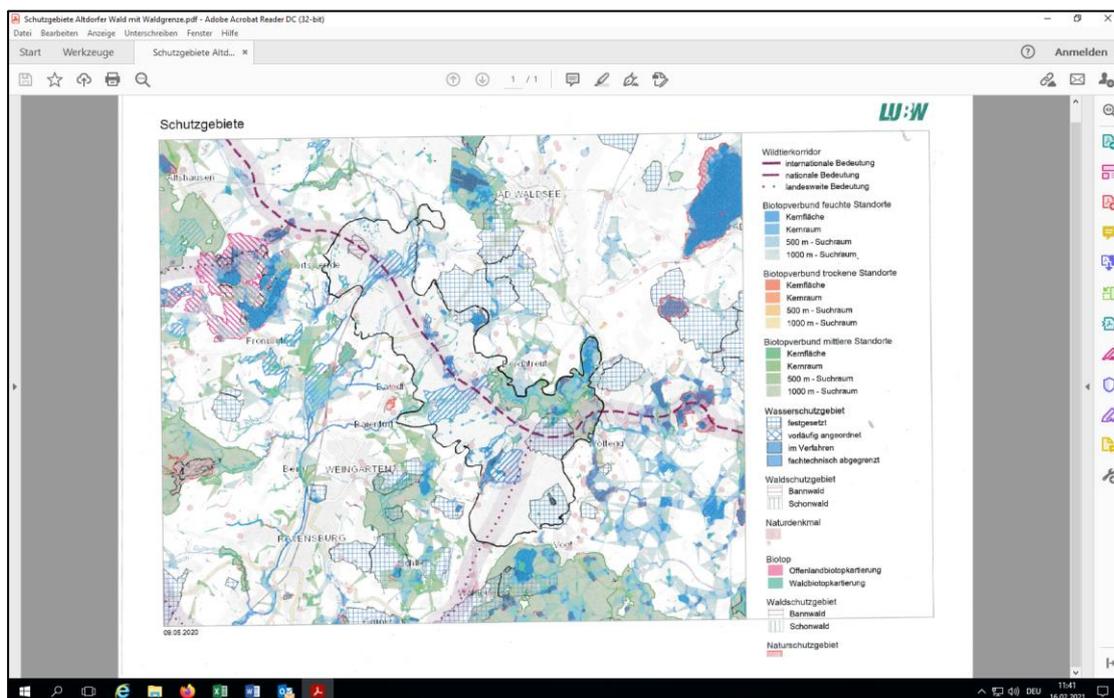
Beim Altdorfer Wald handelt es sich um einen Biotopkomplex mit zentraler Bedeutung für waldbewohnende Arten in der Region. Er ist ein „hotspot“ der Biodiversität. Weitere Eingriffe durch Durchschneidungen, Verinselungen und Biotopverluste sind über einen regionalen Grünzug zu vermeiden.

Als Teil des Generalwildwegeplanes muss er unseres Erachtens in seiner Gesamtheit über einen regionalen Grünzug gesichert werden



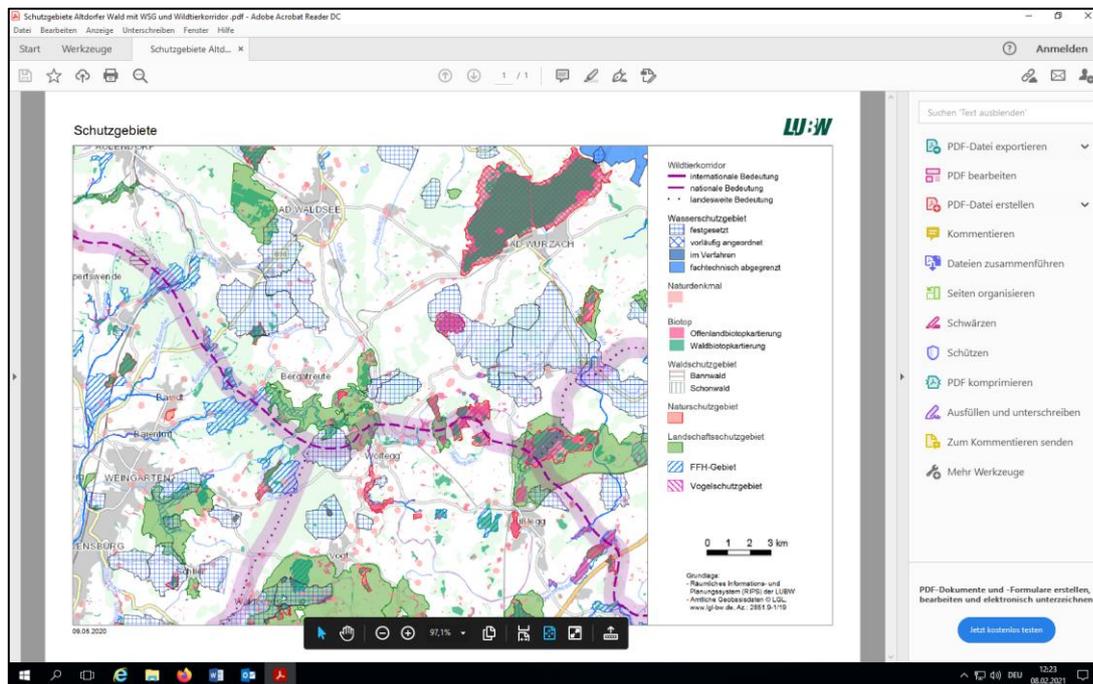
Der Altdorfer Wald ist mit rund 10.000 Hektar das größte geschlossene Waldgebiet Oberschwabens, hier mit dem Oberen und Unteren Abgebrochenen Weiher, Gemarkung Baidnt .

Bild: Stefan Hövel



Wildtierkorridor und Biotopverbund im Altdorfer Wald

Quelle: LUBW Kartendienst



Schutzgebiete im Altdorfer Wald

Quelle: LUBW Kartendienst

b) Friedrichshafen und Umgebung

a) FN-Manzell/-Spaltenstein /FN Schnetzenhausen/-Waggershausen/-Industriegebiet

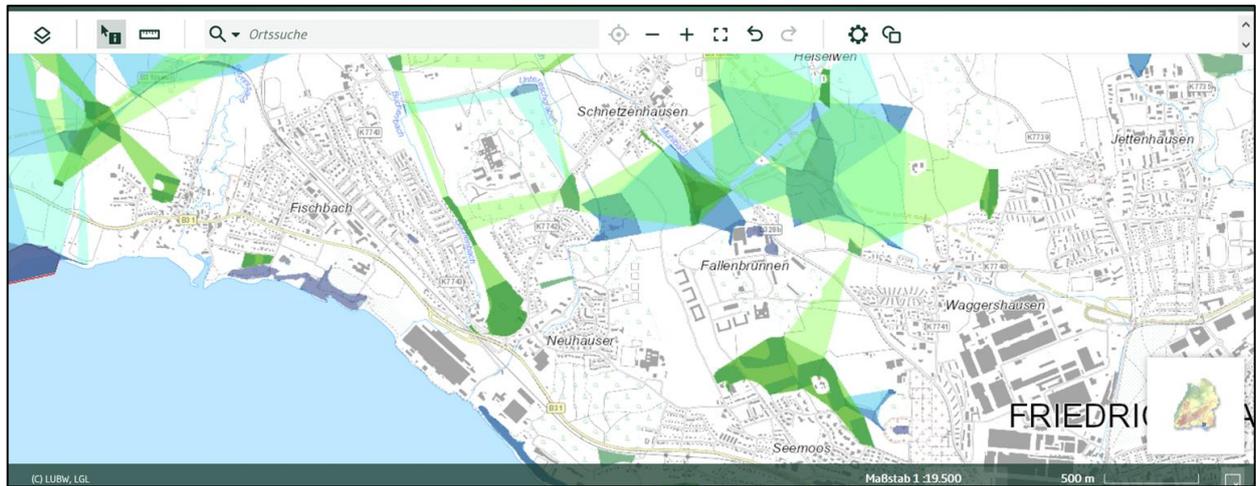
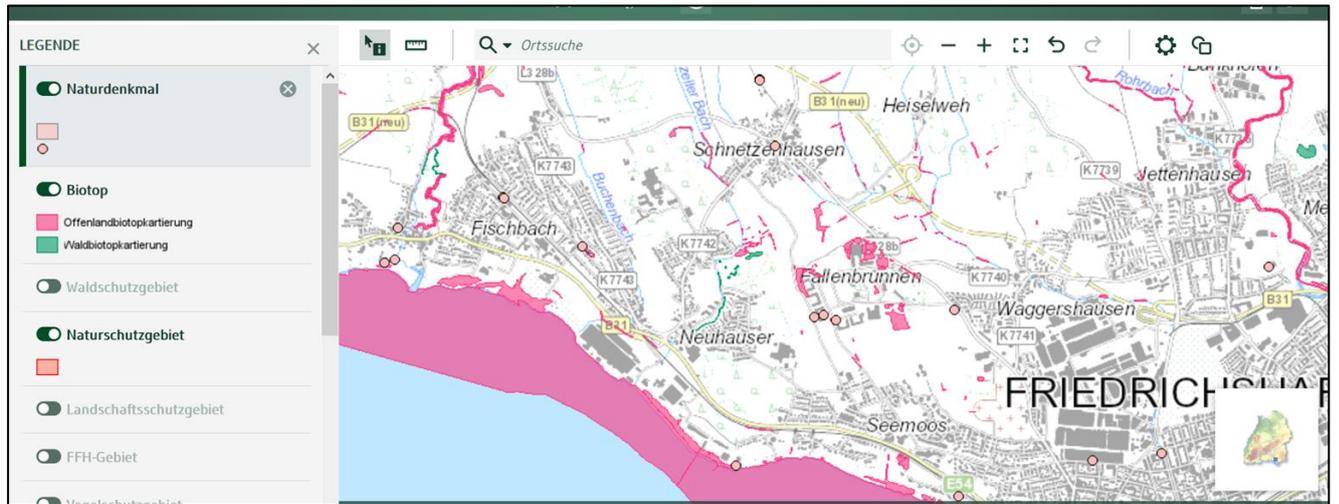
Der Bereich zwischen FN-Manzell/-Spaltenstein (bis zum Buchenbach) im SW und FNSchnetzenhausen/-Waggershausen/-Industriegebiet im NO (ca. alles südlich der B 31 neu) sollte in den nördlich verlaufenden Grünzug einbezogen werden oder zur Grünzäsur erklärt werden.

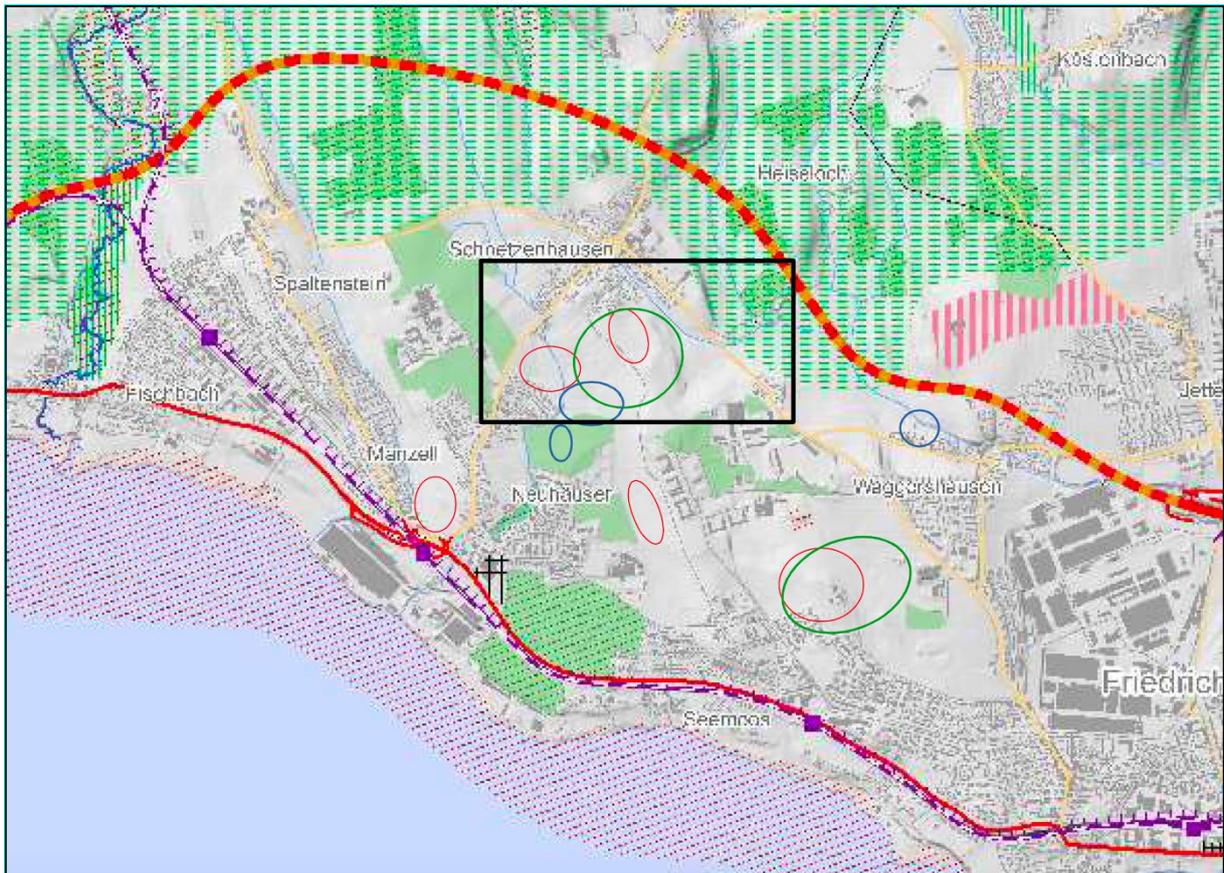
Begründung:

- Die Reihe kleinerer Wäldchen verbindet das Seemooser Wäldchen am Ufer (besondere Waldfunktion) mit dem Bodensee-Hinterland
- Die Biotopverbundfläche schafft eine Verbindung des LSG und des Bodenseeufer (FFH-Gebiet) mit dem Hinterland. Diese Verbindungen sind aufgrund der fast durchgehenden Bebauung selten und deshalb besonders wichtig und wertvoll.
- In der Fläche liegen mehrere Biotopverbundflächen feuchter und mittlerer Standorte, u.a. auch Kernflächen (s. LUBW-Karte unten)
- Die Fläche enthält mehrere § 30 Biotope (s. LUBWKarte unten)
- Mehrfach sind kleinere und größere Streuobstwiesen, Hochstammbaumreihen, Feuchtbiotop/Gräben, Mähwiesen und Weiden eingestreut, die in ihrer Summe einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität und zum Biotopverbund leisten. (einige Beispiele in der RPlan-Karte markiert: rot = Streuobst, grün = Wiesen/Weiden, blau = Feuchtgebiet/Gräben).

Würde die Fläche zugebaut, verlören sie ihren ökologischen Wert.

- Weitgehend handelt es sich um Flächen mit sehr guten landwirtschaftlichen Standorten (B`Vorrangflur 1 nach der digitalen Flächenbilanz)
- Die Fläche ist wichtig *„zur Gliederung der Stadtlandschaft und des ländlichen Siedlungsraums (Vermeidung von Zersiedelung) sowie zur Erhaltung siedlungsnaher Freiflächen“*
- Wichtige Luftleitbahn für Kaltluftströme vom Freiland zu Siedlungsflächen (s. Klimatopkarte der Stadt Friedrichshafen). Diese würden durch Bebauung zerstört, was negative Folgen für die vorhandene Siedlungsfläche hätte.





Bspl. für kleinräumige Verzahnung von Wiesen, Feuchtgebieten/Gräben und Streuobstwiesen südl. von Schnetzenhausen (schwarzes Rechteck oben)



Detailfrage:

Warum wurde das Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege südöstlich vom Fallenbrunnen (oranger Kreis) aufgehoben, es ist ein kartiertes Biotop (s. LUBW-Karte unten)? Es sollte weiterhin ein Vorranggebiet für Naturschutz bleiben.

Begründung:

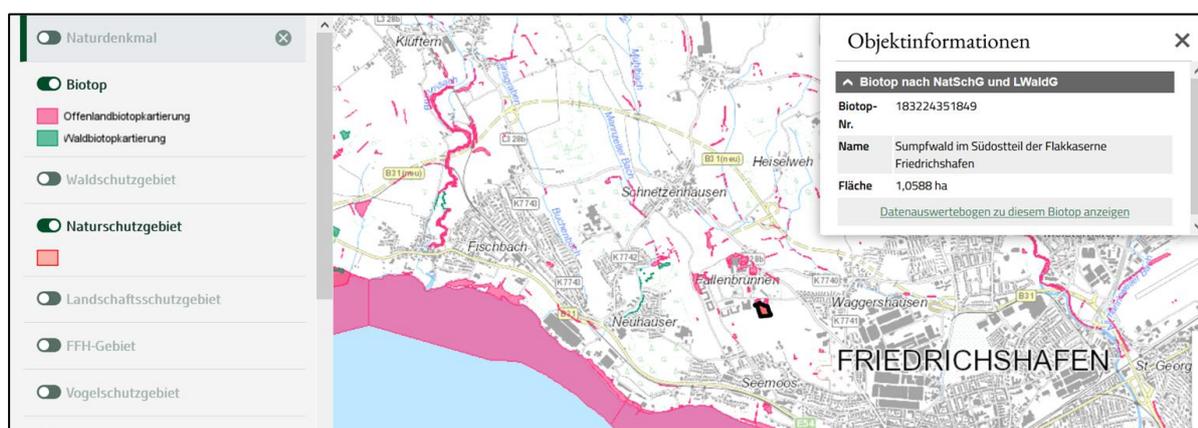
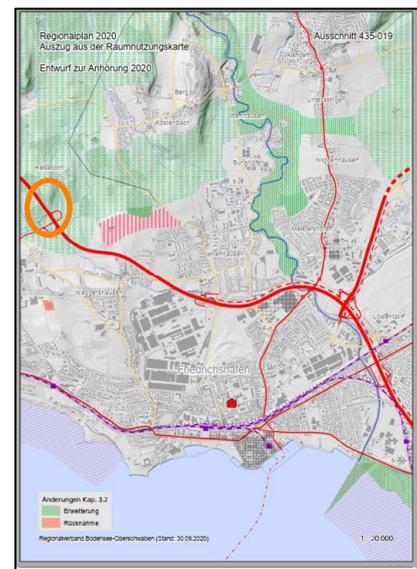
Die Unterlagen zum BP Fallenbrunnen NO betonen die hohe ökologische Wertigkeit der Wälder im Fallenbrunnen:

„Biologisch betrachtet kann man den Fallenbrunnen in die Lebensräume „Waldstrukturen“ und „ruderales Offenland“ unterteilen. Für beide Lebensräume ist das Fallenbrunnen-Areal faunistisch sehr wertvoll. Die hier wohnenden Tierarten stellen z.T. die letzten Bestände ihrer Art in Friedrichshafen dar. (...)

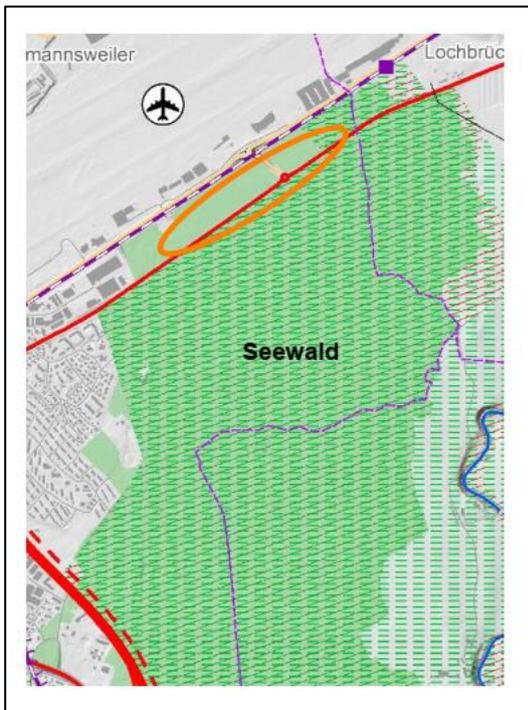
Die Wertigkeit des Lebensraums „Waldstrukturen“ ergibt sich aus den naturgewachsenen, teils feuchten Verhältnissen [z.B. das o.g. Waldstück]. Insgesamt 60 Vogelarten wurden erfasst, davon sind als Brutvögel 16 Arten auf der Roten Liste und/oder streng geschützt, inklusive der Waldohreule, dem Grauspecht, Pirol und Trauerschnäpper. Es wurden bis zu 15 Fledermausarten erfasst (die Auswertung zur genauen Zahl erfolgt noch), inkl. die FFH Anhang 2 - Arten Großes Mausohr sowie die aus Vorjahren bekannte Bechstein Fledermaus. (...)

Die wichtigste funktionale Achse für die vorkommenden Tierarten besteht aus dem Waldverlauf von Südosten [z.B. das o.g. Waldstück] durch den zentralen Waldbereich in den Nordwesten.“

Sitzungsvorlage GR FN 16.11.2020, S. 5



b) Seewald



Der **gesamte** Seewald sollte als Grünzug geschützt werden, also auch der Streifen zwischen jetziger B30 und Bahnlinie (oranges Oval)

Begründung:

- Der Waldstreifen enthält streng geschützte Tierarten. Das Faunistisches Gutachten (Zusammenfassung s.u.) sieht artenschutzrechtliche Verbotstatbestände bei Rodung auch nur eines Teilbereiches, also ist es geboten, ihn in den Seewald-Grünzug einzubeziehen.
- Der Waldstreifen schützt den im NO anschließenden Vorrangbereich für Naturschutz und Landschaftspflege. Wenn der Waldstreifen gerodet und bebaut werden sollte, ist der Bereich im NO ebenfalls entwertet.
- Der Waldstreifen schützt den Seewald vor dem Lärm von Flughafen und Bahn

„Teilgebiet 3 (geplanter GE-Standort) trennt sich aufgrund der Bestandssituation primär bezogen auf Vögel (vorrangig hier der stark gefährdete Grauspecht) sowie die stark gefährdete FFH-Anhang IV-Amphibienart Gelbbauchunke klar in den Teil westlich des Kreisverkehrs an der bestehenden B 30 und der Querspange zum Flughafen sowie den Teilbereich nordöstlich. Letzterer ist vor dem Hintergrund dieser Artenvorkommen als regional bedeutsam (Wertstufe 7 der neunstufigen Skala von KAULE 1991) einzustufen und beherbergt eine Reihe weiterer gefährdeter oder rückläufiger Arten.“

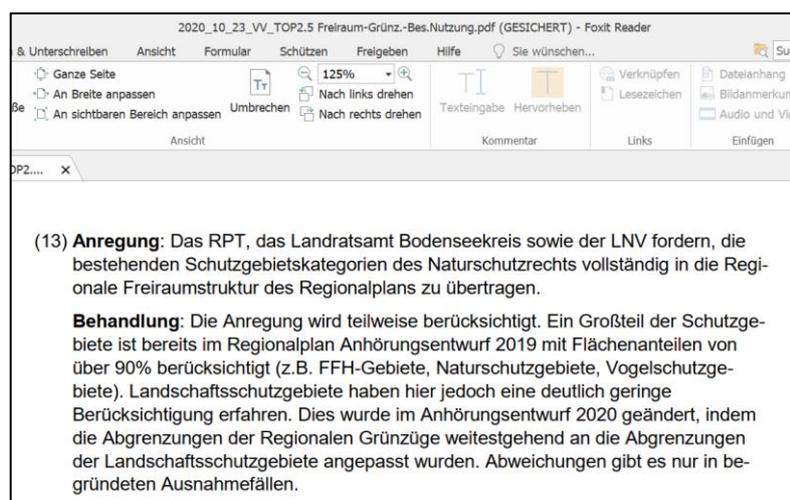
Demgegenüber ist der westliche Teil als lediglich örtlich bedeutsam (Wertstufe 6 der neunstufigen Skala von KAULE 1991) zu bewerten. Auch dieser beherbergt allerdings u. a. mit der streng geschützten Haselmaus Arten mit besonderer artenschutzrechtlicher Relevanz. Vor dem Hintergrund der bereits vorhandenen Fragmentierung der beiden Teilgebiete des geplanten Gewerbestandortes sowie Biologie und Lebensraumsansprüchen der betroffenen Arten (insbesondere Gelbbauchunke und Haselmaus) ist nicht davon auszugehen, dass bei Realisierung des Vorhabens artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG vermieden werden können. Daher ist eine Realisierung voraussichtlich nur im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Ausnahme zu erwarten, soweit die Rahmenbedingungen hierfür erfüllt werden können. Zudem besteht ein hoher Maßnahmen- und Flächenbedarf für Funktionserhalt bzw. Maßnahmen zur Vermeidung einer Verschlechterung des Erhaltungszustands von Populationen betroffener Arten.“

(Aus: Arbeitsgruppe Tierökologie J. Trautner (Hg), Geplantes Gewerbegebiet Flughafen Süd-Ost der Stadt Friedrichshafen - Bestand und Bewertung Fauna, S. 29)

c) Landschaftsschutzgebiet Württembergisches Bodenseeufer: Teilbereich FN West

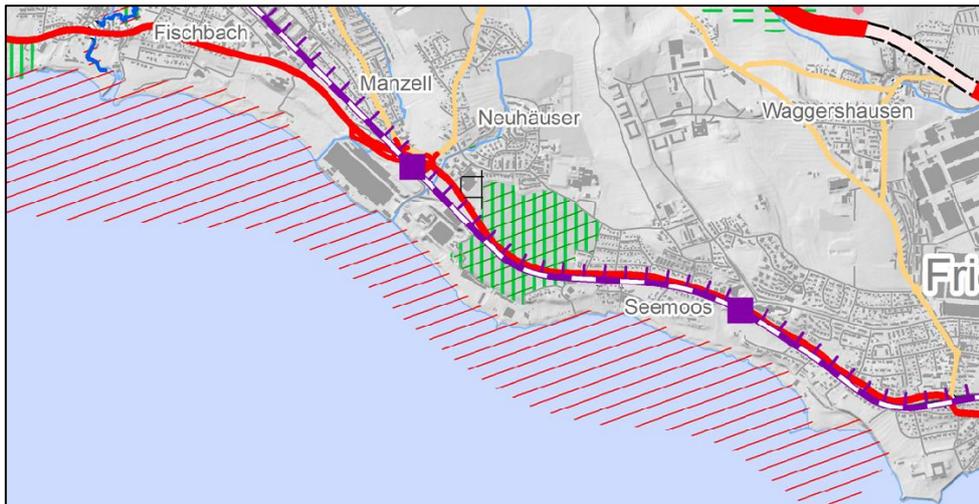
Das LSG Württembergisches Bodenseeufer - Teilbereich Friedrichshafen-West ist zum größten Teil nicht Bestandteil eines Grünzuges oder Grünzäsur (außer einem kleinen Gebiet ganz im Westen und dem Seemooser Wäldchen in der Mitte) – s. Karten unten.

Entgegen den Aussagen in der Abwägung der Einwendungen (s.rechts), haben wir nirgends eine Begründung gefunden, warum dies so ist.

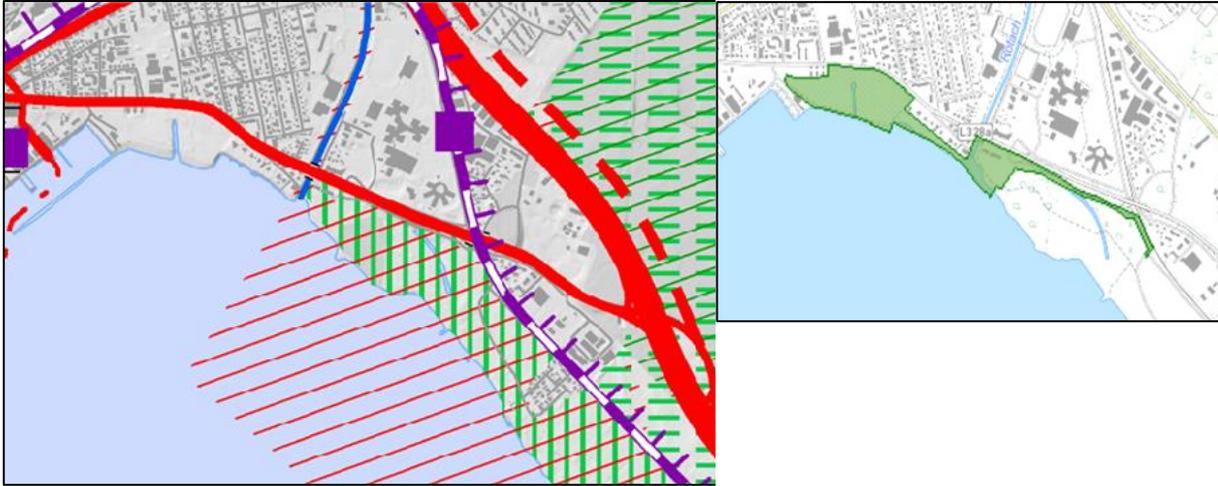


U. E. muss das gesamte LSG als Grünzäsur festgelegt werden.

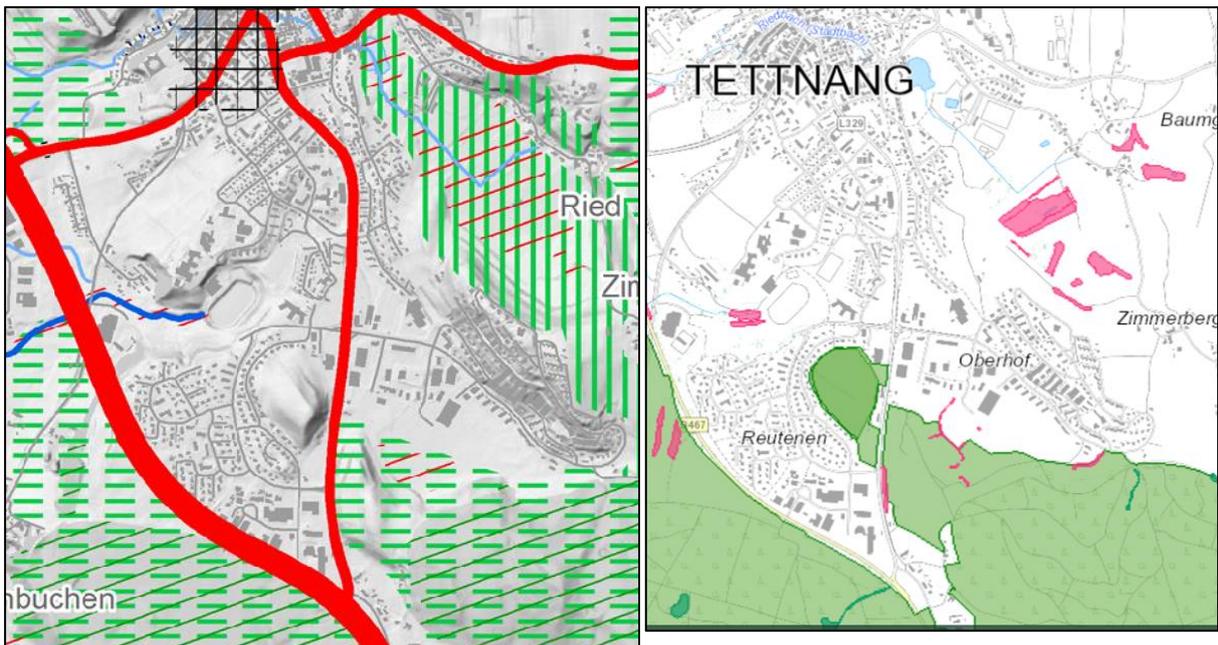
Die Fläche ist wichtig „zur Gliederung der Stadtlandschaft und des ländlichen Siedlungsraums (Vermeidung von Zersiedelung) sowie zur Erhaltung siedlungsnaher Freiflächen“ in diesem Bereich. Da dieses LSG in der Vergangenheit durch zahlreiche Eingriffe (Baumaßnahmen, Baumfällungen usw.) schon stark beeinträchtigt wurde und weitere Beeinträchtigungen drohen, ist ein weiterer Schutz dringend nötig.



Entsprechendes gilt für das LSG Württembergisches Bodenseeufer östlich von Friedrichshafen.



Entsprechendes gilt für das LSG Höhe 493,8 südlich Tett nang bei Schäferhof



d) Ettenkirch - „Loch“ im Grünzug:

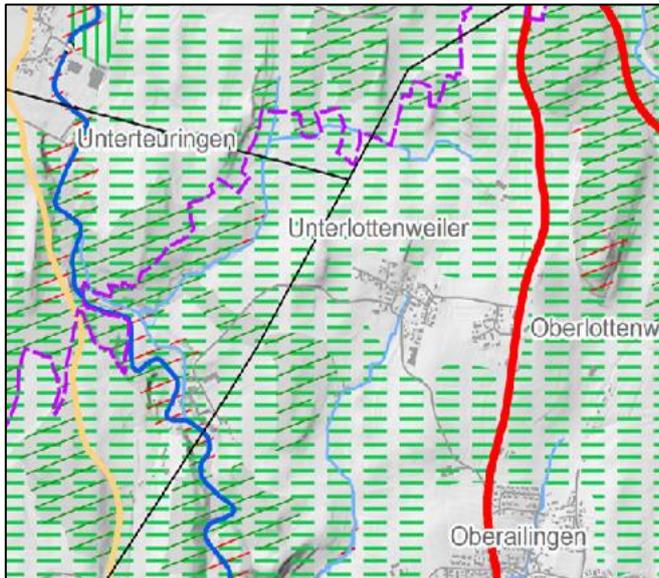
Wir bedanken uns für die Ausweitung des Grünzugs nordwestlich von Ettenkirch. Südöstlich von Ettenkirch liegen zwei große Streuobstwiesen (s. LUBW-Luftwild unten), diese sollten ebenfalls in den Grünzug einbezogen werden.



Begründung:

Es ist anzunehmen, dass die nicht im Grünzug liegenden Flächen für Wohnbebauung vorgesehen sind (neuere Wohngebiete schon vorhanden, andere im Bau). Ettenkirch liegt rel. weit von den Arbeitsplätzen in FN entfernt und ist mit ÖPNV schlecht erreichbar, deshalb ist es nicht sinnvoll, die Wohngebiete dort auszuweiten.

e) FN-Ober- und Unterlottenweiler (Ailingen)

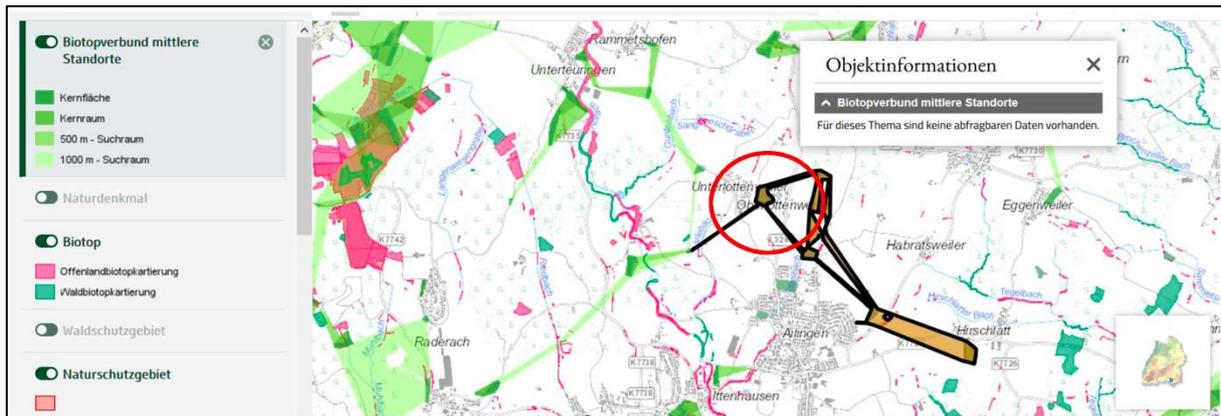


Der Grünzug zwischen FN-Ober- und Unterlottenweiler (bei Ailingen) sollte fortgesetzt werden.

Begründung:

Hier liegt eine Kernfläche des Biotopverbunds mittlerer Standorte (s. LUBW-Karte unten). Ohne diesen Trittstein besteht keine Verbindung zu den westlich davon gelegenen Biotopen. Das geplante Wasserschutzgebiet Ailingen Rinne liegt in der Nähe (s. Anregung des LRA unten).

In Zeiten der immer trockeneren Sommer und der sich abzeichnenden Knappheit an trinkbarem Grundwasser, sollten Trinkwasservorkommen möglichst gut geschützt werden. Die Ausweitung des Grünzuges würde den Schutz deutlich verbessern, weil er die Bebauung zwischen Ober- und Unterlottenweiler verhindern würde. Die Antwort des Regionalverbandes, dass die Bauleitplanung FNs einem Vorranggebiet für Wasser entgegenstünde, können wir nicht nachvollziehen. Es besteht weder ein BP noch sieht der FNP eine Nutzung über das ohnehin bebaute Gebiet hinaus vor.



2020_10_23_VV_TOP2.6 Freiraum-Wasser.pdf (GESICHERT) - Foxit Reader

Startseite | Kommentar | Ausfüllen & Unterschreiben | Ansicht | Formular | Schützen | Freigeben | Hilfe | Sie wünschen...

Hand | Auswählen | Schnappschuss | Zwischenablage | Originalgröße | An Breite anpassen | An sichtbaren Bereich anpassen | Umbrechen | 100% | Nach links drehen | Nach rechts drehen | Texteingabe | Hervorheben | Verknüpfen | Dateianhang | Bildanmerkung | Lesezeichen | Audio und Video

2020_10_23_VV_TOP2... | Convert Word to PDF

(2) Das Landratsamt Bodenseekreis regt an, das geplante Wasserschutzgebiet "Ailing Rinne" (Stadt Friedrichshafen) wegen seiner Bedeutung für die Wasserversorgung als Vorrang- und Vorbehaltsgebiet zur Sicherung von Wasserkommen auszuweisen.

(3) Die Gemeinden Baienfurt, Baidt, Vogt und Wolfegg, der Zweckwasserverband Baienfurt-Baidt, der Landesnaturschutzverband sowie zahlreiche Bürger weisen auf die besondere Bedeutung des Altdorfer Walds, insbesondere des Gebiets Weißenbronnen, für die Wasserversorgung hin. Es wird angeregt, im Sinne des vorbeugenden Grundwasserschutzes eine Vergrößerung der jetzigen Gebiete für die Wasserversorgung (Waldburger Rinne) vorzunehmen.

Neben dem Vorschlag, ein weiteres Vorbehaltsgebiet zwischen Bermatingen und Salem-Neufrach auszuweisen, wird von verschiedenen Seiten die Überlagerung von Gebieten zur Sicherung der Wasserversorgung mit Gebieten für den Rohstoffabbau thematisiert. Zudem werden einige redaktionelle Hinweise vorgebracht.

2 Konsequenzen für den Planentwurf

(1) Die Anregungen des Regierungspräsidiums zur Formulierung des Planziels 3.3.1 (2) und den Begründungen zu PS 3.3.1 und PS 3.3.3 werden seitens der Verbandsverwaltung für sinnvoll erachtet. Die vorgeschlagenen Ergänzungen präzisieren die Regelungen der Plansätze und tragen damit zur Rechtssicherheit des Planwerks insgesamt bei.

(2) Demgegenüber werden die vorgeschlagenen räumlichen Ergänzungen für fachlich nicht erforderlich gehalten. So ist die Planung des Wasserschutzgebiets "Ailing Rinne" schon weit fortgeschritten. Zudem ergeben sich Überlagerungen mit Festlegungen der kommunalen Bauleitplanung, die nur im weiteren Schutzgebietsverfahren geklärt werden können.

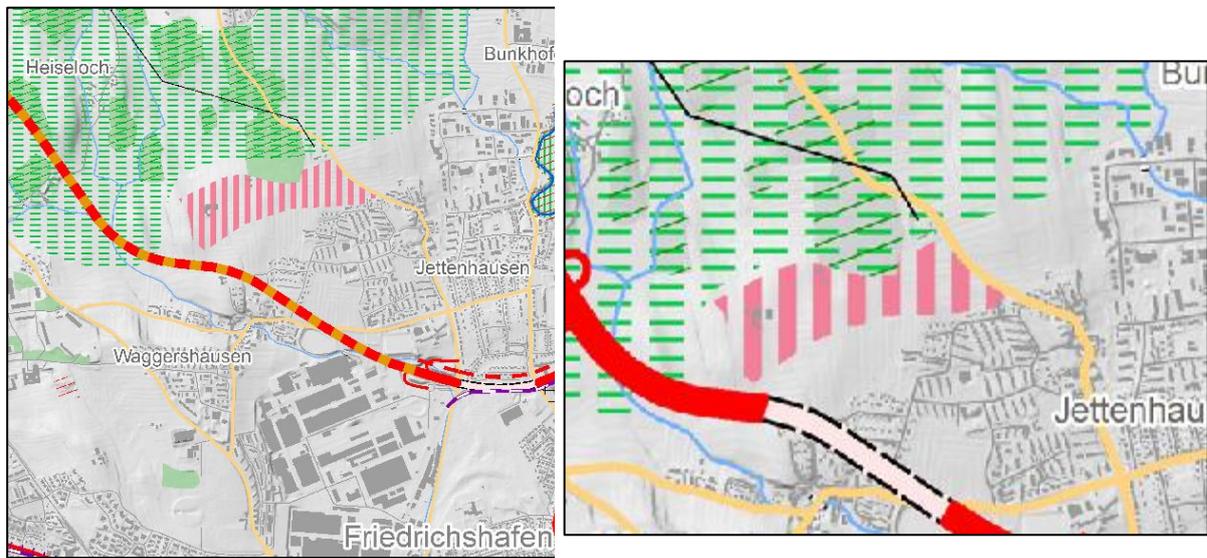
(3) Für eine Vergrößerung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete im Altdorfer Wald ergeben sich



Begründung:

Hier liegt eine Kernfläche des Biotopverbunds mittlerer Standorte (s. LUBW_Karte oben). Sie ist wichtig als Trittstein.

f) Jettenhausen



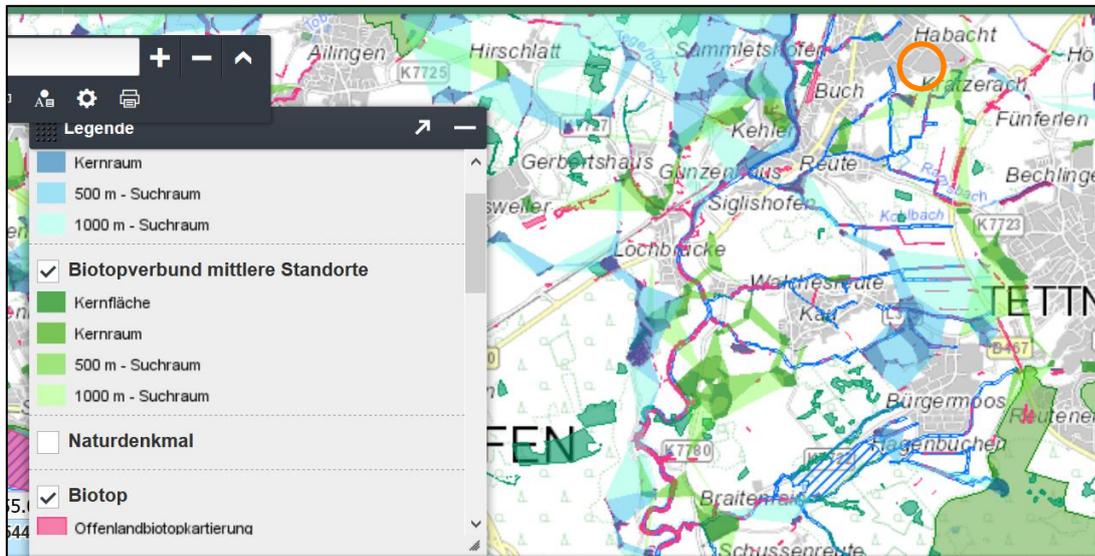
Wir begrüßen die Ausweitung des Grünzugs bis an den Rand des geplanten Vorranggebietes. Das Vorranggebiet für Wohnungsbau selbst hat aber seine Größe behalten. Es sollte verkleinert werden und der nördlich verlaufende Grünzug verbreitert werden.

Begründung:

siehe „Vorranggebiete Wohnbebauung“

g) Kehlen/ Gunzenhaus

Die Fläche südwestlich von Kehlen bis Gunzenhaus sollte in den Grünzug integriert werden. Sie ist ein breiter + wichtiger Biotopverbundkorridor feuchter Standorte zum FFH-Gebiet Schussen (s. LUBW-Karte unten).



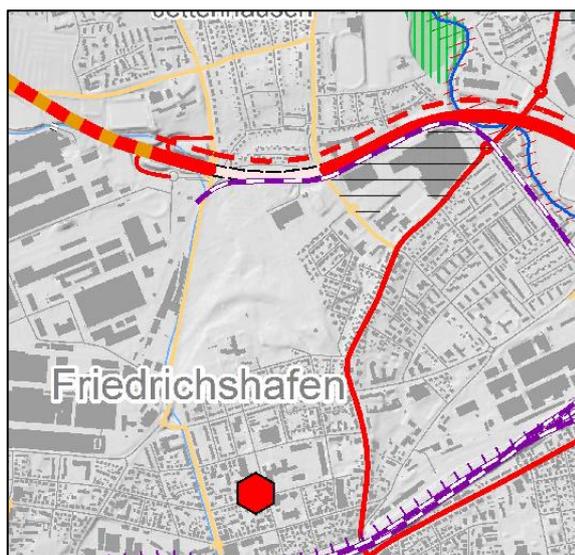
h) Riedlewald

Der Riedlewald war im alten Regionalplan als Wald kartiert, jetzt nicht mehr. Wir fordern, diesen als Grünzäsur festzulegen.

Begründung:

Der Wald ist ein wichtiger Lebensraum für geschützte Vogel- und Fledermausarten, er dient als Naherholungsraum für die Bevölkerung und ist außerdem stadtklimatisch bedeutsam.

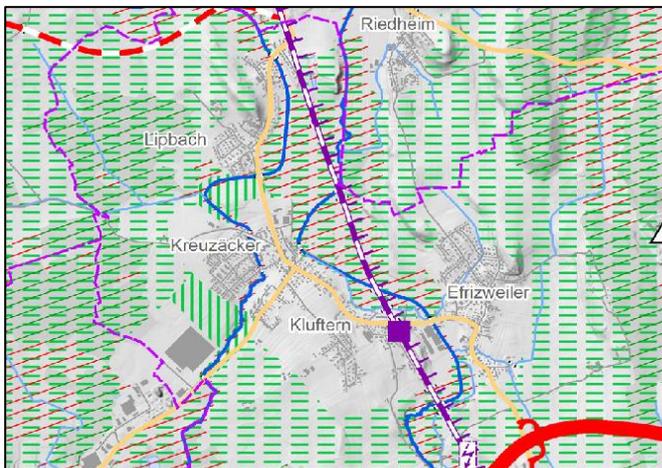
(<https://www.friedrichshafen.de/buerger-stadt/planen-bauen-umwelt/umwelt-klimaschutz/stadtgruen/stadtwald/>).



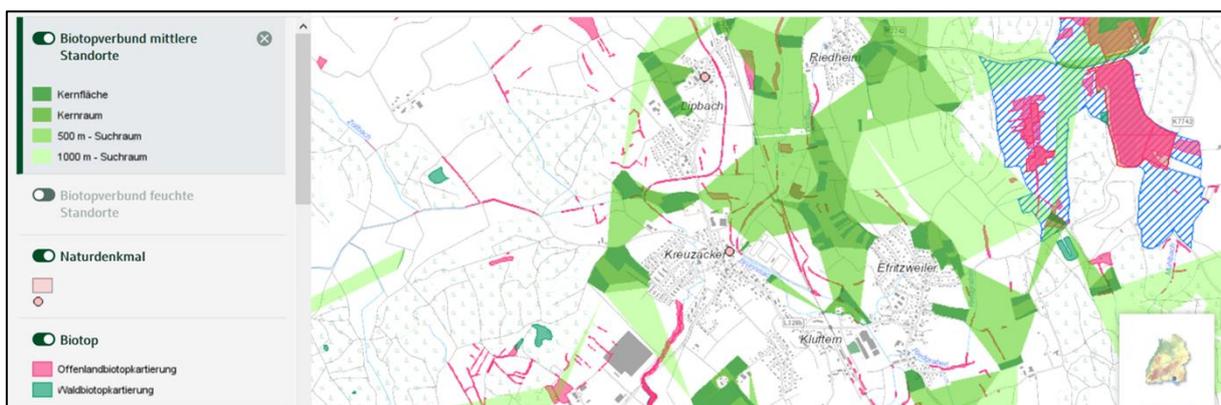
i) FN-Efrizweiler, -Kluffern, -Lipbach

An verschiedenen Stellen sollten die Grünzüge oder Grünzäsuren um FN-Efrizweiler, -Kluffern und Lipbach ausgeweitet werden, weil hier ökologisch wertvolle Lebensräume liegen. Andernfalls sollte deutlich dargestellt werden, dass die vorhandenen Biotope innerhalb der Grünzüge/-zäsuren liegen.

Streuobstwiesen sind zwar gesetzlich vor Rodung geschützt, aber wenn die Fläche um eine Streuobstwiese herum bebaut wird, sind sie ökologisch weit weniger wertvoll. Deshalb sollte auch die Umgebung einer großen Streuobstwiese durch Grünzüge/-zäsuren geschützt werden.



Südöstlich von Efrizweiler: Ausweitung des Grünzuges, sodass die große Streuobstwiese darin liegt. Hier liegt außerdem eine Kernfläche des Biotopverbundes mittlerer Standorte (s. LUBW-Karte unten)



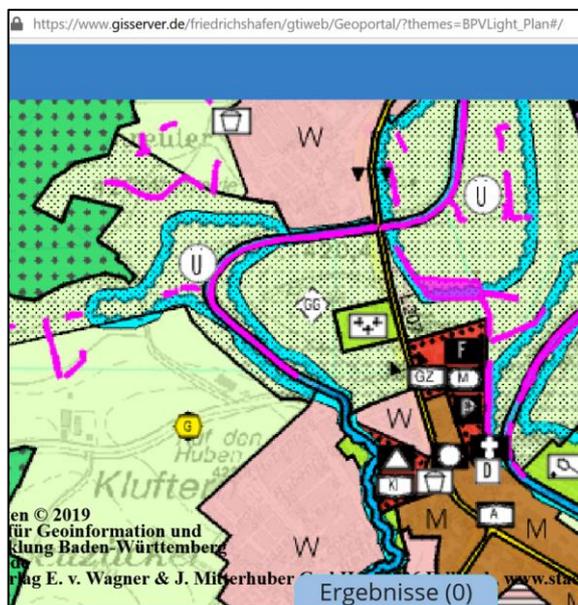
Südwestlich, westlich und nordwestlich von Kreuzäcker: die Grünzäsur schützt nur einen Teil der im SW gelegenen Streuobstwiesen. Diese Grünzäsur oder der Grünzug sollte soweit ausgeweitet werden, dass die Streuobstwiesen um Kreuzäcker geschützt sind.

Auch hier liegen Kernflächen und Kernräume des Biotopverbundes mittlerer Standorte (s.u.)



Nördlich des Friedhofes: Unklar, ob die Grünzäsur die Streuobstwiesen beinhaltet.

Die gesamte Fläche innerhalb der Bachschlinge hat lt. FNP Ökopool-Potential und ist als Geschützter Grünbestand geplant. Aus beiden Gründen sollte die Grünzäsur die gesamte Fläche bis zur Bebauung umfassen.



c) Kressbronn

Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass das Areal der ehemaligen Werft im regionalen Grünzug belassen werden muss. Es bietet sich hier die einmalige Chance, durch naturnähere Gestaltung ein Stück bebauter Fläche am Bodenseeufer der Natur und den Menschen zurückzugeben. Es gibt keinen Grund warum dort eine bauliche Nutzung erfolgen muss. Unser

Vorschlag: Fläche in Kompensationsflächenpool des Regionalverbandes aufnehmen. Sie bietet ein hohes Aufwertungspotential für Wasserhaushalt & Naturschutz

Ziel der Einrichtung von Grünzügen ist u.a. der Schutz und die Vernetzung ökologisch wertvoller Landschaftselemente. Gerade dem Bereich des Areals Bodan-West kommt durch seine unmittelbare Nähe zur Nonnenbachaue eine besondere ökologische Vernetzungsfunktion als Verbindungstück zwischen dieser und der Bodenseeufer-vegetation zu („Grünbrücke“). Dieser ökologisch bedeutsame Vernetzungskorridor würde durch die vorgeschlagene Änderung und die vorgelegte Bebauungs-Planung nachhaltig zerstört. (Mit dem inzwischen hierzu vorliegenden vorgezogenen Bebauungsplan vom 31.3.2020 wird das auch nochmals nachdrücklich bestätigt).

Demgegenüber besteht hier die einmalige Chance, in Ufernähe ein Stück versiegelter Fläche der Natur und den Menschen zurückzugeben. Deshalb sollten diese Flächen auf keinen Fall bebaut werden. Würde dort nicht gebaut, könnte davon ausgegangen werden, dass sich dort bei entsprechender Gestaltung aufgrund des großen Potentials in kürzester Zeit eine landschaftsschutzgemäße Flora und Fauna entwickeln würde. Mit dem Bau der Bodan-Werft erfolgte ein erster Eingriff in die zuvor intakte bodenseetypische Uferlandschaft im Bereich der heutigen Gemarkung Kressbronn. Diesem folgten später durch Erweiterungen der Werft, durch den Bau eines Freibades, durch umfangreiche Flächenumwidmungen für Großcampingplätze und durch landwirtschaftliche Intensivierung weitere Eingriffe. Das gesamte Gebiet westlich des damals bebauten Werftareals wies jedoch zum Zeitpunkt der Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet bis in die 60er Jahre immer noch den standorttypischen Riedwiesen-Charakter auf. Ganz offensichtlich war auch bei der Erstellung des jetzt noch gültigen Regionalplans von 1996 vollkommen unstrittig, dass es sich dort um einen von Bebauung freizuhaltenden Außenbereich handelte, der deshalb auch in den damals ausgewiesenen „Grünzug 12“ einbezogen wurde. (Im Zuge des o.g. Antrags auf Teilaufhebung des LSG wird allerdings seitens der Gemeinde Kressbronn eine Zuordnung zum Innenbereich als gegeben angenommen. Diese Zuordnung erfolgte jedoch mutwillig erst im Zuge der Bebauungsplanung durch das Baurechtsamt ohne belegbare Rechtsgrundlage)

Mit der oben geschilderten –bezüglich der rechtlichen Grundlagen übrigens nicht durchgängig nachvollziehbaren -Entwicklung und der in den letzten Jahren zusätzlich erfolgten Umnutzung des Bodan-Geländes ging die ursprünglich naturnahe Ausprägung des gesamten Kressbronner Seeufers westlich der Bodanwerft bis auf wenige Stellen verloren.(Laut

geltendem Flächennutzungsplan ist das fragliche Areal ja immer noch als Gewerbegebiet ausgewiesen, woraus die Gemeinde bestehende Bestandsrechte ableitet und die Aufhebung der damit im Widerspruch stehenden Ausweisung als LSG und Grünzug fordert. Demgegenüber ergibt sich im Hinblick auf die rechtliche Ausgangslage doch zwingend, dass die Ausweisung als Gewerbegebiet an dieser Stelle nicht rechtskonform war und dort daher diese und nicht das LSG und der Grünzug aufgehoben werden muss!).

Diese Entwicklung konnte geschehen, obwohl doch die geltenden Grundsätze der Raumplanung dem Schutz des Bodenseeuferes einen überragenden Stellenwert zuweisen. Indem in diesem Bereich in der Vergangenheit diese Grundsätze der Raumplanung fast durchgängig zu Gunsten anderer Interessen hintangestellt wurden, sind dort ohne Zweifel die Grenzen der ökologischen Belastbarkeit jetzt schon erreicht -wenn nicht überschritten. Auch wenn der Flächenanteil des Grünzugs an dieser Stelle vergleichsweise gering erscheint, würde dessen Aufgabe mit hoher Wahrscheinlichkeit alle Bestrebungen endgültig gefährden, die dort noch vorhandenen Reste zu schützen und zu erhalten.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch zu bedenken, dass der gesamte westliche Uferbereich zwischen Bodan-Gelände und Campingplatz-Iriswiese (einschließlich des angrenzenden Hinterlands!) als FFH-Schutzgebiet ausgewiesen ist, und daher alle Eingriffe in diesem Bereich auch in besonderem Maß auch auf Auswirkungen für diesen Schutzaspekt bewertet werden müssen. Dabei ist zu beachten, dass mögliche Auswirkungen eines geplanten Eingriffs nicht auf das fragliche Areal selbst beschränkt (dort z.B. die geschützte Zauneidechse) betrachtet werden, sondern, es müssen auch Fernwirkungen auf benachbarte Areale berücksichtigt werden. So wäre beispielsweise das letzte ufertypische Biotop in diesem Bereich, die nahegelegene artenreiche Iriswiese „Boschach“ ohne Zweifel mitbetroffen, wenn die geplanten Maßnahmen umgesetzt werden.

Angesichts des zweifellos gegebenen Aufwertungspotenzials für Wasserhaushalt und Naturschutz erscheint es als überaus sinnvoller und leicht verwirklichter Beitrag zur Sicherung der noch verbleibenden Potenziale zur Umsetzung der landesplanerischen Umweltziele, wenn die Änderungen des Grünzugs in diesem Bereich nicht vollzogen und der zum LSG und FFH Gebiet zählende Teil des ehemaligen Wertareals von jeglicher Bebauung freigehalten und in einen naturnahen Zustand-beispielsweise als Uferpark-zurückgeführt wird. Stattdessen sollte dieses Areal in den Kompensationspool des BUND-Regionalverbandes aufgenommen werden. Darin soll durchaus auch ein Ausgleich für die erfolgten

Baumaßnahmen im Bereich Bodan-Ost gesehen werden. Im Zuge der bisher erfolgten Umgestaltung des Bodan-Areals sind nämlich die Belange des Natur- und Umweltschutzes fast durchgängig zu Gunsten anderer Belange geopfert wurden. Demgegenüber wäre mit der Nichtbebauung endlich auch ein wirklich zählbarer Beitrag für den Naturschutz geschaffen. Dass ein Gelände in der Vergangenheit baulich belastet wurde, bedeutet nicht, dass es nicht als Grünbereich entwickelt oder zumindest ohne weitere Intensivierung erhalten werden kann. Die Herausnahme aus dem Grünzug würde wesentlichen Planungszielen der Raumordnung widersprechen (z.B. Landesentwicklungsplan, Bodenseeuferplan): *Die engere Uferzone ist in besonderem Maße von der Bebauung freizuhalten.* Eine Beschneidung des Grünzugs in diesem Bereich und eine dadurch ermöglichte Ausweitung der Bebauung bei der ehemaligen Bodanwerft in Kressbronn, schadet nicht nur dem Natur- und Landschaftsschutz, sondern auch der Glaubwürdigkeit der Behörden und damit dem Vertrauen in die staatlichen Strukturen.

d) Langenargen

a) Grünzäsur nördlich von Langenargen

Wir beantragen, den Grünzug bzw. die Grünzäsur bis an den Mooser Weg auszudehnen (im auf der Karte rot umrandeten Bereich). Die unbebauten Flächen in diesem Bereich sind überwiegend Ausgleichsflächen und Streuobstwiesen, welche in besonderem Maße zu schützen sind (u.a. Biotopstärkungsgesetz).

Damit wird zudem ein landschaftlich sehr bedeutsamer und empfindlicher Bereich des engeren Bodenseeufers geschützt. Eine weitere Bebauung in diesem Bereich würde den Zielen des LEP (2002) widersprechen, in dem festgelegt ist, dass die engere Uferzone von weiterer Bebauung und Verdichtung freizuhalten ist (PS 6.2.4, LEP 2021).



b) Grünzug zwischen Langenargen Hauptort und Langenargen Bierkeller

Wir beantragen, den südlich des Sportplatzbereichs Bierkeller gelegenen landwirtschaftlichen Bereich in den Grünzug mit aufzunehmen.



Begründung:

Diese Fläche ist von hohem landwirtschaftlichem Wert und war bislang landwirtschaftliche Vorrangfläche. Sie ist zudem Teil des Freilandkorridors zwischen dem Hauptort Langenargen und dem Ortsteil Bierkeller. Dieser Korridor würde durch eine Bebauung der Fläche stark reduziert, Eine solche Zerschneidung der freien Landschaft widerspricht jedoch der gesetzlichen Zielsetzung (z.B. Raumordnungsgesetz, 2008) und würde den Biotopverbund erheblich beeinträchtigen. Da Langenargen eine Gemeinde ist, deren Entwicklung sich an der Eigenentwicklung bemisst, ist eine bauliche Entwicklung in diesem Bereich auch nicht nachvollziehbar. Als Gemeinde im Uferbereich des Bodensees ist Langenargen zudem verpflichtet, in besonderem Maße sparsam mit der freien Landschaft umzugehen. Eine Zerschneidung der Landschaft durch Parkplätze oder Wohnmobil-Stellflächen, wie bisher im Rahmen der Flächennutzungsplanung für die Fläche angedeutet, ist mit dieser Vorgabe nicht vereinbar.

c) Grünzug nordöstlich des Gewerbegebietes von Langenargen

Wir beantragen, den Bereich nordöstlich des Gewerbegebietes von Langenargen in den Grünzug mit aufzunehmen.

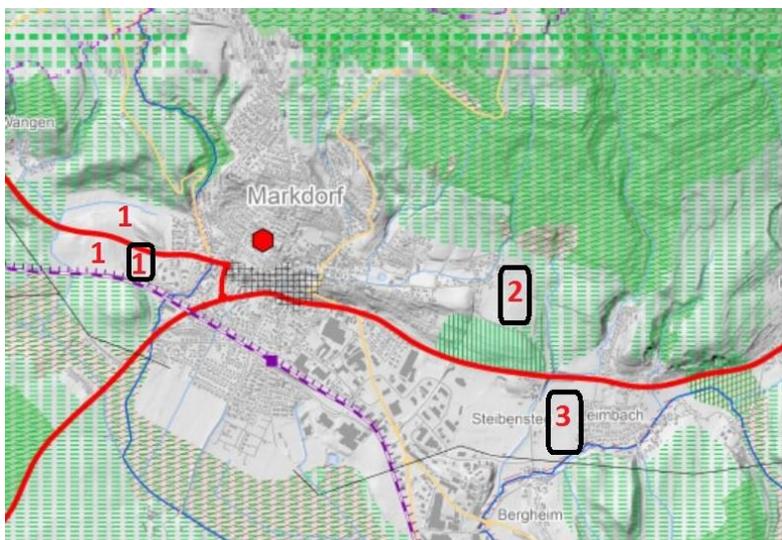


Begründung:

Das Gewerbegebiet von Langenargen wird am nordöstlichen Rand durch Ausgleichsflächen begrenzt, welche als Streuobstwiesen ausgewiesen bzw. angelegt sind und daher in besonderem Maße zu schützen sind (u.a. Biotopstärkungsgesetz). Die Flächen haben eine wichtige biotopvernetzende Funktion in einem Bereich, der durch eine zunehmende Intensivierung und Lebensraumverluste gekennzeichnet ist. Die Flächen dienen dauerhaft dem Ausgleich der Eingriffe durch das Gewerbegebiet. Sie stellen gemäß der Bauleitplanung den endgültigen Abschluss der Bebauung in diesem Bereich dar.

e) Markdorf

In die Übersichts-Karte A sind mit den Nummern **1** bis **3** Flächen markiert, die im künftigen Regionalplan wie folgt dargestellt werden sollen.



Übersichts-Karte A

zu 1. Flurname Grivitten – im Sprachgebrauch auch „Siechenwiesen“.

Im vorliegenden Entwurf des Regionalplanes ist **nicht** erkannt: Hier befindet sich ein Feuchtgebiet, eine weitere Entwicklung der Wohnbebauung nach Westen ist aufgrund der faunistischen Kartierungen nicht möglich. Beleg durch den Auszug des nachstehenden Gutachtens

Auszugsweise aus: „Faunistisches Gutachten Griviten in Markdorf“, 365° freiraum + umwelt
Seite 42 von 45

6. Zusammenfassung der Ergebnisse des faunistischen Gutachtens

*Das Untersuchungsgebiet (ca. 4,7 ha) und insbesondere der Feuchtbiotopkomplex (ca. 1,25 ha) sowie die randlichen Gehölzstrukturen sind in Bezug auf den Arten- und Biotopschutz von **lokal bis regional hoher Bedeutung**. Die hohe Bedeutung bedingt eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Verlust und Beeinträchtigungen durch Bebauung und Versiegelung. Dies wiederum führt zu einem **hohen natur und artenschutzfachlichen Konfliktpotenzial**. Die hohe Wertigkeit ist durch die Schutzwürdigkeit des*

Großseggen-Rieds und des Vorkommens europarechtlich geschützter und national streng geschützter wertgebender Tierarten begründet.

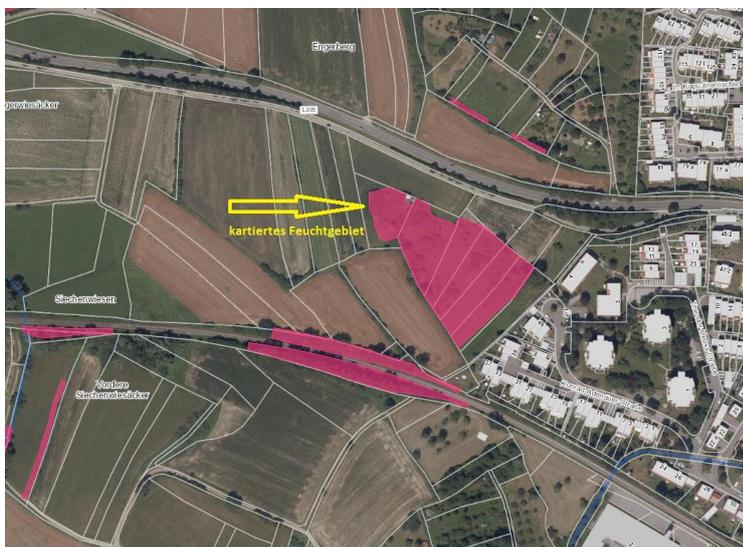
Eine Bebauung und Versiegelung der Riedsenke ist naturschutzrechtlich daher nur schwer realisierbar.

*Es wäre ein erheblicher Ausgleichs- und Kompensationsaufwand erforderlich, um erhebliche Beeinträchtigungen der nach Anhang II und IV geschützten Fledermausarten, der Gelbbauchunke, der Zauneidechse, des Nachtkerzenschwärmers und der vorkommenden Vogelarten sowie des nach § 33 NatSchG geschützten Biotops zu vermeiden. Der zu erwartende **sehr hohe Ausgleichs- und Kompensationsbedarf** in Kombination mit so genannten **CEF-Maßnahmen** (Continuous ecological functionality-measures = vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen) zur Herstellung von Ersatzlebensräume wäre/ist mit einem unverhältnismäßig **hohen Zeit- und Kostenaufwand** verbunden. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erfordern einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf und die Verfügbarkeit geeigneter Flächen in erreichbarer Nähe zur Herstellung qualitativ gleichwertiger Ersatzlebensräume.*

*Sofern notwendige artenschutzrechtliche Maßnahmen nicht umsetzbar sind, bzw. nicht zum gewünschten Erfolg führen wäre ein Vorhaben nur mit einem **Ausnahmeverfahren** gem. § 45 (8) BNatSchG beim zuständigen Regierungspräsidium möglich. Allerdings ist fraglich, ob die Ausnahmevoraussetzungen in jedem Fall gegeben wären.*

Der Verlust des nach §33 NatSchG geschützten Biotops ist gleichartig und gleichwertig zu ersetzen. D.h. es muss an anderer Stelle wieder ein Großseggen-Ried in gleicher Ausdehnung und Qualität wie die Verlustfläche hergestellt werden (Ausnahmeantrag gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderlich).

Aufgrund der zahlreichen, nur schwer überwindbaren, naturschutz- und artenschutzrechtlichen Konflikte wird empfohlen, von einer weiteren baulichen Entwicklung an dieser Stelle abzusehen. Das Plangebiet hat durch weitere Biotoppflege und Entwicklungsmaßnahmen ein naturschutzfachliches Aufwertungspotenzial und würde sich durchaus als Ökokontomaßnahme eignen. (Textende)

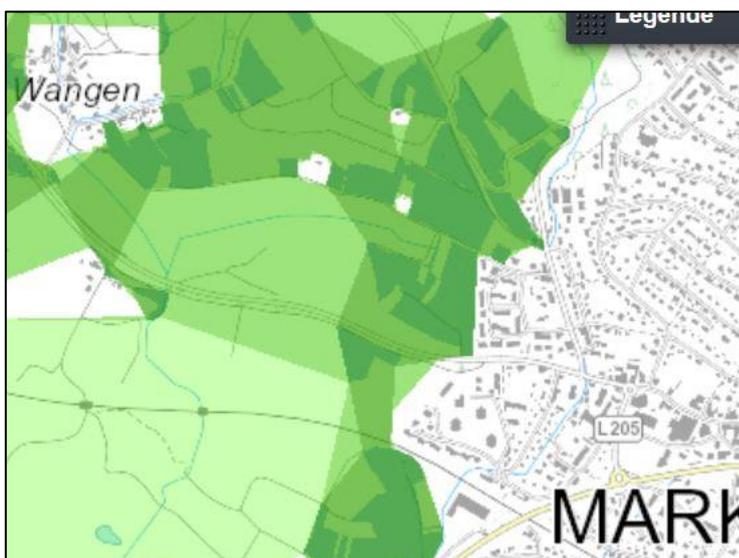


Weiter zu **1**

Außerdem weisen wir darauf hin, dass auch der Biotopverbund „Feuchte Standorte“ seitens des Regionalplanes beachtet werden muss: <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml>



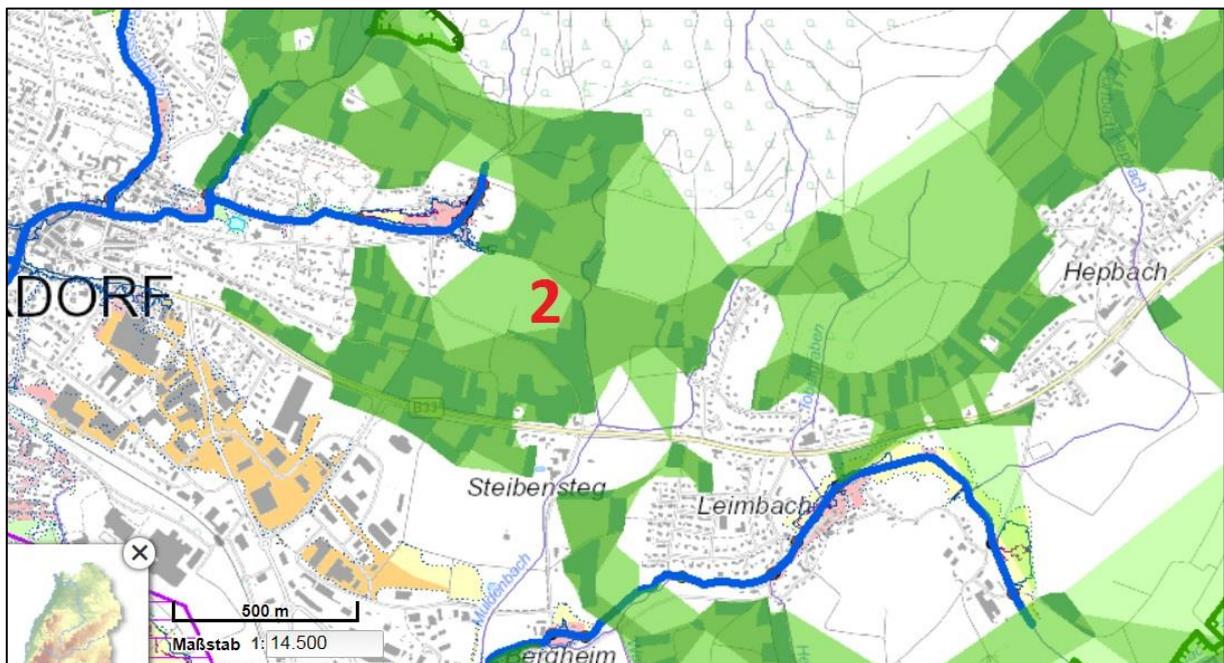
Zudem ist auch für die Flächen **1** der Biotopverbund „Mittlere Standort“ zu beachten (siehe nachstehende Karte):



für **1** Biotopverbund „Mittlere Standorte“

Für **1** : Aus vorgenannten Gründen fordern wir westlich der Markdorfer Bebauung ein **Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege, umgeben von einem Regionalen Grünzug, in den Regionalplan aufzunehmen.**

Zu **2**: Eine weitere fingerartige Ausuferung der Bebauung an den Verflachungen der östlich von Möggenweiler gelegenen Gehrenbergabhänge lehnen wir aus landschaftspflegerischen Gründen ab. Der Biotopverbund „Mittlere Standorte“ erfordert eine Ausweitung des Regionalen Grünzuges.



Biotopverbund „Mittlere Standorte“

Zu 3: Das Offenland zwischen Steibensteg und Leimbach ist im bisherigen Regionalplan mit einer Grünzäsur belegt. Dies hat dazu geführt, dass die Ortsteile als Siedlungseinheiten erhalten blieben, die Entwicklung hin zum Siedlungsbrei wurde dadurch verhindert. In dem jetzt vorliegenden Plan-Entwurf vermissen wir eine Grünzäsur. Diese erachten wir als unverzichtbar.

Außerdem ist der Biotopverbund „Mittlere Standorte“ zu beachten:

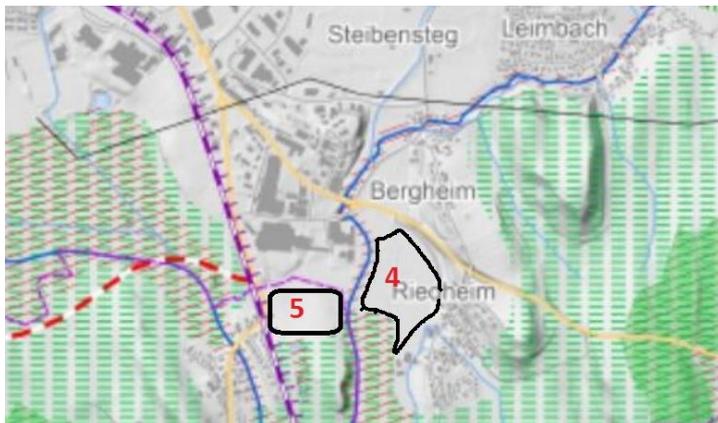
Karte zu **3**



Biotopverbund „Mittlere Standorte“

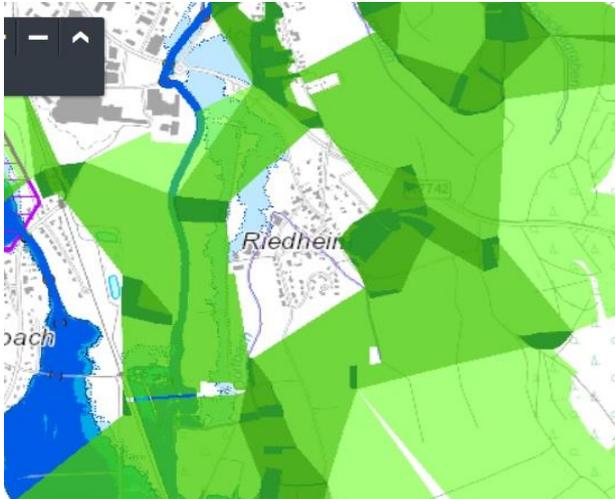
Kartenausschnitt südlich von Markdorf

Übersichts-Karte B



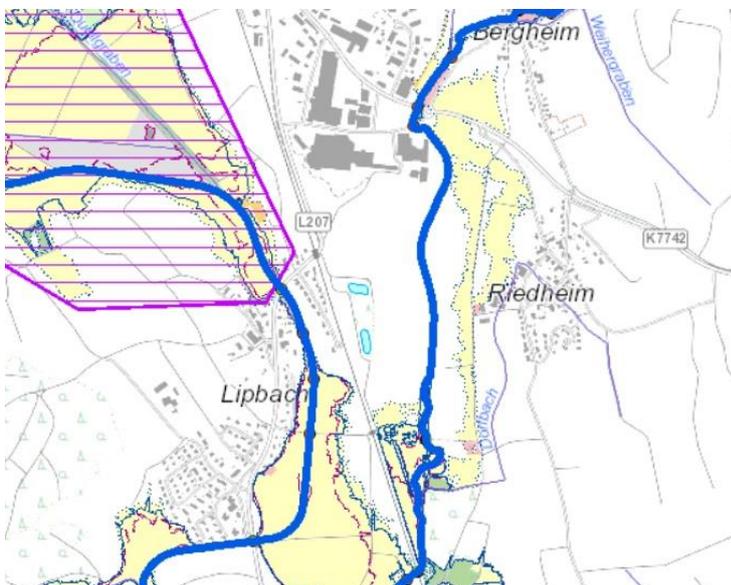
zu 4. Diese Fläche befindet sich in der Aue der Brunnisach und stellt u.E. als Überschwemmungsgebiet ein potenzielles Vorranggebiet Naturschutz und Landschaftspflege dar. Siehe unter <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml>

Außerdem steht einer weiteren Bebauung die Biotopverbund „Mittlere Standorte“ entgegen (siehe nachstehende Karte: Biotopverbund „Mittlere Standorte“).



Weiter zu **4** (siehe Übersichts-Karte B)

Auch die Hochwasserrisiko Karte zeigt den landschaftlichen Typ einer Aue, die unbebaut erhalten bleiben sollte.



Karte: Hochwasserrisiko

Zu **5** (siehe Übersichts -Karte B). Diese Fläche würde bei einer Bebauung den Markdorfer Siedlungskörper fingerartig in die Landschaft hineintreiben. Dies entspricht nicht den landschaftspflegerischen Bemühungen und ist abzulehnen. Auch der Biotopverbund „Mittlere Standorte“ – siehe Karte bei **4** - ist zu beachten

f) Bermatingen/ Kesselbach

Wir regen an, die Grenzen des Grünzuges im Bereich Kesselbach (Gemeinde Bermatingen) dergestalt zu verändern, dass sie sich an den Grenzen des Biotopverbundes orientieren. Siehe Abbildung.



Abb. 1 Bereich Kesselbach

Quelle: aktueller Entwurf Regionalplan



Abb.2 Kernflächen des Biotopverbunds

Quelle: LUBW

Begründung:

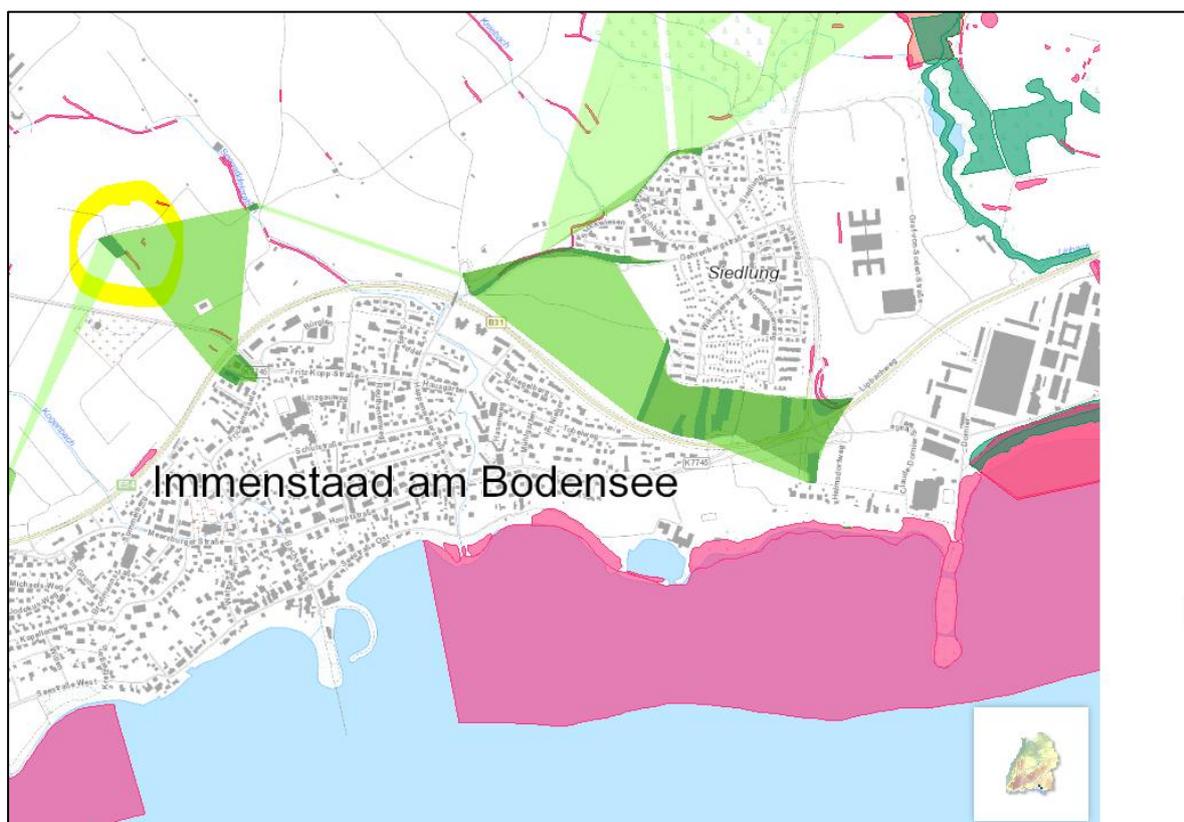
1. In diesem Bereich sind aufgrund der für die Biodiversität so wichtigen wechselnden verschiedenen Kleinstrukturen Kernräume und Kernzonen des Biotopverbundes mittlerer Standorte in relativ großer Zahl ausgewiesen – siehe Abbildung.
2. Verschiedene Heckenstrukturen sind als Biotope nach § 33 NatSchG bzw. § 30 BNatSchG NatSchG kartiert – rote Flächen in der Abbildung.
3. Auf mehreren Flächen befinden sich ältere Streuobstbestände, die insbesondere der Vogelwelt als Lebensraum dienen – schraffierte Flächen in der Abbildung.
4. Ein weiteres wichtiges Landschaftselement ist der Kesselbach mit staudenbestandenen Randstreifen.

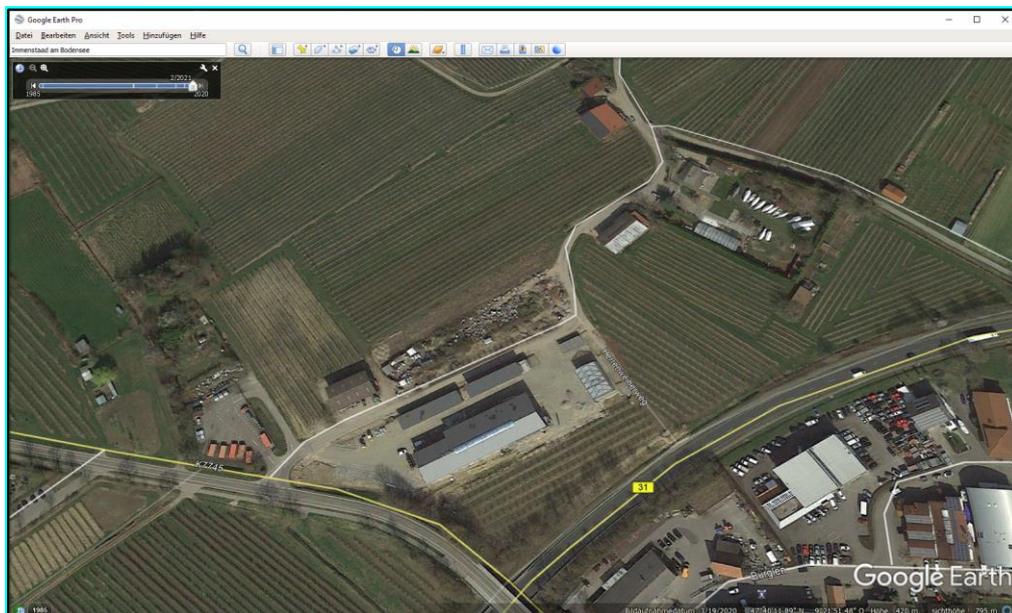
Wir fordern Sie daher auf, die örtliche Situation noch einmal zu überprüfen und den Grünzug auf dieser Fläche wiederherzustellen.

g) Immenstaad

Wir begrüßen die Erweiterung der Grünzüge zwischen Kippenhausen und Immenstaad.

Die Grünzüge zwischen Siedlung und der B 31 müssen ebenfalls erweitert werden – Kernzonen des Biotopverbunds und geschützte Streuobstbestände müssen so abgesichert werden.





Eine Beibehaltung der Grünzüge südwestlich der K 7745 und der Grünzug zwischen dem Friedhof, der K 7745, der B31 und dem Kogenbach ist zwingend notwendig.

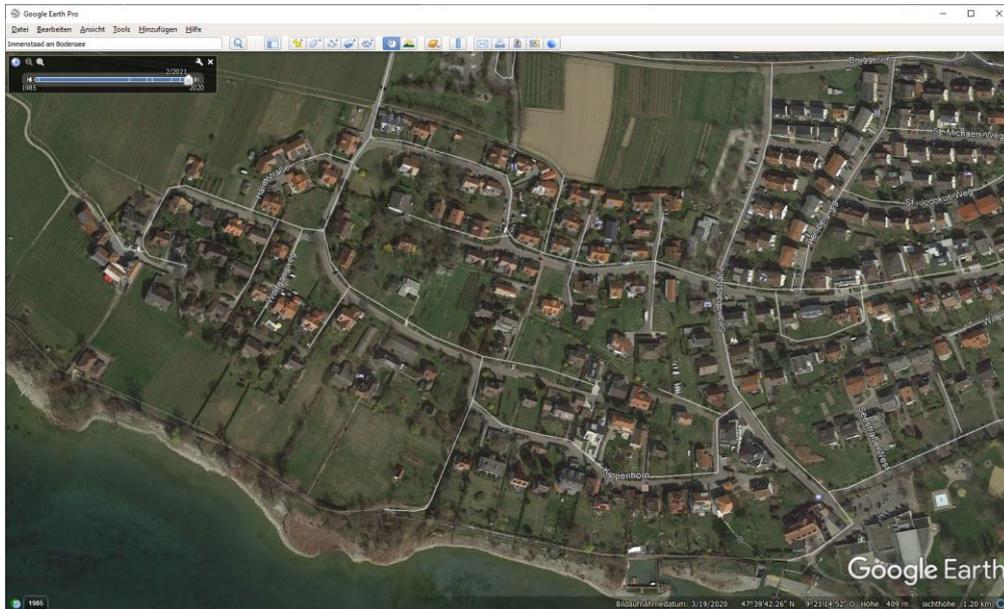
Begründung:

Die Verschmelzung der Orte Kippenhausen und Immenstaad soll vermieden und der landesweite Biotopverbund berücksichtigt werden.

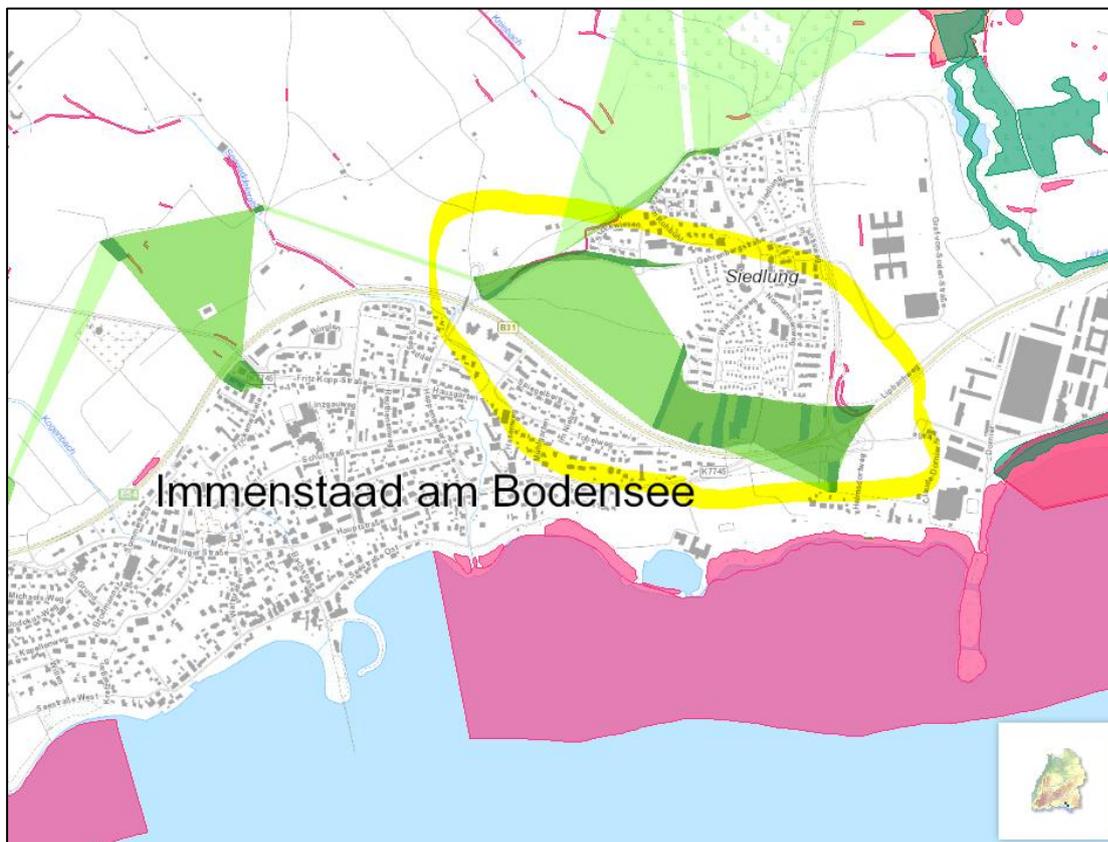
Auch der Grünzug südlich des Baugebietes Hardt-Horn wird begrüßt und sollte beibehalten werden.

Begründung:

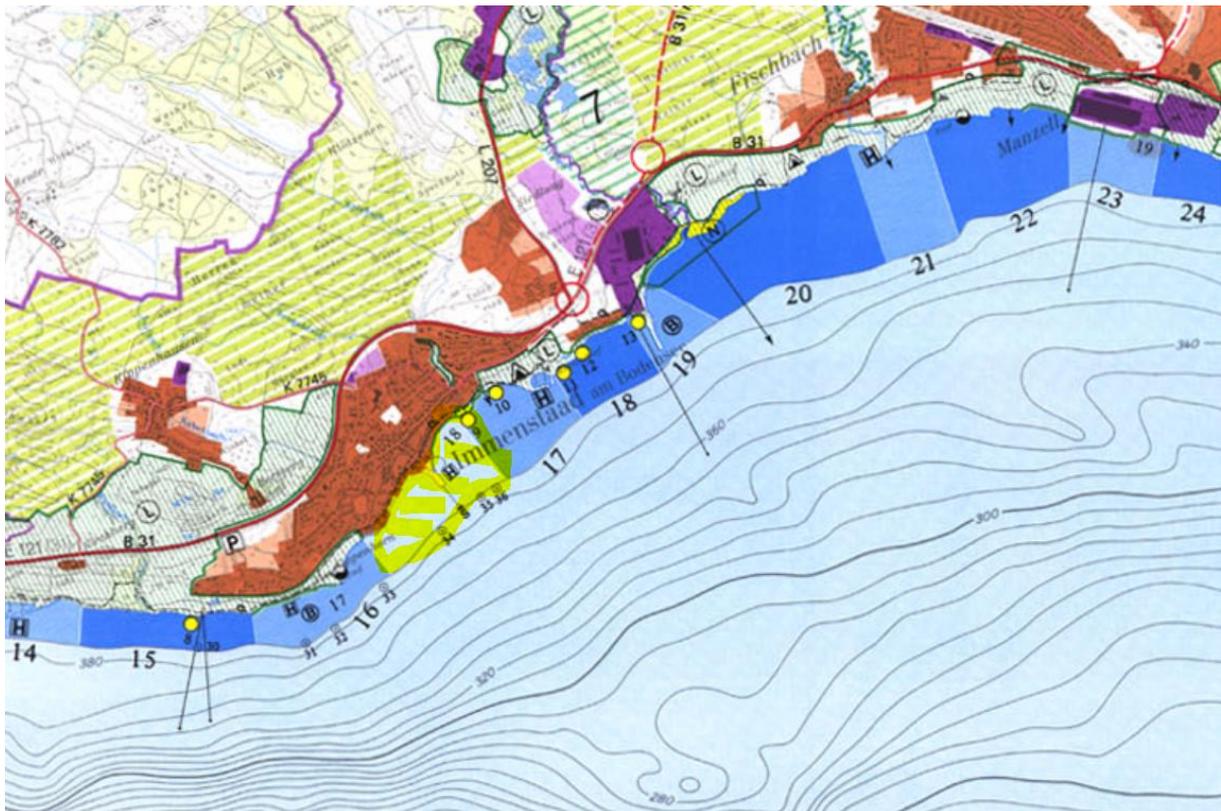
Die Fläche ist nicht geeignet und wird nicht benötigt für die *Ausschöpfung von Nachverdichtungspotentialen*. Vielmehr besteht öffentliches Interesse bezüglich eines möglichst offenen Uferbereichs und der Biotopverbund entlang des Ufers muss weitgehend erhalten und geschützt bleiben. Das folgende Satellitenbild zeigt, dass es im westlichen Siedlungsbereich von Immenstaad genügend innere Bauflächen gibt, die vorerst behutsam nachverdichtet werden könnten.



Ergänzend fordern wir, einen durchaus relevanten Grüngürtel mit Kernfläche, Kernraum und Suchraum des Biotopverbunds mittlerer Standorte als Grünzug aufzunehmen, anstatt diesen Bereich als weiße Fläche der kommunalen Planungshoheit zu überlassen:



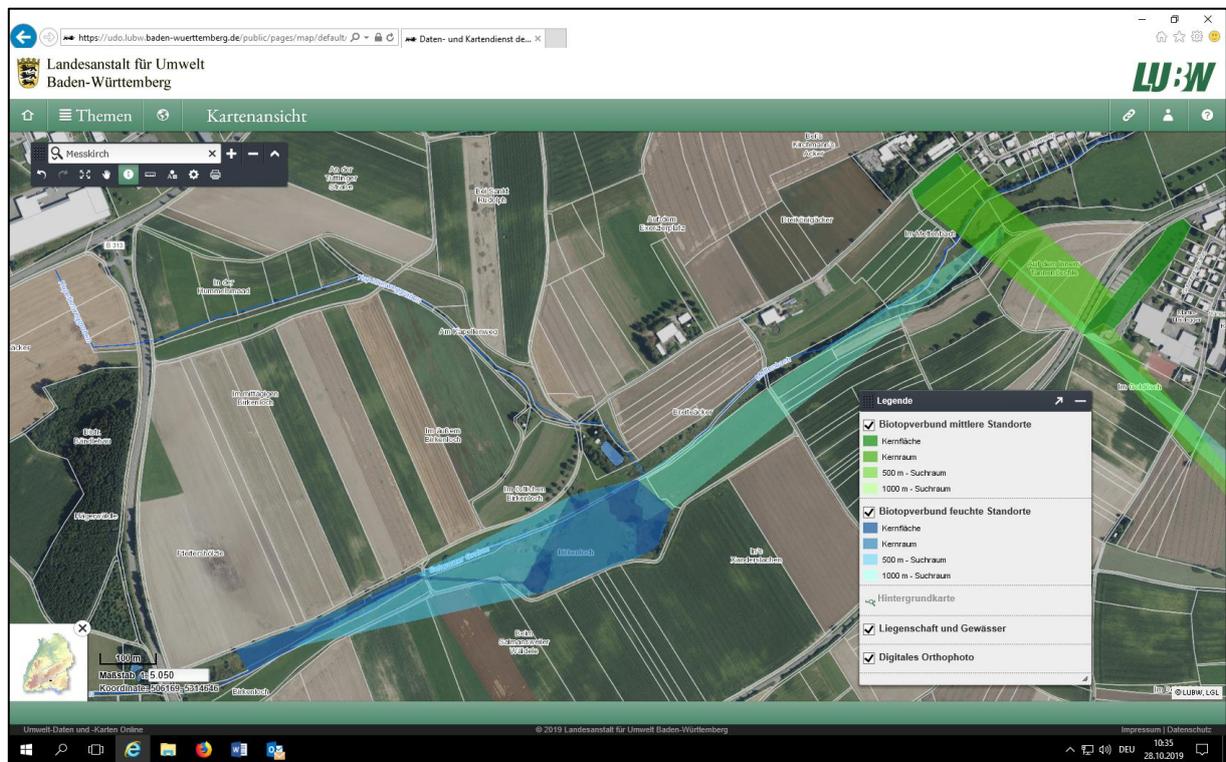
Der Bodenseeuferplan 1984 ist noch immer ein Teilregionalplan des jetzt im 2. Entwurf vorliegenden Regionalplanes. Dabei stellt sich die Frage, warum im Bereich Immenstaad Schiffsanleger ein langer Uferbereich ohne Schutzstatus ausgewiesen ist. (siehe folgenden Kartenausschnitt aus dem Bodenseeuferplan 1984).



Schutzstatus I dunkelblau; Schutzstatus II Blau;

Gerade dieser Uferbereich ist häufig im Winter Aufenthaltsort und Nahrungsquelle für hunderte von Seevögeln. Außerdem stellt sich die Frage, welches die zeitlichen Ziele einer Uferrenaturierung in diesem Bereich sind. Limnologische Gutachten weisen darauf hin, dass diese Bausünden aus der Vergangenheit durch Renaturierung des Ufers verbessert werden müssen. Initiativen zu einer Renaturierung sind nicht aus Immenstaad zu erwarten, sondern müssen von Landesseite im öffentlichen Interesse erfolgen. Der Schutzstatus II muss entlang des Immenstaader Ufers durchgezogen werden.

h) Messkirch-Mettenbach

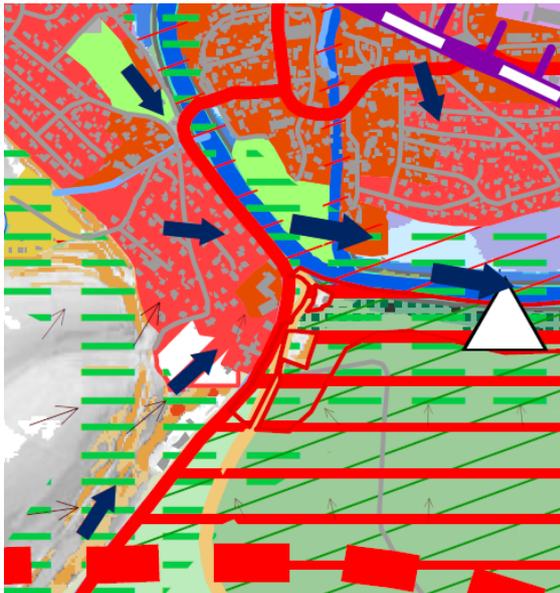


Entlang des Mettenbachs insbesondere im Bereich Naturdenkmal Birkenloch sollte in nördlicher Richtung eine Vorrangfläche Naturschutz ausgewiesen werden (Neuntöter, Feldlerche, Amphibien aller Art). Dasselbe gilt für den Mettenbach bis zur Quelle -den Schwarzen Graben (Schwarzstorch, Amphibien), hier sollte ebenfalls bis zur Karstquelle eine Vorrangfläche Naturschutz ausgewiesen werden.

Ausgewiesen werden soll auch ein Grünzug ausgehend vom Naturdenkmal Hofgarten bis zum Naturdenkmal Birkenloch als Maßnahme zur Biotopvernetzung.

i) Grubbühl (Kreis Sigmaringen)

Der regionale Grünzug würde durch dieses Baugebiet unterbrochen. Wir sollten deshalb fordern, dass der regionale Grünzug auch das geplante Baugebiet einschließt. Es handelt sich um eine sehr wertvolle Streuobstwiese.



In Sigmaringendorf ist die Fläche Grubbühl II für eine Wohnbebauung vorgesehen. Es handelt sich dabei um eine ökologisch wertvolle Streuobstwiese. Auf der Fläche steht eine Anzahl alter Obstbäume mit Höhlen, die verschiedenen Tieren als Lebensraum dienen. Das Gebiet wird von verschiedenen Fledermausarten als Nahrungshabitat und vermutlich auch als Bruthabitat genutzt. Außerdem wurden dort 13 Individuen der FFH IV Art Zauneidechse nachgewiesen. Das Gebiet sollte deshalb als Wohnbaufläche gestrichen werden.

j) Arrisrieder Moos/ Wuhrmühleweiher

Die Vorrangflächen für Naturschutz und Landschaftspflege, die das Arrisrieder Moos mit dem Wuhrmühleweiher verbinden, sind dringend zu erhalten .

Begründung: Das Arrisrieder Moos nahe den Tälern der Unteren und der Oberen Argen ist von naturschutzfachlich höchst wertvoll und daher schützenswert. Der LNV hat bereits 2007 einen Antrag gestellt bezüglich der Ausweisung der Argentäler als Biotopverbund und der

Sicherstellung als Naturschutzgebiet gem. §75 BNatschG. Ihr Erhalt kann eine Bandartige Besiedelung entlang der L265 von Waltershofen nach Kißlegg verhindern.

3.2.1 Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege (Biotopverbund)

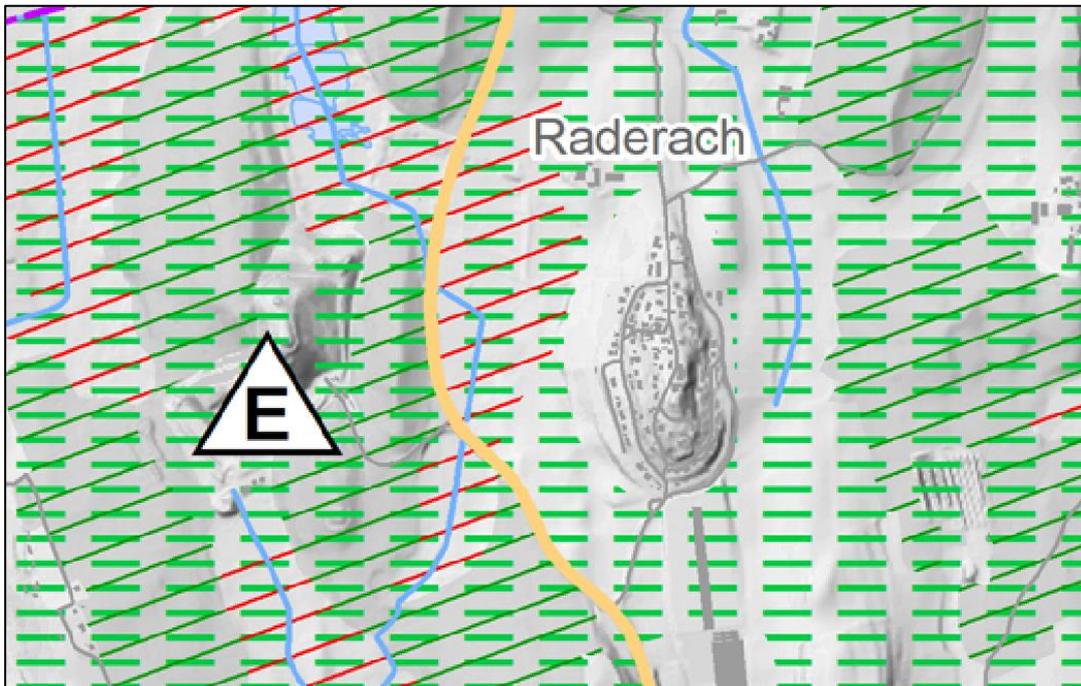
Lob für weitgehende Übernahme Biotopverbund-Kernflächen feuchter Standorte in die regionale Freiraumstruktur. Damit ist die grüne Infrastruktur „Gewässer und Moore“ gut vor weiterer Überbauung und Zerschneidung gesichert.

Leider ist das bei den Kernflächen des Biotopverbundes mittlerer Standorte nicht annähernd so konsequent umgesetzt worden. Zumindest die Streuobstwiesen sollten als „Hotspots der Artenvielfalt“ über die regionale Freiraumstruktur gesichert werden – auch in Siedlungsnähe. Wir empfehlen deshalb, die betroffenen Streuobst-Kernflächen ausnahmslos in die regionale Freiraumstruktur aufzunehmen, um sie vor Bebauung und Zerschneidung zu schützen.

Weiter sind folgende Ergänzungen vorzunehmen:

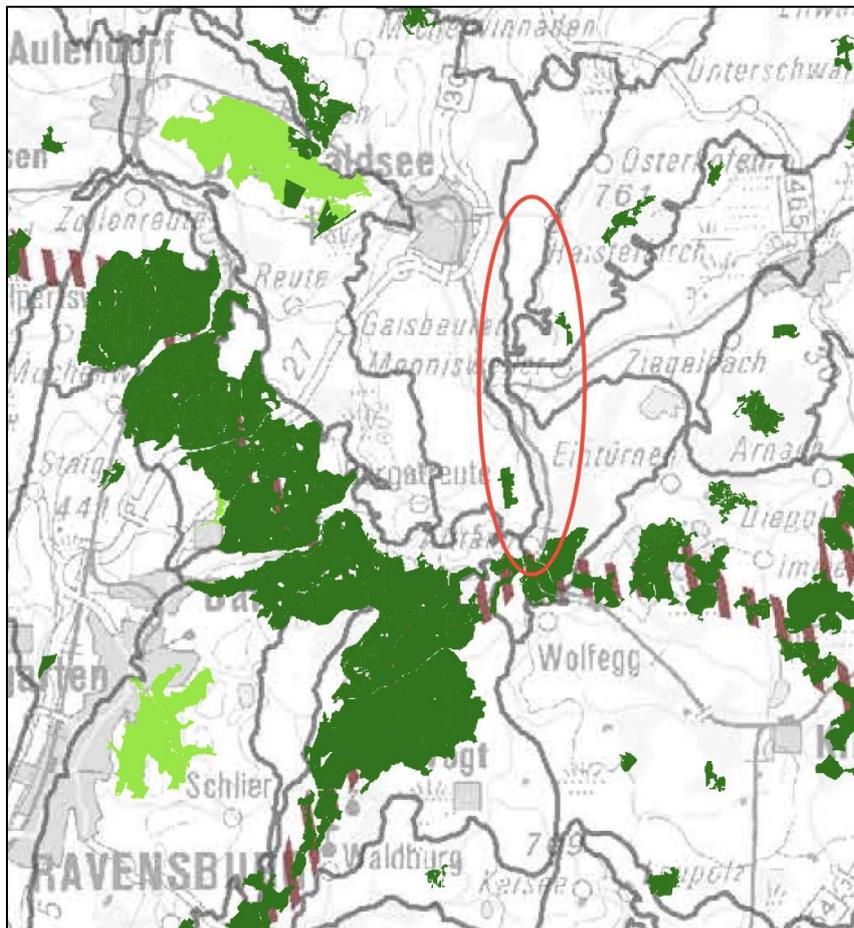
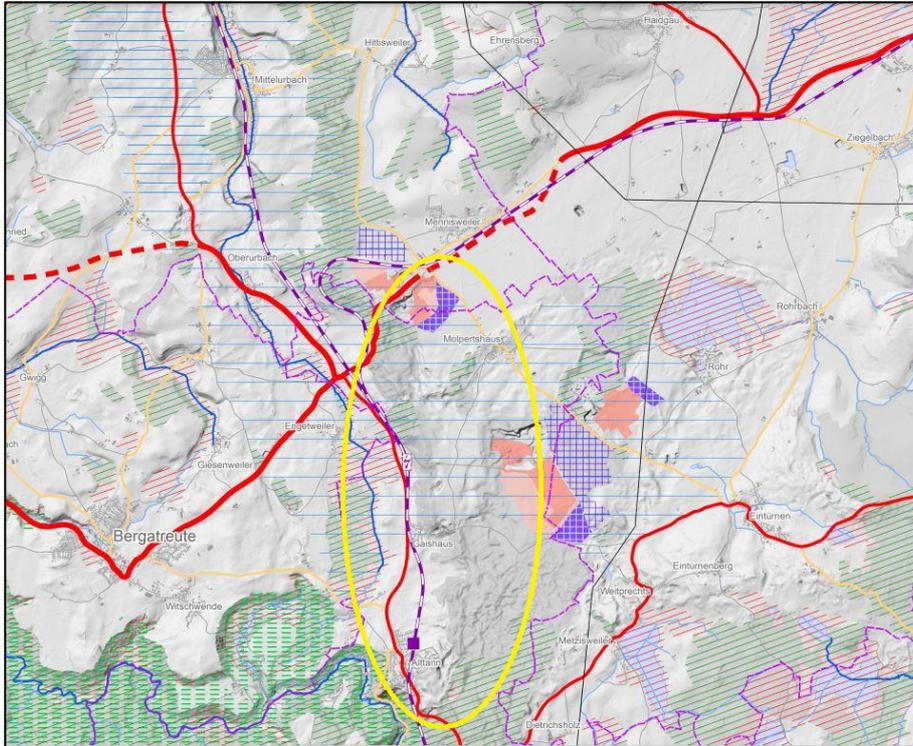
a) FN-Raderach

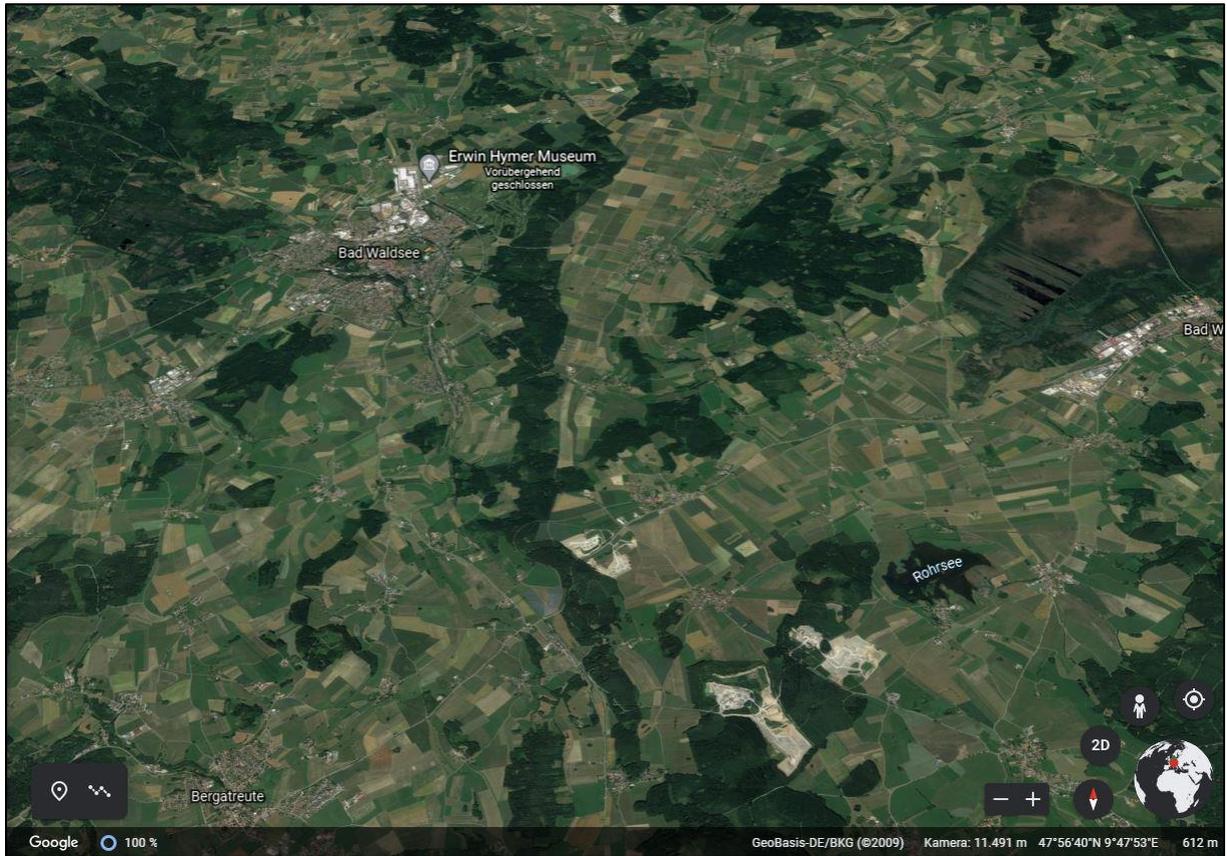
U.E. ist das Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege zu klein im Vergleich mit den vorhandenen Schutzgebieten, **z.B.** reicht das FFH-Gebiet bis westlich der Straße, das Vorranggebiet endet auf Höhe der Deponie an der Straße. Das Vorranggebiet sollte an die geschützten Biotope und Lebensräume angepasst werden.



b) Wolfegg/ Bad Waldsee – Moränenrücken Alttann

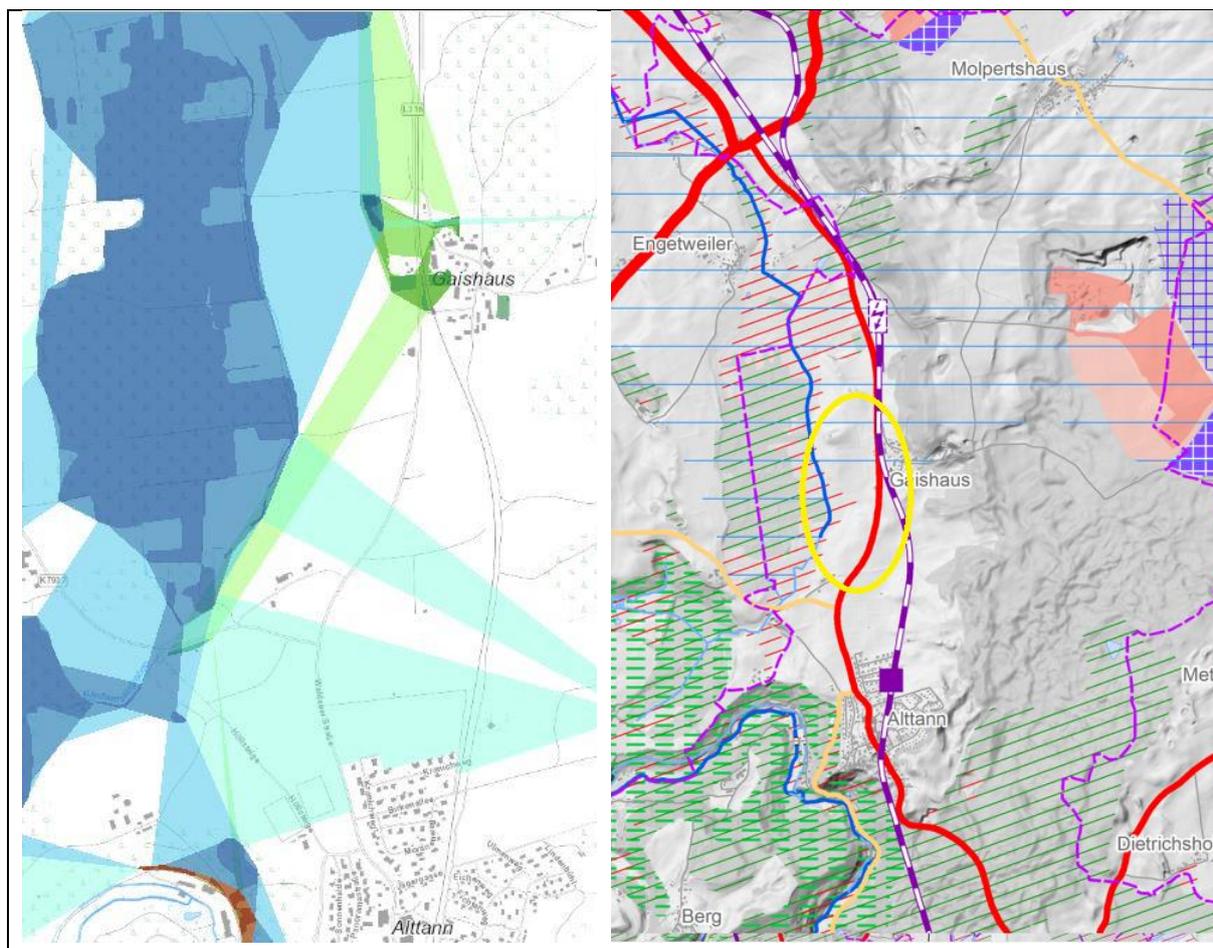
Im Gutachten Biotopverbund Teil 2 von Trautner 2017 fehlt bei der Wald- und Biotopverbundkarte 7 die Aufführung des Moränenrückens östlich von Bad Waldsee, der sich vom Altdorfer Wald über die Wälder nördlich von Wolfegg, östlich an Alttann, dem Gaishäuser Ried, Roßberg und an Bad Waldsee vorbei nach Norden zieht, in den Bereich des Regionalverbands Donau-Iller hinein, wo sich je ein bewaldeter Höhenrücken östlich und westlich von Oberessendorf befindet. Ebenso fehlt dieser Moränenrücken in der Raumnutzungskarte. Wir bitten um Ergänzung!





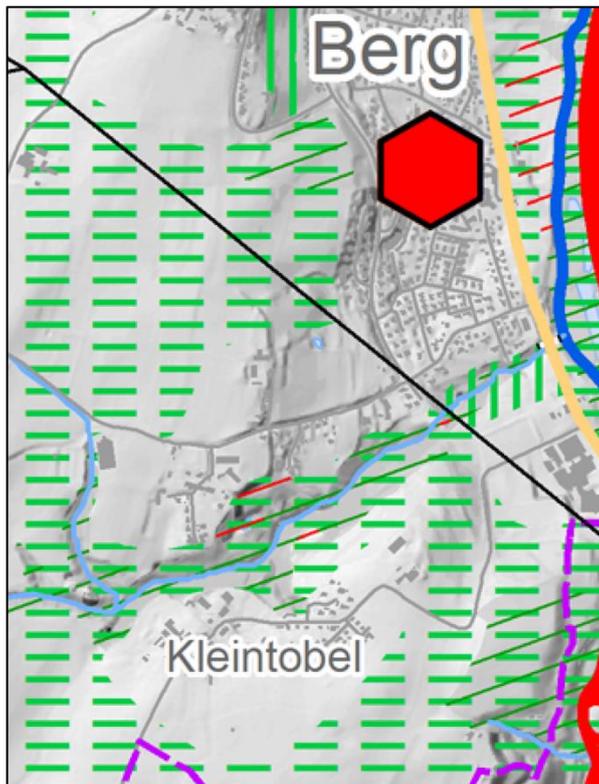
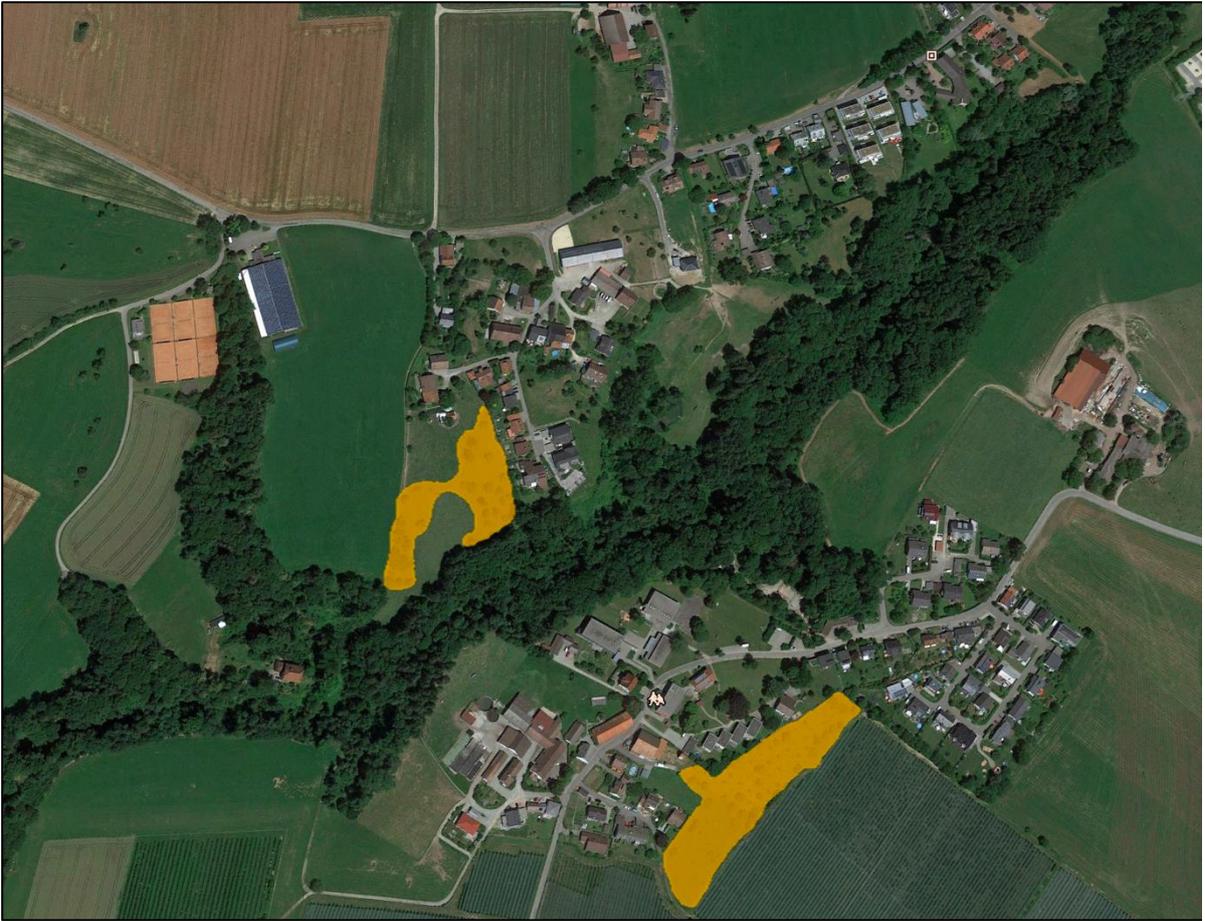
c) Gaishaus (Wolfegg)

Gleichzeitig sind nicht alle Flächen des Landesweiten Biotopverbunds mit Grünzügen abgedeckt (Beispiel bei Gaishaus: siehe Karte).

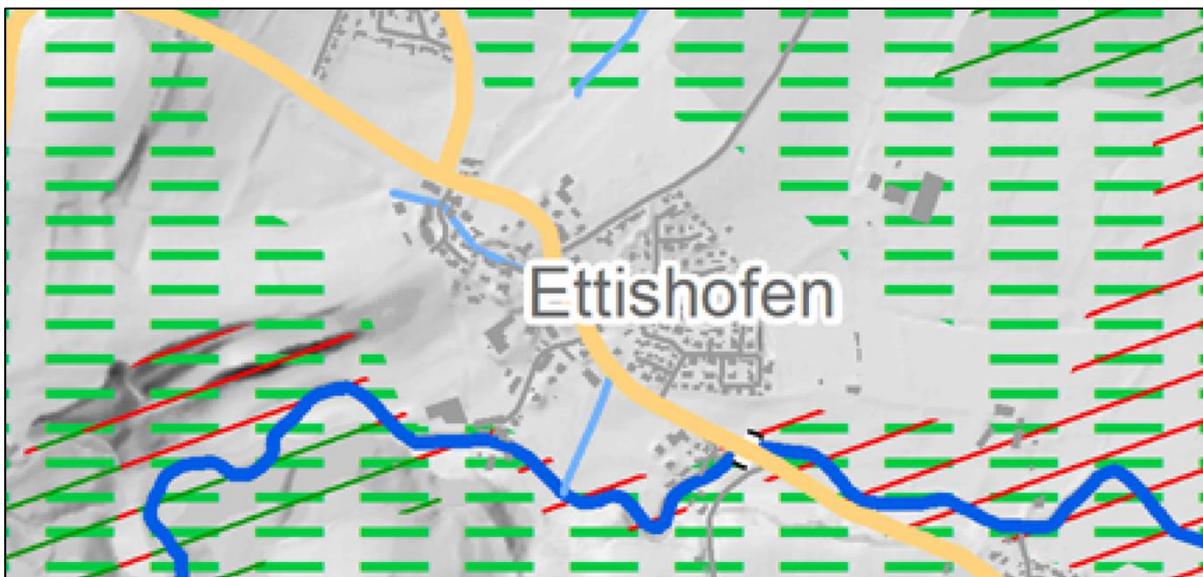


d) Berg/Ettishofen

In Berg-Ettishofen finden sich verschiedene Streuobstbestände mit mehreren 1.000qm. Vergleicht man hierzu den Regionalplanentwurf so reicht z.B. der Regionale Grünzug im Süden von Ettishofen nicht über die Ach nach Norden, um die Streuobstwiese abzudecken. Hier bitten wir um eine Erweiterung nach Norden. Ebenfalls könnten die Grünzüge im Nordosten die siedlungsnahen Bestände besser abdecken.



Der westl. Berg vorhandene Grünzug könnte ziemlich lückenlos nach Osten um den Streuobstbestand erweitert werden.



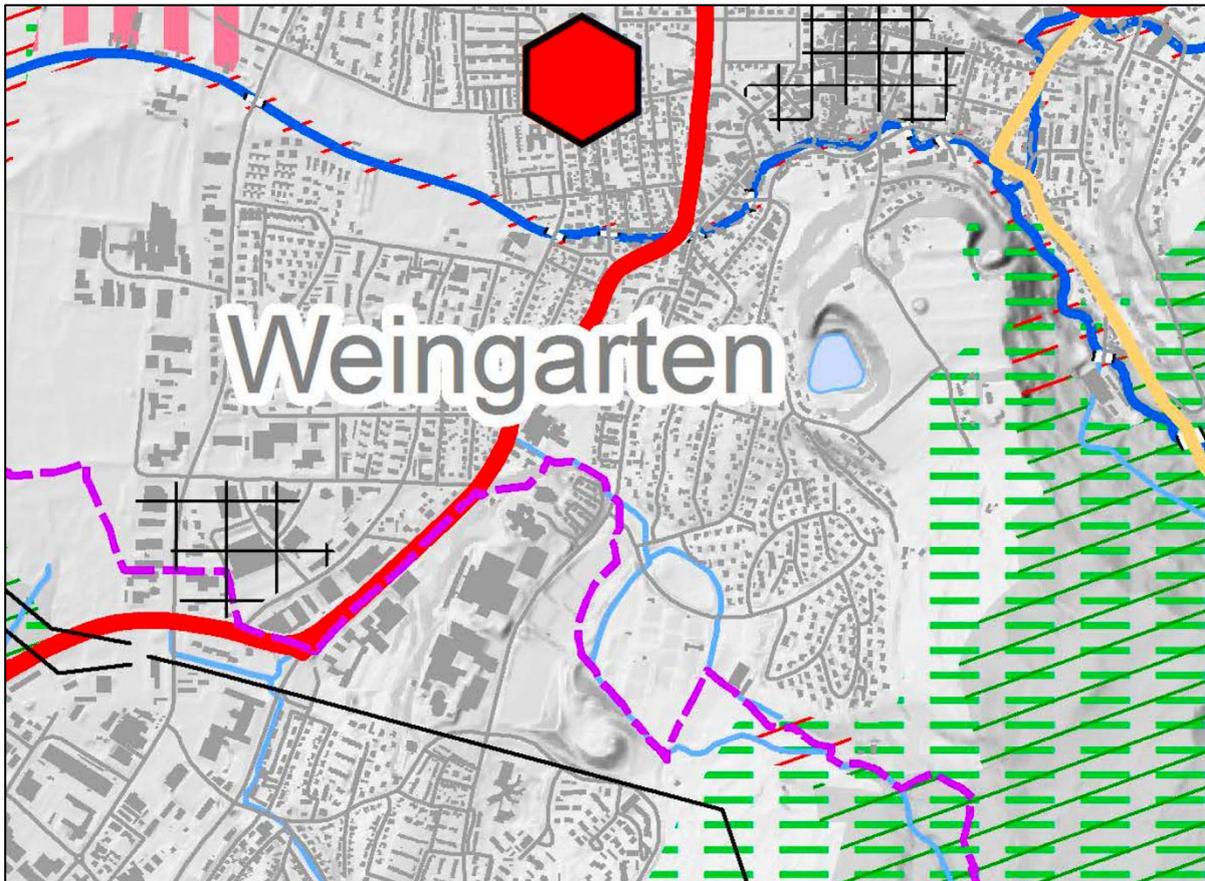
e) Weingarten:

a) Ortliebs



Die im Luftbild markierten Streuobstwiesen am nördlichen Rand von Weingarten (Ortslieb) sind nicht durch den Regionalen Grünzug gedeckt. Da diese aufgrund ihrer Größe zum geschützten Bestand nach dem Biodiversitätsstärkungsgesetz BW gehören, fordern wir, die Grünzüge nach Süden zu erweitern.

b) Grünfläche (GF) 15 i





Im markierten Gebiet klafft eine Lücke zwischen dem südlichen Bebauungsrand am Vorderochsen und dem vorhandenen regionalen Grünzug. Eine Erweiterung des regionalen Grünzuges nach Norden würde die Grünfläche 15 der Stadt Weingarten mit einbeziehen. Wir bitten um diese Ergänzung.

3.3 Gebiete zur Sicherung von Wasservorkommen

a) Ailinger Rinne

Grundwasservorkommen Ailinger Rinne

„Weiterhin wird in PS 4.3.2 des LEP 2002 ausgeführt: "Wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Wasserversorgung des Landes sind insbesondere die großen Grundwasservorkommen in der Rheinebene, im Illertal und in Oberschwaben nachhaltig zu schützen und zu sichern."

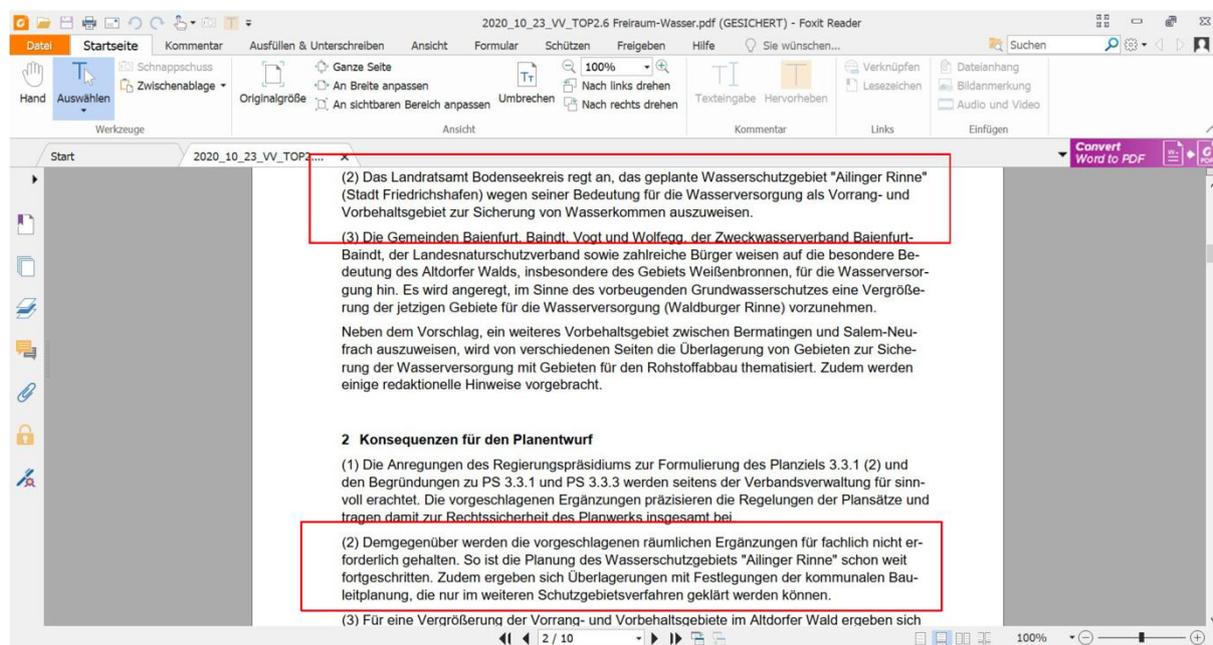
Für die Region Bodensee-Oberschwaben besteht damit der Auftrag, nutzungswürdige Trinkwasservorkommen der Region nicht nur für den eigenen regionalen, sondern auch

für den landesweiten Bedarf planerisch zu sichern. Zusätzlich zu den bereits rechtlich festgesetzten sowie den im Verfahren befindlichen oder fachtechnisch abgegrenzten Wasserschutzgebieten sollen daher weitere Grundwasservorkommen als Gebiete zur Sicherung von Wasservorkommen im Regionalplan festgelegt werden.“

Entwurf S. B 63

Das LRA schlägt vor, die Ailinger Rinne als Vorrang- und Vorbehaltgebiet zur Sicherung von Wasservorkommen auszuweisen (s.u.), wir schließen uns dieser Forderung an.

Die Antwort des Regionalverbandes (ebenfalls unten) ist für uns nicht überzeugend, da weder die gültigen BPläne noch der FNP Friedrichshafens eine Festlegungen über die bestehende Bebauung hinaus treffen. Es wäre also durchaus möglich, ein entspr. Vorranggebiet festzulegen. Dass ein Wasserschutzgebiet in Planung ist, ist u.E. kein Hinderungsgrund dafür. In Anbetracht des Klimawandels mit immer höheren Temperaturen und geringeren Niederschlägen und in Anbetracht des steigenden Verbrauchs muss jede Trinkwasser-Ressource geschützt werden. Mögliche Absichten der Stadtverwaltung Friedrichshafens, die Baugebiete um Lottenweiler zu vergrößern, sollten hinter des Sicherung von Trinkwasser zurückstehen.



b) Altdorfer Wald

Der Waldburger Rücken im Altdorfer Wald sollte als Vorranggebiet für Grundwasserschutz ausgewiesen werden. Einen Abgrenzungsvorschlag findet sich im Gutachten von Hydrogeologe Hermann Schad. Die Wasservorkommen im Altdorfer Wald sind qualitativ besser als diejenigen im Offenland. Auch deshalb ist hier ein besonderer Schutz sinnvoll.

3.5. Gebiete für den Abbau und zur Sicherung oberflächennaher Rohstoffe

Vorbemerkung

Kennzeichen einer nachhaltigen Entwicklung sind eine deutliche Reduzierung des Flächen- und Ressourcenverbrauchs, damit wir nicht weiterhin auf Kosten von Natur und Umwelt, unserer Nachbarn und der kommenden Generationen wirtschaften. Deutschland verbraucht aktuell die Ressourcen von mindestens zwei Erden. Deshalb gilt: nur eine Halbierung ermöglicht eine nachhaltige Entwicklung.

Der Entwurf des Regionalplanes Bodensee-Oberschwaben reagiert auf diese Zukunftsfragen und Herausforderungen nicht. Die bisherige Entwicklung beim Flächenverbrauch und beim Ressourcenverbrauch wird linear fortgeschrieben. 630 Hektar Abbauflächen sollen für die Kiesgewinnung bis 2040 ausgewiesen werden („Abbaugebiete, VRG-Abbau“). Und das, obwohl es derzeit noch rd. 300 Hektar genehmigte Reserveflächen gibt, die erst zum Teil im Abbau begriffen sind. Weitere 470 Hektar sollen als „Sicherungsgebiete (VRG-Sicherung)“ ausgewiesen werden.

Diese Fortschreibungen erfolgen, obwohl auch in unserer Region die Grenzen des Verträglichen für Mensch und Umwelt längst überschritten sind. Zahlreiche der vorgesehenen Abbauflächen sind im großen Konflikt mit der Raumplanung und mit Schutzgütern.

Deshalb halten wir die deutlich verstärkte Nutzung von Recyclingprodukten für unabdingbar, wenn dem Anspruch der Nachhaltigkeit genüge getan werden soll.

Auch die Kies-Transporte müssen nachhaltiger gestaltet werden. Der Bahntransport wird zwar vom Regionalverband befürwortet, bisher aber nicht realisiert – siehe Wagenhart. Aufgrund der Größe der geplanten Vorranggebiete „Wagenhart“ und „Kiesgrube Bolstern“ muss die Genehmigung des weiteren Kiesabbaus, als Pilotprojekt im Kreis Sigmaringen, an den Bahntransport geknüpft werden.

Schließlich sind auch die Kiesexporte zu reduzieren – über marktwirtschaftliche Instrumente. Genehmigungsbehörden können das über Naturschutz-Ausgleichsabgaben erwirken, solange die Politik hier nicht, wie in unseren Nachbarländern, den Rohstoffabbau mit einer Bodenschutz-Abgabe belegt.

Bei allen Rekultivierungen von Entnahmestellen sollte grundsätzlich mindestens ein Drittel der Flächen den Belangen des Naturschutzes vorbehalten bleiben. Das gilt auch für Entnahmestellen im Wald. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf eine Resolution des Bund Naturschutz Oberschwaben (BNO) von 15.8.2018 in der die Forderungen des Naturschutzes zum Rohstoffabbau detailliert aufgeführt werden:

Wir regen an, auch kleinflächigen Kiesabbau (Kies/Sandgruben kleiner als zwei 2 Hektar) zuzulassen, um damit nicht nur lokale Bedürfnisse zu befrieden, sondern auch Trittsteine für den Biotopverbund und damit die Verbesserung der Biodiversität zu fördern.

Bewertung ausgewählter Flächenausweisungen

Folgende Abbauflächen sind nach unserer Auffassung mit besonders erheblichen Eingriffen in Schutzgüter verbunden und müssen daher gestrichen werden:

a) Flächenausweisungen im Altdorfer Wald

Der Altdorfer Wald ist mit einer Größe von rund 10.000 Hektar das größte zusammenhängende Waldgebiet Oberschwabens. Er legt sich wie ein schützendes grünes Band um den Norden und Osten des dicht besiedelten und intensiv genutzten Schussentales. Er schützt die teilweise tief eingeschnittenen und steilen Hänge entlang der Flüsse und Bäche vor Erosion, verbessert die Luftqualität und reichert die Luft mit Sauerstoff an, mildert die Klimaextreme und sorgt für die reinigenden Kaltluft-Zuströmungen ins Schussental. Ganz wichtig ist er mit seinen vielen Wasserläufen und Quellen als Trinkwasser-Speicher und -Lieferant für die umliegenden Siedlungsgebiete. Er ist reich an wichtigen Biotop-Strukturen, ist Rückzugs- und Lebensraum für viele seltene Tier- und Pflanzenarten und nicht zuletzt auch eine Oase der Ruhe und Erholung für die lärm- und stressgeplagten Bewohner des nahen Schussentals. Er ist einer der wenigen zusammenhängenden und noch weitgehend unzerschnittenen Lebensräume des Landes und hat eine ganz wichtige Funktion als Biotop-Verbund und Austausch-Korridor im landesweiten Generalwildwegeplan, der nach dem neuen Jagd- und Wildtiermanagement-Gesetz bei allen öffentlichen Planungen zu beachten ist. Die überragende Bedeutung des Altdorfer Waldes für die Lebensraum-Qualität des südlichen Oberschwabens besteht aber vor

allem in seiner bisher wenig beeinträchtigten Großflächigkeit mit seiner Biotop-Vielfalt samt schützenden und vergleichsweise extensiv genutzten Pufferflächen.

Der Landesentwicklungsplan hat diese Bedeutung erkannt und deshalb heißt es da im Plansatz 5.1.2.1:

„In den überregional bedeutsamen naturnahen Landschaftsräumen ist die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten und zu verbessern. Planungen und Maßnahmen, die diese Landschaftsräume erheblich beeinträchtigen, sollen unterbleiben oder, soweit unvermeidbar, ausgeglichen werden.“

Und als ein solcher „überregional bedeutsamer naturnaher Lebensraum“ ist der Altdorfer Wald im Landesentwicklungsplan kartiert.

Im Abschlussbericht „Landschaftspark Bodensee-Oberschwaben“ (Büro Futour, 20.11.2009, Seite 311 ff., Projektkoordinatoren Winkelhausen und Saeger, Regionalverband Bodensee-Oberschwaben) liest sich das so:

„Die Wälder im Kooperationsraum Bodensee-Oberschwaben haben einen verhältnismäßig geringen Flächenanteil. Neben den Auenbereichen der zentralen Fließgewässer übernehmen jedoch insbesondere der Altdorfer Wald,wichtige Freiraum- und Vernetzungsfunktionen. Die Attraktivität der Landschaft wird somit auch von zahlreichen Waldflächen geprägt, deren Bedeutung gerade für die wohnstättennahe Erholung stärker in das Bewusstsein gehoben werden muss. Im Hinblick auf die besondere Erholungseignung dieser Flächen wird und muss dem Wald im Landschaftspark Bodensee-Oberschwaben eine wichtige Rolle zukommen. Und dies gilt gleichermaßen für den Altdorfer Wald, für den Meckenbeurer Wald, den Tettnanger Wald bzw. den Gehrenberg.“

Im Altdorfer Wald sind insgesamt vier Standorte für einen möglichen Rohstoffabbau ausgewiesen worden. Drei davon liegen räumlich getrennt von bisher bereits vorhandenen Abbaustätten, wenn auch teilweise in der Nähe.

Die Naturschutzverbände lehnen diese Ausweisungen aus den oben geschilderten grundsätzlichen Überlegungen strikt ab. Diese Vorhaben im Altdorfer Wald führen zu

besonders erheblichen negativen Umweltauswirkungen und müssen daher in einer raumordnerischen Abwägung ausgeschlossen werden.

Humpißwald Baidt (436-149 bis 151)

Die Naturschutzverbände lehnen dieses Vorhaben im Altdorfer Wald ab. Betroffen ist ein Bereich in Siedlungsnähe, teilweise Erholungswald der Stufe II, mit vielbesuchtem Wald-Schwimmbad, Wald-Spielplatz, Trimpfad u.a.m., der auch für die Kaltluftentstehung und für den Luftaustausch im nördlichen Schussental wichtig ist. Das Gebiet hat eine besonders hohe Wertigkeit in Bezug auf Bodenfunktionen, wertgebende und empfindliche Arten und hochwertige Lebensräume. Es liegt im Einzugsgebiet der Hof-Wasserversorgung des in der Nähe liegenden Stöcklis-Hofes. In unmittelbarer Nähe befinden sich zahlreiche für den Biotopverbund wichtige Biotop- und FFH-Gebietsflächen. Der Wildtierkorridor von mindestens landesweiter Bedeutung führt ebenfalls in direkter Nähe vorbei.

Damit führt das Vorhaben zu besonders erheblichen negativen Umweltauswirkungen und muss in einer raumordnerischen Abwägung ausgeschlossen werden.

Kiesabbau Schlier-Oberankenreute (436-176 und 436-177)

Die Naturschutzverbände lehnen beide nahe beieinanderliegenden Vorhaben im Altdorfer Wald ab. Das Gebiet ist wichtig für den Grundwasserschutz und liegt nahe an den Schutzzonen bestehender Wasserschutzgebiete. Zumindest teilweise steht die Mächtigkeit der Kiesvorkommen in keinem vernünftigen Verhältnis zur Mächtigkeit der belebten Deckschichten. Die Flächen liegen siedlungsnah und beeinträchtigen die empfindliche Waldrandzone. Im näheren Umfeld sind zahlreiche für den Biotopverbund wichtige Lebensräume und Schutzgebiete betroffen, und der Wildtierkorridor von zumindest nationaler Bedeutung ist direkt randlich betroffen.

Insgesamt führen die Vorhaben damit zu besonders erheblichen negativen Umweltauswirkungen und müssen deshalb in einer raumordnerischen Abwägung ausgeschlossen werden.

Kiesabbau Vogt-Grund (436-180)

Die Naturschutzverbände lehnen dieses Abbaugelände vor allem aus Gründen des Wasser- und Artenschutzes und der geomorphologischen Besonderheit des Waldburger Rückens ab. Die Bewertung im Umweltbericht muss in folgenden Punkten korrigiert werden:

Wasser: Große Gefährdung (rot statt orange). Bedeutendes Grundwasservorkommen mit bester Qualität, da sich das Einzugsgebiet im Wald befindet und die Schüttung ergiebiger ist, als bislang angenommen und genutzt. Der Schutz für genutzte und (noch) nicht genutzte Trinkwasservorkommen genießt gemäß LEP 2002 absoluten Vorrang vor allen anderen Raumnutzungsansprüchen. Das geplante Abbaugelände grenzt unmittelbar an das Schutzgebiet der Weißenbronner Trinkwasserquellen an. Diese versorgen die Einwohner von Baienfurt und Baidt mit einem Wasser von ganz seltener und ausgezeichneter Qualität, das ohne jede Aufbereitung in die Leitungen eingespeist werden kann. Sehr wahrscheinlich reicht das Einzugsgebiet dieser Quellen deutlich über die bisherige Schutzgebietsgrenze hinaus, denn die starke Schüttung dieser Quellen würde ausreichen, das ganze Mittlere Schussental zu versorgen. Und es ist durchaus möglich, dass man eines Tages auch darauf zurückgreifen muss, denn im Schussental mussten schon einige Quellen wegen hygienischer Mängel und wegen Schadstoffbelastungen (z.B. Arsen) geschlossen werden. Es wäre unverantwortlich, diesen kostbaren Schatz durch den Abbau der über 40 m dicken Waldboden- und Kies-Filterschichten zu gefährden. Deshalb muss dieses Potential erhalten bleiben.

Biologische Vielfalt: (rot statt orange). Im geplanten Abbaugelände wurden von Ornithologen bislang 64 Vogelarten nachgewiesen. Dies belegt die hohe Wertigkeit des Gebietes und das hohe Konfliktpotential für die biologische Vielfalt. Im Umweltbericht wird auf S. 203 unter dem Schutzgut: Flora, Fauna, biologische Vielfalt in der Tabellenzeile „Beeinträchtigung“ ausgeführt, dass ein „Prüfbedarf im artenschutzfachlichen/ rechtlichen Kontext, insbesondere bezüglich Brutvogelarten, Fledermausarten, Haselmaus und Schmetterlinge“ besteht.

Im avifaunistischen Bereich wurden entsprechende Meldungen oberschwäbischer Ornithologen für das **Minutenfeld**, in dem das Vorranggebiet liegt, von Georg Heine, Wangen, zusammengefasst.

30	Wacholderdrossel	27	63	25	20.9.2017
31	Singdrossel	24	32	4	9.3.2018
32	Misteldrossel	12	14	2	21.5.2017
33	Sumpfrohrsänger	3	3	1	24.6.2006
34	Gartengrasmücke	4	5	2	25.6.2006
35	Mönchgrasmücke	65	74	6	29.6.2017
36	Waldlaubsänger	1	1	1	16.5.1995
37	Zilpzalp	62	67	6	29.6.2017
38	Fitis	3	3	1	14.4.2018
39	Wintergoldhähnchen	25	31	5	9.3.2018
40	Sommeregoldhähnchen	46	46	1	21.5.2017
41	Trauerschnäpper	1	1	1	4.5.2006
42	Schwanzmeise	2	7	5	8.4.2016
43	Sumpfmeise	6	6	1	8.4.2016
44	Weidenmeise	11	11	1	9.3.2018
45	Haubenmeise	12	12	1	9.3.2018
46	Tannenmeise	84	105	4	9.3.2018
47	Blaumeise	11	12	2	8.4.2016
48	Kohlmeise	69	142	10	29.10.2017
49	Kleiber	40	43	3	15.5.2017
50	Waldbaumläufer	12	12	1	21.5.2017
51	Neuntöter	1	1	1	19.6.1996
52	Eichelhäher	121	235	9	2.5.2018
53	Tannenhäher	2	2	1	20.10.2016
54	Rabenkrähe	11	27	8	8.4.2016
55	Kolkrabe	169	192	4	22.5.2018
56	Star	1	1	1	21.4.2006
57	Buchfink	175	415	50	1.5.2018
58	Grünling	3	3	1	28.3.2016
59	Stieglitz	1	20	20	20.3.2016
60	Erlenzeisig	1	1	1	21.4.2006
61	Fichtenkreuzschnabel	4	12	8	20.11.2015
62	Gimpel	17	21	2	5.6.2018
63	Kernbeißer	2	8	7	1.11.2011
64	Goldammer	6	7	2	9.3.2018

Das gepl. Vorranggebiet (ca. 10,9 ha) liegt mittig im genannten Minutenfeld (ca. 230 ha). Die Arten **Wespenbussard**, **Schwarzmilan**, **Rotmilan** und **Hohltaube** haben sehr

bemerkenswerte Reviergrößen, so dass von Ihrem Vorkommen im Minutenfeld auf die Anwesenheit im gepl. Vorranggebiet geschlossen werden kann. Vom **Schwarzspecht** liegt ein Bruthinweis vom 10.3.2018 innerhalb des Vorranggebietes vor. Von der **Waldschnepe** liegt vom 24.5.18 und 1.6.2018 ein Brutverdacht vor im Bereich der südöstlich direkt an das gepl. Vorranggebiet angrenzenden Lichtung.

Die **von Ihnen selbst geforderte artenfachliche/-rechtliche Prüfung** sollte die genannten Befunde durch entsprechende Feldarbeit ergänzen und artenschutzrechtlich bewerten. Es ist zu prüfen, ob aufgrund der nun vorliegenden bzw. neu zu erhebenden Daten **Ausschlussgründe** vorliegen bzw. **vorgezogene Artenschutzmaßnahmen** anzuordnen sind.

Der **bisherigen Einschätzung der Beeinträchtigung** (S. 203): „Konfliktpotenzial hoch, aber keine Ausschlussgründe erkennbar bzw. naheliegend“ **widersprechen wir** daher.

Landschaft (rot statt orange). Die besondere **Geomorphologie** des Waldburger Rückens wird im Umweltbericht nicht ausreichend gewürdigt. Eis und Schmelzwasser der Vergletscherung haben hier noch weitgehend unberührte Erscheinungsformen geschaffen, die nicht wiederherstellbar sind.

Damit führt das Vorhaben zu besonders erheblichen negativen Umweltauswirkungen und muss in einer raumordnerischen Abwägung ausgeschlossen werden.

b) Kiesabbau Amtzell-Grenis (436-179)

Eine Erweiterung des Kiesabbaus in Grenis Richtung Felder See muss von den Naturschutzverbänden abgelehnt werden, wenn die Beeinflussung des Wasserhaushaltes der angrenzenden Hangquellen und des Felder Sees und der dortigen Lebensgemeinschaften nicht ausgeschlossen werden kann. Damit verbunden wären besonders erhebliche negative Umweltauswirkungen auf dieses einzigartige NSG- und FFH-Schutzgebiet.

Eine Erweiterung der Kiesabbaustelle in Amtzell-Grenis Bedarf gründlicher Untersuchungen des Wasserhaushaltes und ausreichender Pufferflächen zum NSG/FFH-Gebiet „Felder See“.

c) Kreis Sigmaringen

Kalksteinabbau Mittelberg (437-504)

Die Naturschutzverbände lehnen diesen Standort entschieden ab. Er befindet sich mitten im Natura 2000-Gebiet „Obere Donau“ (FFH- und Vogelschutzgebiet), führt zum Teilverlust eines landschaftsprägenden Geotops (der Mittelberg ist erdgeschichtlich als Umlaufberg der Ur-Donau Bestandteil des „UNESCO Global Geopark“ der Schwäbischen Alb), tangiert Wildtierkorridore, beeinträchtigt geschützte Biotope und den Biotopverbund, führt zu Schwerlastverkehren auf ungünstigen Trassen und beeinträchtigt Erholungs- und Wandergebiete im Naturpark.

Der Steckbrief im Umweltbericht (S. 271 ff) enthält als einziger aller Abbauvorhaben im Regionalplanentwurf 5 rote Wertungen (Kategorie C). Unter „Folgerungen für das weitere Vorgehen von Bewertungen der Kategorie C“ steht auf S.14 zu lesen: „Planung nicht realisierbar und damit mittelbar rechtlich unzulässig. Aus Gründen des zwingenden öffentlichen Interesses und der Alternativlosigkeit eines Vorhabens kann die Realisierbarkeit möglicherweise über eine Ausnahme geregelt werden „.

Was ein zwingendes öffentliches Interesse betrifft: Im Jahr 2011 betrug in Baden-Württemberg der Abbau hochreiner Kalke ca. 5,6 Millionen Tonnen (vgl. Beschlussvorlage Planungsausschuss Regionalverband Bodensee-Oberschwaben vom 30.9. 2016, S.12). Bei einem geplanten Abbau von 200 000 t hochreiner Kalke pro Jahr am Mittelberg würde der Anteil am Jahresbedarf von Baden-Württemberg Stand 2011 weniger als 4 % betragen. Hiervon kann kein zwingendes öffentliches Interesse abgeleitet werden.

Was die angebliche Alternativlosigkeit betrifft, so gibt es im Bereich Oberes Donautal/ Schwäbische Alb durchaus weitere Vorkommen hochreiner Kalke in ökologisch weniger sensiblen Gebieten, die aber deutlich weniger genau untersucht sind.

Der pauschalen Forderung des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau nach einem Abbaugelände hochreiner Kalke im Gebiet des Regionalverbandes Bodensee/Oberschwaben ist entgegenzuhalten, dass nach bisherigen Planungen der hochreine Kalk aus dem Verbandsgebiet in andere Regionen zur Aufarbeitung transportiert werden müsste.

Auf Seite 67 ist im Umweltbericht zu lesen: „Besonders erhebliche negative Umweltauswirkungen können zu einem Ausschluss der betroffenen Fläche bzw. Teilfläche führen, insbesondere falls dies für mehrere Schutzgüter der Fall ist.“

Wie der Regionalverband trotz 5-maligem C-Fall zu der Bewertung „Raumordnerische Gesamtabwägung kritisch, aber vertretbar“ kommt, bleibt sein Geheimnis.

Aus unserer Sicht muss die raumordnerische Gesamtabwägung zum Ausschluss des Vorhabens führen.

Kiesgrube Krauchenwies-Göggingen 437-120/121 (Offenland)

Die Naturschutzverbände lehnen den Kiesabbau im Offenland aus folgenden Gründen ab:

Aufgrund der hohen Gesamtbelastung der Ortschaft Krauchenwies-Göggingen durch die B 311, die Mülldeponie und drei riesiger aktiver Kiesgruben (Nordmoräne, Baresel, Valet und Ott), die in allernächster Nähe zum Ort liegen, ist Göggingen in besonderer Weise belastet. In den letzten 60 Jahren wurden bereits 143 ha Kies ausgebeutet. Etwa weitere 90 ha sind am 10.9.2020 genehmigt worden (437-102, 437-115, 437-120/121), ca. 40 zusätzliche ha (437-116) sind zur Sicherung ausgewiesen. Besonders betroffen ist der Bereich Offenland in Siedlungsnähe, der 39,3 ha wertvolles Ackerland mit hohem Ertragspotential für die Landwirtschaft aufweist, als Naherholungsgebiet stark frequentiert wird und bei einem Abbau die Schüttungsmenge der Talbachquelle (bis zu 55%) in hohem Maße reduzieren würde (vgl. Genehmigung S.31).

Die vor kurzem erfolgte raumordnerische Beurteilung lässt einen Abbau ohne vorherige rechtliche Klärung der Feldwegefrage (sie müssen mit abgebaut werden und die Gemeinde verkauft diese nicht) nicht zu. In einer Absprache zwischen Regierungspräsidium und Landratsamt wurde die Genehmigung dennoch erteilt, obwohl diese o.g. Maßgabe nicht erfüllt ist. Außerdem können die in der Genehmigung beschriebenen CEF- und Ausgleichsmaßnahmen nicht mehr eingehalten werden, da Feldlerchen-Habitats nach der Genehmigung getauscht wurden. Derzeit werden diese beiden Sachverhalte juristisch geprüft.

Das Ergebnis der Umweltprüfung lautet: „**Das Vorhaben führt aus regionaler Sicht zu besonders erheblichen oder zu mehreren erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzgütern**“. (Steckbrief 437-120/121, Anlage 9).

Das Offenland muss deshalb in der Fortschreibung des Regionalplans ausgeschlossen werden.

Ostrach-Wagenhardt (436-129 bis 436-132) und Ostrach Jettkofen & Ochsenbach (437-125 und 437-111/112)

Die Naturschutzverbände fordern eine Verkleinerung der geplanten Abbauflächen

Begründung: Der Kiesabbau in diesem Bereich führt bereits jetzt zu erheblichen Belastungen und erheblichen Konflikten beim Schutzgut Mensch.

Folgenutzung von Abbaustellen

Die Naturschutzverbände weisen im Zusammenhang mit dem Abbau von Rohstoffen dringend darauf hin, dass die Ausbeutung und nachfolgende Rekultivierung von Entnahmestellen im Sinne von artenreichen Lebensräumen also hoher Biodiversität modifiziert werden müssen. Abbaustellen bieten während und nach dem Abbau die Chance magere Flächen zu entwickeln auf denen sowohl Pflanzen, Insekten und Vögel mit entsprechenden Ansprüchen einen Lebensraum finden. Mit einer ökologisch ausgerichteten Abbaustrategie kann dem allgemeinen Rückgang z.B. von Insekten und Vogelarten wie dem Flussregenpfeifer, Neuntöter und der Uferschwalbe entgegengewirkt werden.

Die Naturschutzverbände der Region schließen sich in vollem Umfang der Resolution des Bund Naturschutz Oberschwaben vom 15.8.2018 an, in der mit den folgenden Punkten für eine Nachhaltigkeit gesorgt werden kann:

- Sparsamer Umgang mit den "Bodenschätzen" Kies, Sand, Stein Ton
- Kein Ferntransport über 50 km hinaus
- Förderung dezentralen Abbaus, darunter Reaktivierung und Wiedezulassung von kleinen Entnahmestellen für regionalen Bedarf und mit Festlegung jährlicher Obergrenzen und vereinfachtem Genehmigungs-Verfahren
- Besondere planerische Berücksichtigung zur Biotop Vernetzung der Abbaustellen zueinander mit dem Ziel des Artenaustausches
- Abkehr von möglichst schneller Rekultivierung. Einrichtung von jeweils 5-jährigen „Wanderbrachen“ mit allen relevanten Lebensraumtypen auf mindestens 10 % der Entnahmestellen für Arten von Lebensräumen hoher Dynamik. Für diese Arten sollte

kein konservierender Schutz, sondern ein fortlaufendes Angebot dynamischer Lebensräume gelten. Dazu ist eine ökologische Abbaubegleitung durch Fachpersonal dringend erforderlich.

- Die Sicherung von Lebensräumen für geschützte/gefährdete Arten auf mageren entstandenen Flächen muss Vorrang haben vor früheren Festlegungen von Rekultivierungsplänen. Hierzu sind politisch die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.
- Der seit langem grassierende Artenschwund betrifft vor allem Arten nährstoffarme Lebensräume. Eine Vergrößerung solcher Lebensräume ist derzeit fast nur auf ausgebeuteten Entnahmestellen möglich. Für die endgültige Rekultivierung nach der Abbautätigkeit muss deshalb die Gesamtfläche extensiv entwickelt und festgeschrieben werden. Mehrfache Intensivnutzung wie Intensivforstwirtschaft und/oder intensive Landwirtschaft, Rekultivierung zu Intensivforst oder Intensiv Grünland oder Ackerland müssen unterbleiben.
- Für die Erhaltung und Nutzung entsprechender Magerlebensräume bieten sich 1 bis 2-malige Mahd mit Messerbalken, extensive Beweidung (Rinder, Schafe, Ziegen, Pferde), Gestaltung von Lichtwaldformen (ggf. auch durch Waldweide) an.

Bei der Rekultivierung von Entnahmestellen ist vor allem auf folgende Elemente zu achten:

- Sammlung des Oberflächenabflusses in wasserstauenden Senken
- Schaffung und Erhaltung von sonnenexponierten Böschungen (Wildbienen, Laufkäfer)
- geeignete süd- oder westexponierte Abbauwände oder westexponierte Abbauwände mit Sandbändern für z.B. Uferschwalben
- Geringe oder keine Humusierung besonnter Flächen
- Entwicklung zu Mager-Grünland als Wiesen oder Weiden sowie Entwicklung zu Lichtwald
- beschattete Bereiche zur Entwicklung von Primärwald, vor allem durch Sukzession
- in Aufforstungsbereichen späterer Mischwald (zur Baumarten-Auswahl jeweils Vorgaben der FVA in Freiburg beachten) maximal 20% nicht einheimische Bäume, ggf. mit Waldweide.
- Gebüschsäume (Hundsrose, Weißdorn, Schlehdorn) für Vögel (Neuntöter u.a.), Insekten, Säuger, Reptilien,

- bei Nassabbau sind auf c. $\frac{1}{4}$ der Uferlänge Flachufer mit abgestuften Wassertiefen um 0,5 bis 1,5 m Wassertiefe zu erhalten bzw. herzustellen. Weitere Flachwasserwasserzonen und Inseln sind

3.5.4 Vorranggebiete zum Torfabbau

Der Torfabbau im Reicher Moos ist spätestens 2030 zu stoppen. Moorschutz ist Klimaschutz!
Es gab genügend Zeit zur Suche von Alternativen. Das wird noch ergänzt und erläutert von Uli!!

4. Regionale Infrastruktur

4.1 Verkehr

Wir bedauern, dass nur wenige unserer Anregungen aus der 1. Anhörung für eine nachhaltige Umgestaltung des Verkehrssektors in der Region aufgegriffen wurden. Insbesondere die Klimaschutz-Ziele beim Verkehr als einem der wesentlichen Treibhausgas-Verursacher können damit in der Region Bodensee-Oberschwaben bei weitem nicht erreicht werden. Wir bitten daher nochmals dringend darum, eine grundlegende klimaverträgliche Neuausrichtung der Verkehrsträger in den neuen Regionalplan einzuarbeiten und verweisen dazu auf unsere Stellungnahme im Zuge der 1. Anhörung.

Beim Thema Verkehr wurden vor allem die Erfordernisse des Klimaschutzes bei weitem nicht ausreichend berücksichtigt. Diese erfordern eine **grundlegende** Wende auch im Verkehrssektor. Darauf wird unten ausführlicher eingegangen.

Wir nehmen bei unseren weiteren Anmerkungen direkten Bezug auf einzelne Plansätze (bzw. auch auf deren Begründungen), die jeweils am Beginn eines Abschnitts per screenshot zitiert werden. Die Reihenfolge orientiert sich dabei am Textteil des Regionalplan-Entwurfs.

Zu den Änderungen im Regionalplan-Entwurf zur 2. Anhörung möchten wir folgendes anmerken:

Gemäß Grundsatz (G3) soll im Sinne einer umweltverträglichen Mobilität 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.

Im Straßengesetz für Baden-Württemberg § 3 Einteilung der Straßen werden Landesstraßen und Radschnellverbindungen mit regionaler und überregionaler Verbindungsfunktion,

Kreisstraßen und Radschnellverbindungen mit nahräumiger und gemeindeübergreifender Verbindungsfunktion sowie Gemeindestraßen und sonstige Radschnellverbindungen gleichrangig und gleichwertig nebeneinandergestellt.

Der Regionalplan wird dieser allgemeinen Zielsetzung des Landes Baden-Württemberg nicht gerecht. Eine regionale Infrastruktur für Radschnellverbindungen ist, mit Ausnahme der Achse RV/WGT – FN nicht enthalten.

Die Aufgabe des Regionalplanes sind raumbedeutende Planungen, wobei raumbedeutsam alle Vorhaben und Maßnahmen umfasst, ...durch die die räumliche Entwicklung eines Gebietes beeinflusst wird. Dieser Anforderung wird der Regionalplan in der vorliegenden Fassung nicht gerecht.

Die Planung ist hinsichtlich der Erfordernis und Priorisierung von regionaler sowie nahräumiger und gemeindeübergreifende Radschnellverbindungen zu überarbeiten.

Großen Nachholbedarf hat die Region bei der Infrastruktur für Bahn (Elektrifizierung, teilweiser zweigleisiger Ausbau von Schienenstrecken und Reaktivierung von Strecken), ÖPNV und sicheren Radwegen. Hier muss erheblich investiert werden, um den Verkehrskollaps zu vermeiden und einen regionalen Klimaschutzbeitrag zu leisten. Insbesondere der Schwerlastverkehr im Bereich der Kiesabbau-Gebiete muss schnellstmöglich auf die Schiene verlagert werden. Bei Bahn und Bus sind Halbstunden-Takt-Verbindungen auf den Hauptstrecken anzustreben. Ansonsten sind Investitionen unwirtschaftlich und haben zu geringe Entlastungs-Wirkungen.

2.3 Entwicklungsachsen

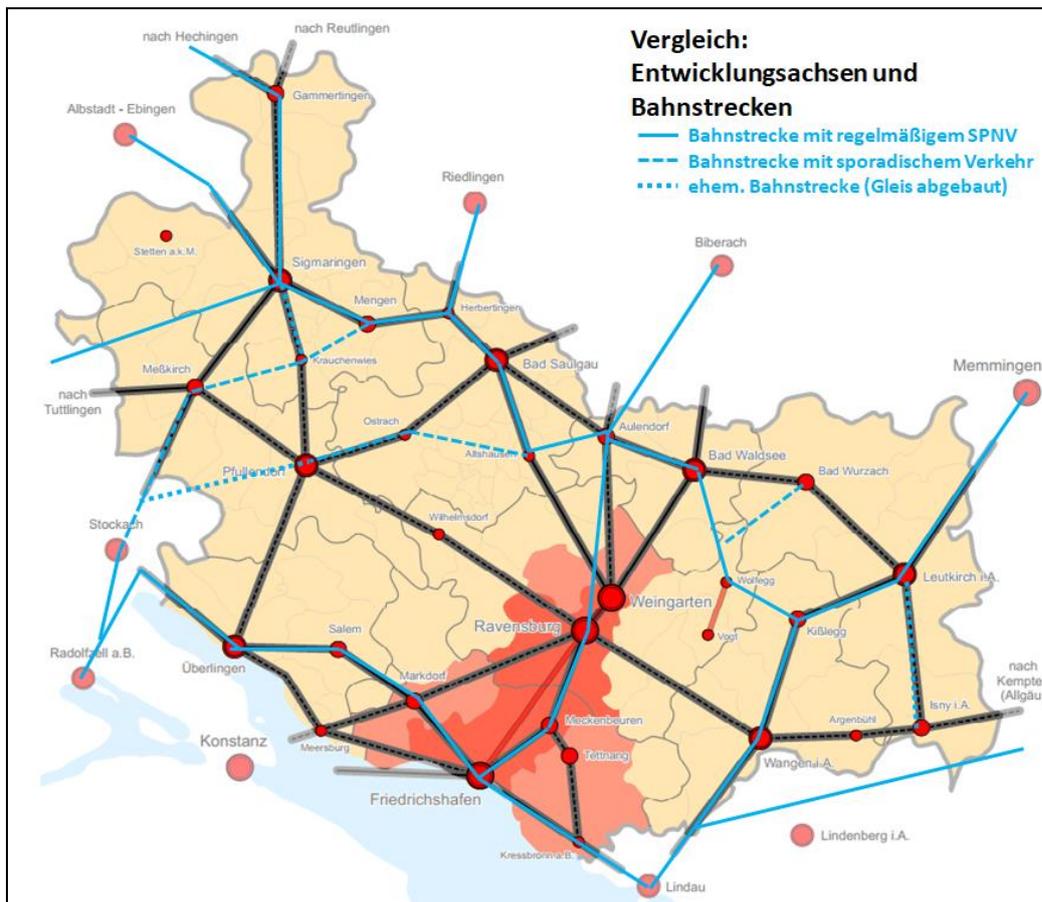
2.3.0 Allgemeine Grundsätze und Ziele

- G (1) Das System der Entwicklungsachsen soll als Netz leistungsfähiger, gebündelter Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur das zentralörtliche System ergänzen und durch die Förderung der räumlichen Verflechtungen und des Leistungsaustauschs zur Festigung der dezentralen Siedlungsstruktur und zu einer ausgewogenen Raumentwicklung beitragen.
- Z (2) Die Siedlungsentwicklung, der Ausbau der Infrastruktur und die Schaffung von Arbeitsplätzen sind vorrangig in Zentralen Orten¹ und Siedlungsbereichen an Entwicklungsachsen und weiterer regionalbedeutsamer Verkehrsverbindungen zu konzentrieren.
- G (3) In den Entwicklungsachsen sollen die für den großräumigen Leistungsaustausch notwendigen Infrastrukturen gebündelt und so ausgebaut werden, dass zwischen den Zentralen Orten leistungsfähige Verbindungen gewährleistet sind, der Anschluss und die Entwicklung des Ländlichen Raums und der großen Erholungsräume an den Verdichtungsraum gesichert sind und eine angemessene Einbindung der Region und ihrer Teilräume in die nationalen und transeuropäischen Netze erreicht wird.

In Verbindung mit dem im Abschnitt 4.1.0 (3) formulierten Grundsatz zur Steigerung des Anteils der umweltfreundlichen Verkehrsträger am Personen- und Güterverkehr sollten Entwicklungsachsen grundsätzlich über attraktive **Bahnverbindungen** verfügen. Daher wurden in der nachfolgenden Karte der Entwicklungsachsen die vorhandenen sowie frühere Bahnstrecken in türkisblau eingetragen. Der Vergleich zeigt, dass es für etliche ausgewiesene Entwicklungsachsen keine Schienenverkehrsverbindung gibt.

Es daher grundsätzlich **für alle Entwicklungsachsen zu überprüfen, ob diese entweder mit Schienenstrecken ausgestattet werden können oder andernfalls nicht weiterverfolgt werden**. Bis zur Realisierung zusätzlicher Schienenstrecken sollten hilfsweise zumindest entsprechende Regiobus-Linien eingerichtet werden, z. B. auf den Relationen Pfullendorf-Bad Saulgau oder Meßkirch-Tuttlingen.

Insbesondere im Bereich Stockach-Meßkirch-Sigmaringen könnte die aktuell diskutierte **Reaktivierung der Ablachtalbahn** (einschließlich des abgebauten Seitenastes Krauchenwies-Sigmaringen) künftig die Versorgung der dort ausgewiesenen regionalen Entwicklungsachsen mit Schienenverkehr gewährleisten und bietet daneben auch interessante Potentiale für überregionale Verbindungen (siehe auch unten zu 4.1.2 (4)).



2.4 Siedlungsentwicklung

2.4.0 Allgemeine Grundsätze und Ziele

Folgender Grundsatz wurde gestrichen

~~G (4) Die Siedlungsentwicklung ist so zu gestalten, dass verkehrsbedingte Belastungen zurückgehen und zusätzlicher motorisierter Verkehr möglichst vermieden wird. Insbesondere ist auf die Verknüpfung der Funktionen Wohnen und Arbeit sowie eine Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr zu achten.~~

und stattdessen nachrichtlich der folgende Absatz aus dem LEP übernommen:

N (6) Die Siedlungsentwicklung ist durch kleinräumige Zuordnungen von Raumnutzungen, insbesondere der Funktionen Wohnen und Arbeiten, so zu gestalten, dass verkehrsbedingte Belastungen zurückgehen und zusätzlicher motorisierter Verkehr möglichst vermieden wird. Größere Neubauflächen sollen nur dann ausgewiesen werden, wenn dabei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnbauflächen und gewerblichen Flächen in derselben Gemeinde oder in Abstimmung mit Nachbargemeinden gewährleistet wird (PS 3.1.6, LEP 2002).

Der ursprüngliche Hinweis, dass bei der Siedlungsentwicklung auf eine ÖPNV-Anbindung zu achten ist, ist dadurch entfallen. Dieser sollte unbedingt wieder aufgenommen werden.

3.5 Gebiete für den Abbau und zur Sicherung oberflächennaher Rohstoffe

3.5.0 Allgemeine Grundsätze und Ziele

- G (7) Größere Abbaugelände für den regionalen und überregionalen Bedarf sollen nach Möglichkeit auf den Bahntransport ausgerichtet werden; Umschlagplätze und Flächen zur Weiterverarbeitung an der Schiene sollen im Umfeld der Verbrauchsschwerpunkte gesichert werden. Dies gilt insbesondere für den Verdichtungsraum der Region, der mit oberflächennahen Rohstoffen aus der Region Bodensee-Oberschwaben versorgt wird. Ein höherer Anteil an der Weiterverarbeitung in der Region selbst soll angestrebt werden.

Dass die Abbaugelände auf den Bahntransport ausgerichtet werden sollen, ist zu begrüßen. Im Sinne einer umwelt- und klimaverträglichen Transportabwicklung sollte dies jedoch nicht nur „nach Möglichkeit“ sondern „vorrangig“ erfolgen und im obigen Absatz in der zweiten Zeile entsprechend umformuliert werden.

4 Regionale Infrastruktur

4.1 Verkehr

Zu PS 4.1.0:

Wir begrüßen die neu aufgenommenen Aspekte der Klimaverträglichkeit und der Minimierung der Inanspruchnahme von Freiflächen, sehen diese jedoch in den konkreten Aussagen des Regionalplans zum Thema Verkehr noch bei weitem nicht angemessen umgesetzt (Bsp. Relation Ausbau Straße vs. Schiene).

Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2020)	Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2019)
4.1.1 Straßenverkehr	4.1.1 Straßenverkehr
G (2) 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 oder die Beseitigung von Engpässen erforderlich ist.	G (2) 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.

Die neue Ergänzung, dass das Straßennetz auch zur Beseitigung von Engpässen ausgebaut werden soll, wird von uns abgelehnt. Wir erwarten, dass diese Ergänzung wieder rückgängig gemacht wird. Auch nach vielen Jahrzehnten intensiven Straßenbaus konnten in Deutschland insgesamt keine Verminderung der Engpässe im Netz erreicht werden. Denn jede Beseitigung eines Engpasses führt zu entsprechend mehr Kfz-Verkehr, so dass sich als Folge neue Engpässe an anderen Stellen zeigen (die dann wiederum als Rechtfertigung für den immer weiteren Ausbau des Straßennetzes herangezogen werden). Grund dafür ist, dass die durch Engpassbeseitigung vermeintlich „eingesparten“ Fahrzeiten für neuen Kfz-Verkehr verwendet werden – ein Effekt, der in der Verkehrsplanung (insbes. auch der Bundesverkehrswegeplanung) bis heute oft dramatisch unterschätzt wird.

Wir verweisen hierzu auf das nachfolgende Zitat aus dem Gutachten „Umsteuerung erforderlich, Klimaschutz im Verkehrssektor des Sachverständigenrats für Umweltfragen von 2017 (S. 65 der Langfassung).

Dem Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) zufolge pendelten 2016 bereits 60 % aller Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, während es 2000 noch 53 % waren (BBSR 2017). Die Anzahl der Wege pro Person und Tag sowie die Zeit, die dafür aufgewendet wird, sind dagegen gleich geblieben. Hierbei handelt es sich um keine neue Erkenntnis: Menschen in verschiedenen Ländern und Kulturen sind über Jahrzehnte hinweg durchschnittlich täglich die gleiche Zeit unterwegs. Dieses konstante Reisezeitbudget gilt als eine der stabilsten Mobilitätskenngrößen und wird als „Marchetti-Konstante“ bezeichnet (MARCHETTI 1994; METZ 2008).

Download unter:

https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2016_2020/2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor.html

<p>V (7) Es wird vorgeschlagen, zusätzlich folgende regionalbedeutsame Straßenprojekte in der Region umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 30 Ausbau Bauende OU Gaisbeuren-Nördliche Landkreisgrenze (Betriebsform 2+1) - B 31 Ausbau Friedrichshafen-Landesgrenze Bayern (Betriebsform 2+1) - B 32 Ausbau Ravensburg-AS Wangen West (A 96) (Betriebsform 2+1) - 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 	<p>V (6) Es wird vorgeschlagen, vorrangig folgende regionalbedeutsame Straßenprojekte in der Region umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 31 Ausbau Friedrichshafen-Landesgrenze Bayern (2+1-System) - 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
--	--

Der BUND hat wegen der notwendigen Reduzierung des Kfz-Verkehrs zur Erreichung der Klima-Ziele die langen Listen an geplanten Straßenneubauten bereits im 1. Entwurf kritisiert. Es ist umso enttäuschender, dass im jetzigen Entwurf sogar noch zwei weitere kapazitätssteigernde Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen (B 30 und B 32) vorgeschlagen werden.

<p>V (9) Abweichend von PS 4.1.1 (7) wird vorgeschlagen, folgende Straßenzüge aufgrund der veränderten raumordnerischen Funktion folgender Kategorie zuzuordnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 30 Ravensburg-Friedrichshafen, Kat. I (vorher Kat. II) - B 32 Scheer-Sigmaringendorf-Sigmaringen, Kat. III (vorher keine Kat.) - B 33 Ravensburg-B 31n (nördl. Stetten), Kat. II (vorher Kat. I) - B 33 Fähranleger Meersburg-B 31n (nördl. Stetten) Kat. III (vorher Kat. II) - B 33 Fähranleger Meersburg-B 31 (K 7783) Kat. II (vorher keine Kat.) - L 194 / L 195 Pfullendorf-Überlingen, Kat. II (vorher Kat. III) - L 275 Bad Waldsee-Riedlingen, Kat. II (vorher Kat. III) - L 308/ K 7915/K 7914/(MN 21) Leutkirch-(Legau) Kat. III (vorher keine Kat.) 	<p>V (8) Abweichend von PS 4.1.1 (7) wird vorgeschlagen, folgende Straßenzüge aufgrund der veränderten raumordnerischen Funktion folgender Kategorie zuzuordnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)
---	--

Die neue Kategorisierung der B33 in Meersburg erscheint widersprüchlich, da der Abschnitt vom Fähranleger bis zur K7783 nun sowohl der Kat. III als auch der Kat II zugeordnet wird. Der BUND unterstützt die vorgeschlagene niedrigere Kategorisierung der B 33 zwischen Ravensburg und Stetten im Falle der Realisierung der B 31 neu. Bedauerlicherweise hat das Regierungspräsidium Tübingen bei den aktuellen Planungen zur B 31 neu Meersburg-Immenstaad im Zuge des Dialogverfahrens bislang verweigert, eine entsprechende Abstufung der B 33 mit verkehrsdämpfenden Maßnahmen einzuplanen, um die beabsichtigte Bündelungswirkung der B 30 neu + B 31neu für den weiträumigen Verkehr zwischen Meersburg und Ravensburg zu verbessern und die zahlreichen B 33-Ortsdurchfahrten zu entlasten. Wir bitten den Regionalverband, sich im weiteren Verlauf der Planungen für die Umsetzung dieses planerischen Ziels einzusetzen, das schon seit vielen Jahren von der Region mit dem sog. „Planfall 7“ verfolgt wird.

*Der Planungsprozess zur B 31n Meersburg-West – Immenstaad findet aktuell noch statt. Von Seiten des Bundes und des Landes wird die Variante B1 als Vorzugsvariante präferiert. Da jedoch auch weitere Varianten rechtlich noch möglich sind, ist es nicht ausgeschlossen, dass auch eine andere Variante als die B1 am Ende des Planungsprozesses realisiert werden wird. Daher wird in die Raumnutzungskarte nur die im Jahr 2006 linienbestimmte Trasse nachrichtlich übernommen und auf einer Ergänzungskarte im Anhang des Regionalplans die Varianten des Variantenvergleichs aufgeführt.

Das Festhalten an der 2006 linienbestimmten Trasse in der Raumnutzungskarte ist aus Sicht des BUND nicht gerechtfertigt. Denn damit wird ausgerechnet eine Trassenvariante des C-Korridors in der Karte dargestellt, die laut Umweltgutachter **rechtlich nicht zulässig** ist, siehe hierzu das folgende Zitat aus „B 31 neu Meersburg-Immenstaad, Herleitung der Begründung der Vorzugsvariante B1“, Planungsteam, online veröffentlicht unter dem Titel „Synopsis zur Variantenauswahl“ am 24.4.2020, (Quelle: <https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/dokumente>), S. 17f:

Die vorliegende Beurteilung zeigt, dass sämtliche C-Varianten, die sich gleichermaßen durch eine Nordumfahrung des Weingarten Wald auszeichnen, artenschutzrechtliche Verbote auslösen, die nicht oder nur teilweise im Rahmen einer artenschutzrechtlichen Ausnahme zu bewältigen sind und die daher unter Berücksichtigung der Bestimmungen des § 45 BNatSchG unzulässig sind.

[,,]

Die Unzulässigkeit kann auch im Rahmen eines verfahrensrechtlich separaten Artenschutzrechtlichen Ausnahmeverfahrens nicht überwunden werden, da

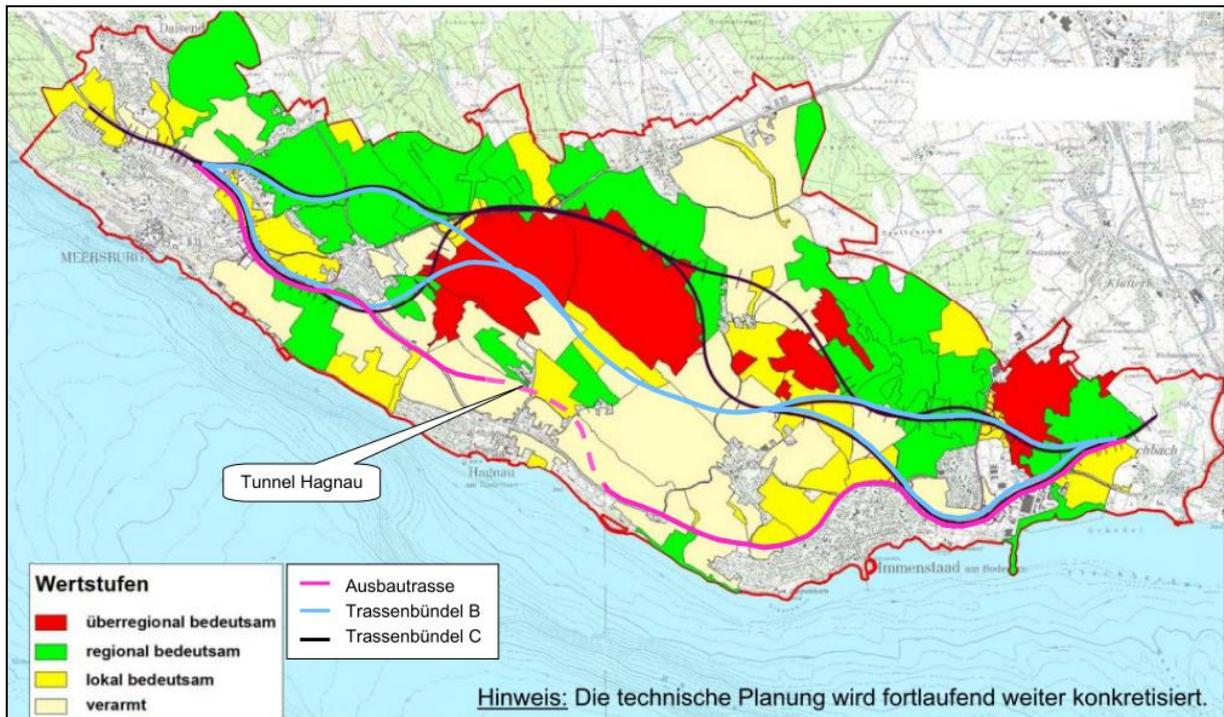
- zum einen andere zielführende Alternativen gegeben sind
- und sich zum anderen keine gesicherte Prognose dahingehend abgeben lässt, dass sich der Erhaltungszustand der betroffenen Arten(-gruppen) auch bei Durchführung spezifischer artenschutzfachlicher Kompensationsmaßnahmen (FCS)¹ nicht verschlechtern wird.

Am Ende der Begründungen zu PS 4.1.0 heißt es

Die Verkehrsinfrastruktur ist vorrangig zu erhalten und entsprechend zu sanieren. Wo aufgrund der Zunahme des Verkehrsaufkommens bauliche Maßnahmen unvermeidlich sind, **ist der Ausbau der vorhandenen Trassen zu verfolgen. Bei neu anzulegenden Trassen soll auf die Bündelung mit bereits bestehenden Trassen geachtet werden**, um die Zerschneidung der Freiräume zu vermeiden. Auf die Möglichkeit der Verkehrsvermeidung

Diese hier formulierte planerische Zielsetzung unterstützen wir. Allerdings sollte als Konsequenz auch bei den neuen Bundesstraßen-Trassen im Falle der **B30 neu** (RV-FN) die **Westtrasse nicht mehr in der RN-Karte dargestellt werden**, da sie eine neue massive Zerschneidung eines sehr hochwertigen naturnahen Lebensraums (Brochenzeller Wald) bedeuten würde. U. a. deshalb wurde im letzten Jahr vom planenden Regierungspräsidium Tübingen öffentlich verkündet, künftig die Osttrasse planerisch weiter zu verfolgen, da die Westtrasse als juristisch nicht durchsetzbar bewertet wurde.

Im Falle der **B31 neu Meersburg-Immenstaad** ergaben sich **gewichtige naturschutzfachliche Tatbestände**, die gegen die in der Raumnutzungskarte (RNK) dargestellte 7.5/C1.1-Linie sprechen. Daher sollten auch bzw. vorzugsweise die **anderen diskutierten Trassenvarianten aufgenommen werden, insbesondere diejenigen, die sich überwiegend bzw. zumindest abschnittsweise auf der vorhandenen B31-Trasse befinden** und somit eine deutlich geringere zusätzliche Zerschneidung der Landschaft bewirken. Die nachstehende Karte zur Gesamtbewertung der erfassten Tierarten aus der aktuellen Umweltuntersuchung zur B31neu-Planung illustriert die besonders hochwertigen Flächen mit überregionaler (rot) und regionaler (grün) Bedeutung. Daraus ergeben sich schwerwiegende naturschutzrechtliche Konflikte für die Trassen B und C, die auch im Rahmen eines Ausnahmeverfahrens kaum überwunden werden können, zumal mit dem Ausbau der bestehenden B31 eine praktikable Alternative ohne Zerschneidung von Naturräumen mit höchster Wertigkeit besteht.



Quelle: Präsentation „Auswahl der vertieft zu untersuchenden Trassenvarianten“ bei der Infoveranstaltung am 12.2.2019 in Markdorf, vorgetragen von Dipl.-Ing. Stocks, Folie 38, Gesamtbewertung der Fauna durch Dipl.-Biol. M. Kramer (nachträglich ergänzt um den Verlauf von Trassenbündel B und Ausbautrasse)

Der in der Fortschreibung des Regionalplans 2020 ausgewiesene Verlauf einer Neutrassierung der B31 in Bereich Birnau/ Oberhof in Oberuhldingen ist aus dem Bestreben, Flora und Fauna zu schützen, inakzeptabel. Die Planung ignoriert viele Instrumente des Naturschutzes völlig und muss aus der Planung herausgenommen werden.

Der in der Fortschreibung ausgewiesene Korridor für eine neue Trasse der B31 schließt die Biotope Nr. 182214357800 "Magerrasentreifen nördlich Oberhof"; Biotop-Nr. 182214357811 "Feuchtgebiet nördlich Oberhof"; Biotop-Nr. 182214357810 "Feuchtgebiet Vrenhalde östlich Birnau" mit ein. Diese Biotope würden bei der Umsetzung der Trasse verloren gehen. Des Weiteren ignoriert sie den Biotopverbund für feuchte Standorte (Dok.4) und verbaut damit einen wichtigen Korridor für Wildtiere unter anderem auch für den Laubfrosch (FFH Anhang IV; RL2).

Die geplante **B311n/ B313** dient in erster Linie der Entlastung der Städte/Ortschaften wie Krauchenwies, Engelswies usw. Dort sollten – sofern hier überhaupt unter dem Vorzeichen der notwendigen Verkehrswende weiterhin Straßenbaumaßnahmen geplant werden – auch **kleinräumige Entlastungsstraßen als Alternative** geprüft werden. Eine Freihaltung der

Trasse für einen Neubau der B313 Freiburg - Ulm zwischen Messkirch und Mengen ist mit dem im Regionalplan als originäres Umweltziel genanntem Verlagern des Verkehrs auf die Schiene nicht vereinbar. Das jetzige Verkehrsaufkommen rechtfertigt nicht den Bau einer neuen Trasse durch den Landkreis. Angestrebt wird eine Verringerung des Strassenverkehrs, so dass auch zukünftig die Notwendigkeit angezweifelt wird.

Die neue Trasse verläuft in bisher relativ unberührtem Gelände, ist länger, mehr Höhenunterschied und verschlingt Unsummen (100 Millionen +)

Dieses Geld fehlt zwangsläufig für Schienenertüchtigung, ortsnahe Umgehungen entlang der alten Trasse der B313 sowie Ausbau der bestehenden Trasse.

V (6) Es wird vorgeschlagen, vorrangig folgende regionalbedeutsame Straßenprojekte in der Region umzusetzen:	
B 31	Ausbau Friedrichshafen-Landesgrenze Bayern (2+1-System)
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

Auch diese vorgeschlagenen Straßenprojekten müssen vor dem Hintergrund der dargestellten Notwendigkeit einer Mobilitätswende **grundlegend hinterfragt werden**: Ist der enorme finanzielle, ökologische und auch planerische Aufwand zum weiteren Ausbau des Straßennetzes vor dem Hintergrund der notwendigen Mobilitätswende mit abnehmendem und zunehmend elektrischem Kfz-Verkehr noch zu rechtfertigen?

Die **Ortsumfahrungen Bermatingen und Salem-Neufrach** im Zuge der L205 sind aus der Liste zu **entfernen**, da sie parallel zur Bodenseegürtelbahn verlaufen, die nach entsprechender Ertüchtigung noch sehr große Verkehrsmengen aufnehmen kann.

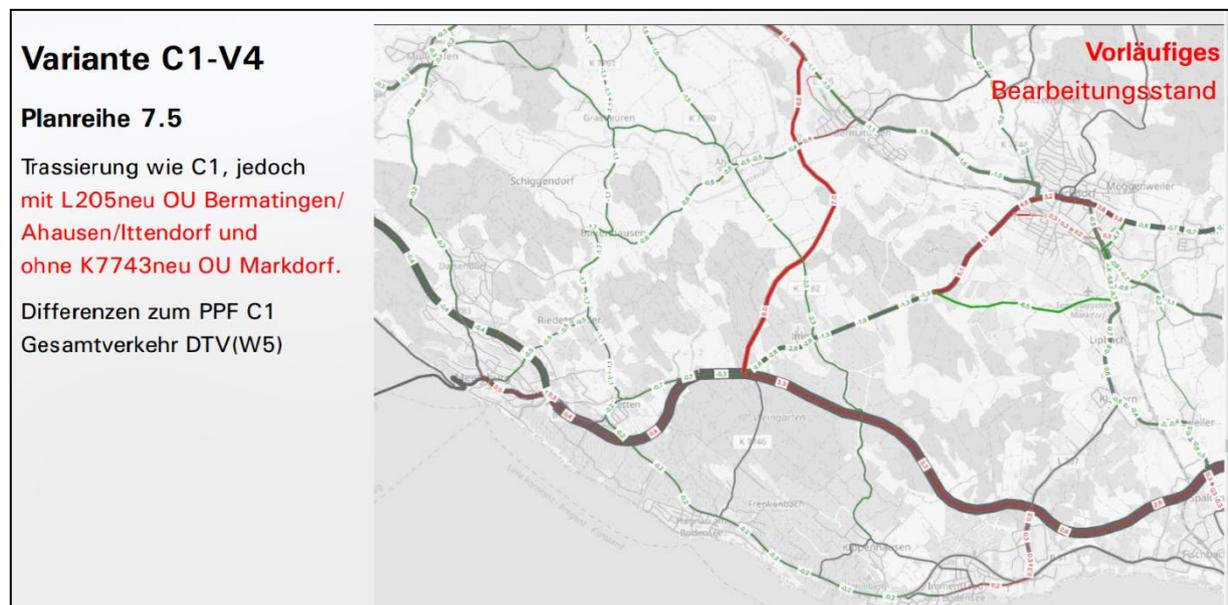
Der in der RNK eingezeichnete **neue Verlauf der Trasse für eine OU Bermatingen-Ahausen** wurde im Zuge der aktuellen Verkehrsuntersuchung zur B31neu Meersburg-Immenstaad

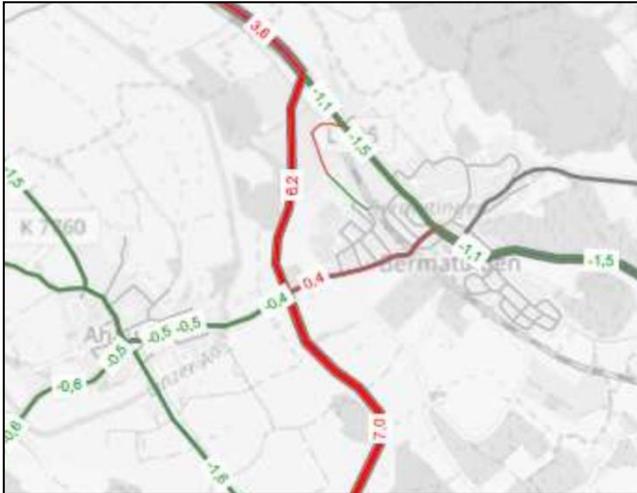
untersucht. Laut Szenario C1-V4 (siehe nachfolgender Ausschnitt) würde eine so trassierte OU Bermatingen nur eine minimale Entlastung von 1.500 Kfz/24h für die Ortsdurchfahrt in Bermatingen bringen. Dieser geringe **Entlastungseffekt von nur ca. 11 %** steht in keinem Verhältnis zu den ökologischen und finanziellen Kosten dieser Straße. Daher **sollte** diese Straßenplanung **verworfen werden**.

Hier möchten wir auf den Widerspruch hinweisen, dass einerseits die Planung der L205-Ortsumfahrung Bermatingen durch das Regierungspräsidium aufgeben wurde andererseits diese Straße vorrangig umgesetzt werden soll (siehe PS 4.1.1.).

Laut Nachricht des Regierungspräsidiums vom Dezember 2014 ist „das Planfeststellungsverfahren für die Ortsumfahrung Bermatingen zur Wahrung der Rechtssicherheit und zur Vermeidung von Rechtsnachteilen für Betroffene eingestellt“.

Somit wäre die L205-Ortsumfahrung Markdorf aus der Liste der vorrangig umzusetzenden Straßen zu streichen.





Quelle: Verkehrsuntersuchung B31 Meersburg-Immenstaad, Prognose-Planfälle 2035, Modus Consult Ulm, 2.4.2019, Folie 39 (Ausschnitte)

Zu PS 4.1.1:

Neu aufgenommen wurde der Hinweis:

Auf die nachrichtliche Darstellung der Straßenplanungen der einzelnen Landkreise in der Raumnutzungskarte wird, bis auf die planfestgestellten Maßnahmen, auf Grund der Übersichtlichkeit insgesamt verzichtet.

Durch diese Vorgehensweise wird die Diskrepanz zwischen den Neubauprojekten bei Schiene und Straße auf der Karte nicht in vollem Umfang sichtbar, da Landkreise zwar neue Straßen planen, aber keine neuen Schienenwege. Daher sollten alle Straßenprojekte, die in Kreisstraßenausbauprogrammen enthalten sind und für die es planerische Trassenlinien gibt, in den Karten dargestellt werden. Dies ist auch hilfreich, um in den Karten ein realistisches Bild von den insgesamt zu erwartenden Effekten des künftigen Straßennetzes in der Region zu erhalten (z.B. bezüglich Landschaftszerschneidung, Verkehrsbeschleunigung und damit verbundene forcierte Zersiedelungstendenzen, Auswirkungen auf regionale Grünzüge und Erholungsgebiete etc.)

4.1.2 Schienenverkehr

Zu PS 4.1.2:

Die klarere Formulierung (ohne die Einschränkungen des vorherigen Entwurfs) zum vorgesehenen zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecken wird begrüßt:

Für die in PS 4.1.2 Z (2) aufgeführten Strecken legt der Regionalverband „Freihaltetrassen für den Schienenverkehr (Ausbau)“ fest. Vorgesehen ist der zweigleisige Ausbau der o.g. Strecken. Ob dieser Ausbau vollständig realisierbar ist, muss auf nachgelagerten Planungsebenen konkretisiert werden. So führt z.B. die Bodenseegürtelbahn teilweise durch

Die Freihaltung von Trassen für den Einbau eines **zweiten Gleises** wird ausdrücklich begrüßt. **Die Kapazität einer Schienenstrecke wird durch ein zweites Gleis** nicht verdoppelt (+100%) sondern ca. **verzehnfacht** (+1.000%)!³

Wir begrüßen die grau hinterlegte Ergänzung/Konkretisierung, um die Ausbauoptionen der genannten Schienenstrecken für die Zukunft zu sichern.

<p>Z (2) Für die Anlage eines zusätzlichen Gleises werden im Verlauf der nachgenannten Strecken bzw. in den Abschnitten Freihaltetrassen für den Schienenverkehr festgelegt. Die Trassen sind in der Raumnutzungskarte als „Freihaltetrasse für den Schienenverkehr (Ausbau)“ dargestellt Raumbedeutsame Nutzungen oder Maßnahmen, die einem Ausbau und dem anschließenden Betrieb entgegenstehen, sind nicht zulässig.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allgäubahn ((Bayerische) (Memmingen)-Leutkirch-Kißlegg-Wangen-(Lindau)) - Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen-(Lindau)) - Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen)) 	<p>Z (2) Für die Anlage eines zusätzlichen Gleises werden im Verlauf der nachgenannten Strecken bzw. in den Abschnitten Freihaltetrassen für den Schienenverkehr festgelegt. Die Trassen sind in der Raumnutzungskarte als „Freihaltetrasse für den Schienenverkehr (Ausbau)“ dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allgäubahn ((Bayerische) (Memmingen)-Leutkirch-Kißlegg-Wangen-(Lindau)) - Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen-(Lindau)) - Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen))
--	---

³ Mit nur ca. fünf Metern zusätzlicher Trassenbreite für ein zweites Gleis kann die Verkehrskapazität einer 28 Meter breiten Autobahn geschaffen werden.

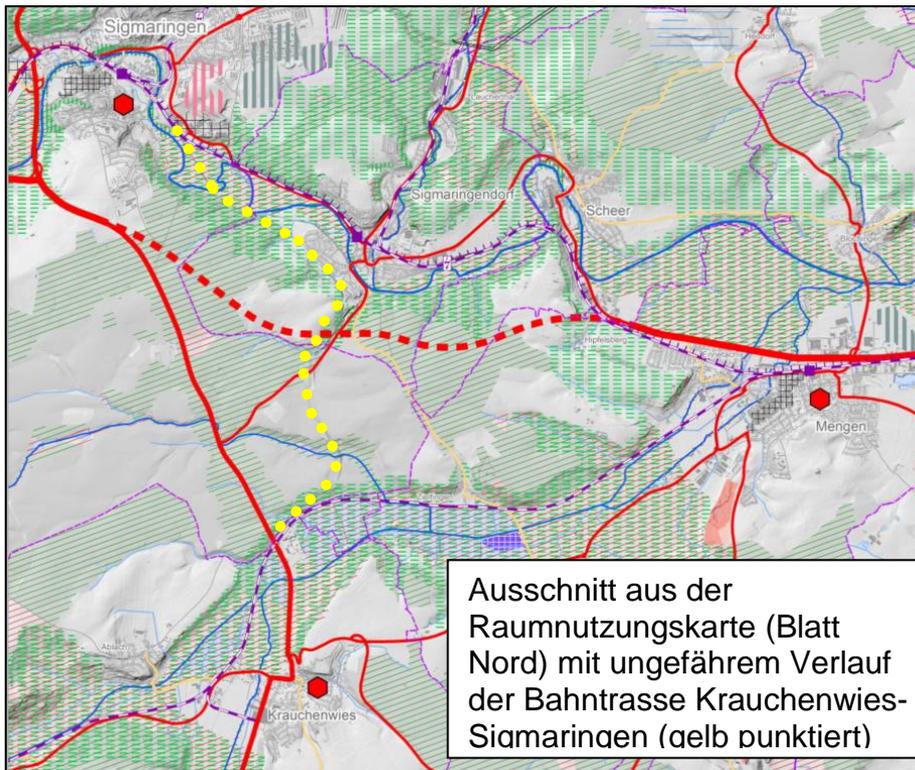
<p>Sigmaringen-Herbertingen-Aulendorf): Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sigmaringen-Gammertingen- (Hechingen): Abschnittsweiser zwei- gleisiger Ausbau und Elektrifizierung - Ablachtalbahn: Mengen-Krauchen- wies-Meißkirch-(Schwackenreute- Stahringen): Vollständige Reaktivie- rung <p>V (4) Die Schienenstrecken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Altshausen-Ostrach-Pfullendorf, - Gammertingen-(Engstingen), - Roßberg-Bad Wurzach und - Sigmaringendorf-Bingen-Hanfertal <p>sind entsprechend ihrer Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr zu erhal- ten und angemessen auszubauen.</p>	<p>Sigmaringen-Herbertingen-Aulendorf): Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung</p> <p>G (4) Die Schienenstrecken</p> <ul style="list-style-type: none"> - Altshausen-Ostrach-Pfullendorf, - Gammertingen-(Engstingen), - Mengen-Krauchenwies-Meißkirch- (Schwackenreute-Stahringen), - Roßberg-Bad Wurzach und - Sigmaringen-Sigmaringendorf- Gammertingen-(Hechingen) <p>sind entsprechend ihrer Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr zu erhalten und angemessen auszubauen.</p>
---	--

Die „Aufstufung“ der Strecken Sigmaringen-Gammertingen und der Ablachtalbahn wird vom BUND ausdrücklich begrüßt, ebenso die Bestandssicherung der Strecke Sigmaringendorf-Hanfertal. Mit Blick auf die zum Klimaschutz notwendige Mobilitätswende sind die vorgesehenen Schienenprojekte jedoch nach wie vor völlig unzureichend und viele der im Regionalplan ausgewiesenen Entwicklungsachsen verfügen weiterhin über keine Bahnanbindung.

Besonders hinweisen möchten wir auf die **ehemalige Bahnstrecke Krauchenwies-Sigmaringendorf**. Zwischenzeitlich wurde im Oktober 2020 die vom Land beauftragte „Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg – Vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials“ (PTV, Karlsruhe) vorgelegt, siehe hierzu folgender Planausschnitt von S. 60:



Im Zusammenhang mit der als aussichtsreich bewerteten Reaktivierung der Ablachtalbahn wurden in dieser PTV-Studie bei einer gleichzeitigen Reaktivierung des Streckenastes Krauchenwies-Sigmaringendorf noch größere Fahrgastpotentiale pro Streckenkilometer ermittelt. Daher sollte auch dieser Streckenast in den Regionalplan mit dem Ziel der Reaktivierung aufgenommen werden. Die Gleise sind dort abgebaut, aber die Trasse und die Brücke sind noch vorhanden. In jedem Falle sollte diese Bahntrasse in der Raumnutzungskarte als „Freihaltetrasse für den Schienenverkehr (Reaktivierung)“ dargestellt werden, wo raumbedeutsame Nutzungen oder Maßnahmen, die einer Streckenreaktivierung und dem anschließenden Betrieb entgegenstehen nicht zulässig sind. Insbesondere darf durch die in diesem Gebiet geplante B 311 neu / B 313 Mengen-Engelswies ein Wiederaufbau der Bahnstrecke (incl. Möglichkeit zur Elektrifizierung) nicht erschwert werden.



Für die in PS 4.1.2 (2) aufgeführten Strecken geht der Regionalverband nicht von einem kompletten zweigleisigen Ausbau der o.g. Strecken aus. Dies ist aufgrund der bereits heute vorhandenen baulichen Situation vielfach kaum realisierbar. So führt z.B. die Bodenseegürtelbahn teilweise durch beidseitig dicht bebaute Siedlungsbereiche und zum Teil direkt am Ufer des Bodensees entlang. Jedoch muss es zukünftig möglich sein, auf Grundlage entsprechender Fahrplankonzeptionen längere zweigleisige Abschnitte aber auch kürzere Ausweichgleise bzw. Begegnungsabschnitte zu bauen. Es geht also darum,

Der **zweigleisige Ausbau** sollte sich nicht zu eng auf bestimmte Fahrplankonzeptionen beschränken, sondern **möglichst weitgehend** erfolgen, soweit dies mit Rücksicht auf Natur und vorhandene Bebauung vertretbar ist. Denn Fahrplankonzepte unterliegen immer wieder Veränderungen (z. B. in Abhängigkeit von Zulaufstrecken oder Anschlusszeiten in Knotenbahnhöfen), auf die bei einer weitgehend zweigleisigen Streckenführung sehr viel **flexibler** reagiert werden kann. Daneben bieten längere zweigleisige Abschnitte erhebliche Vorteile bei der **Stabilisierung der Fahrpläne** im Falle von Verspätungen oder bei Baumaßnahmen an der jeweiligen Strecke bzw. Umleitungen von anderen Strecken.

Das zuletzt vorgelegte „Vorzugskonzept“ der SMA für die Bodenseegürtelbahn mit 30-min-Takt für die Regionalbahnen und 60-min-Takt im IRE-Verkehr ist ein substanzieller Schritt in die richtige Richtung. Allerdings wurde das Konzept mit seinen wenigen zusätzlichen

Ausweichstellen fahrplanmäßig „auf Kante genäht“, so dass sich Verspätungen weiterhin stark auf den Gegenverkehr auswirken und nur wenige neue Haltestellen möglich werden. Zudem fehlt die wünschenswerte **Verdichtung des IRE-Verkehrs auf 30-min-Takt**. Wir fordern daher einen weitgehend zweigleisigen Ausbau mit dem Ziel, das von der Initiative Bodensee-S-Bahn (IBSB) skizzierte Angebotskonzept mit **möglichst vielen neuen/reaktivierten Haltestellen** umzusetzen. Konkrete entsprechende Planungen sind von der Region voranzutreiben und in Kooperation mit Land und Bund zu realisieren.

Sinnvolle neue bzw. reaktivierbare Haltestellen auf den Schienenstrecken sind **auf den Regionalplan-Karten einzutragen** (wie dies im früheren Regionalplan der Fall war) und von anderweitiger Bebauung freizuhalten.

Explizit möchten wir auf die **Haltestelle Lipbach/Markdorf-Süd** hinweisen, die im neuen Regionalplan-Entwurf nicht mehr enthalten ist. Auch wenn diese im SMA-Vorzugskonzept fahrzeitmäßig nicht eingeplant werden konnte, wurde sie doch bei den Planungen vom Auftraggeber ursprünglich gewünscht und von vier benachbarten großen Arbeitgebern mit über 1.000 Beschäftigten kürzlich mit Nachdruck gefordert. Dieser sinnvollen neuen Haltestelle kommt besondere Bedeutung zu, da ihr Bau (samt Bahnsteigen, Zugangsrampen und Option für 2. Gleis) möglicherweise mit den Plänen des östlichen Anbindungsknotens der planfestgestellten OU Markdorf (K7743neu) kollidiert. Daher sollte der Platzbedarf dieses Haltepunkts durch **konkrete Planungen** ermittelt werden, um die **Kompatibilität mit der Straßenplanung zu prüfen bzw. diese daran anzupassen**.

- | |
|---|
| <p>V (3) Es wird vorgeschlagen, folgende regionalbedeutsame Schienenprojekte in der Region umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allgäubahn ((Württembergisch) Aulendorf-Kißlegg): Elektrifizierung - Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen): Elektrifizierung - Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen)): Elektrifizierung - Killertalbahn ((Hechingen)-Gammertingen): Elektrifizierung - Zollernbahn ((Tübingen-Albstadt)-Sigmaringen-Herbertingen-Aulendorf): Abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung |
|---|

Aufgrund des enormen Kapazitätspotenzials (ca. Faktor 10, s.o.) sind auch bei allen hier genannten Strecken **generell durch raumplanerische Zielsetzung (Z) die Flächen für ein zweites Gleis langfristig freizuhalten** und in der Raumnutzungskarte entsprechend zu kennzeichnen. Im Zusammenhang mit einer Verbesserung von Donaubahn und Zollernbahn ist ein **zweigleisiger Ausbau der Strecke Sigmaringen–Herbertingen vordringlich**. Dies gilt umso mehr, wenn auch die Ablachtal-Bahn reaktiviert wird.

Für alle Strecken ist – gemeinsam mit Land und Bund – ein Ausbau anzustreben, der eine Bedienung **mindestens im 30-min-Takt** ermöglicht.

Auch auf diesen Strecken gilt es, **möglichst viele sinnvolle neue Haltepunkte** einzurichten (statt bestehende abzubauen wie z. B. in Sigmaringendorf).

G (4) Die Schienenstrecken

- Altshausen-Ostrach-Pfullendorf,
- Gammertingen-(Engstingen),
- Mengen-Krauchenwies-Meißkirch-(Schwackenreute-Stahringen),
- Roßberg-Bad Wurzach und
- Sigmaringen-Sigmaringendorf-Gammertingen-(Hechingen)

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

Insbesondere die Strecke der Ablachalbahn (Mengen-Krauchenwies-Meißkirch-Schwackenreute-Stahringen) weist ein sehr hohes Potential für den Schienenverkehr auf, der weit über der heutigen Bedeutung dieser Strecke liegt. Gerade in der Durchgängigkeit von Mengen bis Stahringen/Radolfzell eröffnen sich neue Möglichkeiten, u. a. auch für weiträumige Zugverbindungen, die kürzlich von der IBSB dargestellt wurden⁴, z. B. auf den Relationen Zürich-Ulm oder Konstanz-Tübingen-Stuttgart. Daher sollten die Klammern () bei Schwackenreute-Stahringen entfernt werden und auch das künftige Potential der Strecke für den Personen- und Güterverkehr hervorgehoben werden. Weitere Bedeutung erhält diese Strecke als Ausweichroute hochbelasteter Bahnstrecken wie z. B. der Rheintalstrecke. Die Baustellen-Havarie bei Rastatt hat gezeigt, dass das Bahn-Netz derzeit im Falle von Baumaßnahmen oder Störungen nicht über genügend Reserven verfügt. Aufgrund dieses vielfältigen Potentials sollte diese Strecke im Zuge der Sanierung auch elektrifiziert und ein zweigleisiger Ausbau – ggf. zunächst abschnittsweise – in Betracht gezogen werden. Zumindest sind die Flächen für ein zweites Gleis freizuhalten.

Mit Blick auf die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten dieser Strecke, die kürzlich vom Land in die engere Wahl möglicher Reaktivierungsprojekte aufgenommen wurde, sollte im Regionalplan auch die Trasse der Strecke Krauchenwies-Sigmaringen freigehalten werden, um dort den Wiedereinbau der Gleise voranzutreiben oder zumindest längerfristig als Zukunftsoption zu erhalten.

4) „Überlegungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken im Raum Bodensee“, Initiative Bodensee-S-Bahn, Ralf Derwing, Konstanz, 10.09.2019

Angesichts der notwendigen Verkehrswende und des bereits heute sehr viel besser ausgebauten Straßennetzes ist es völlig unverständlich, dass einerseits noch etliche neue Straßen gebaut werden sollen und andererseits in der Liste der Schienenprojekte kein einziges Neubauprojekt zu finden ist. Insbesondere zur Versorgung möglichst aller Entwicklungsachsen (s. o.) müssen auch neue Schienenstrecken geprüft und vorangetrieben werden.

Die Naturschutzverbände begrüßen verschiedene Planungen im Bereich Schienenverkehr im Landkreis Sigmaringen. Insbesondere die Elektrifizierung der Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen)) stellt einen wichtigen Lückenschluss des strombasierten Schienenverkehrs auf der Ost-West-Achse im südlichen Baden-Württemberg dar.

Der Knotenbahnhof Aulendorf benötigt mehr Gleise, um einen durchgängigen Nahverkehr (Regio-S-Bahn) von Ulm bis FN zu gewährleisten.

Die Elektrifizierung der Südbahn bringt einen zusätzlichen schnellen, stündlichen Regional-Express von Stuttgart über Ulm nach Friedrichshafen und weiter bis Lindau. Hiervon profitieren die größeren Städte wie Biberach, Aulendorf und Ravensburg. Die kleineren Gemeinden gehen dagegen leer aus.

Es soll zwar eine ebenfalls stündliche Regionalbahn (RB) von Ulm bis Friedrichshafen verkehren, diese wird in Aulendorf jedoch unterbrochen. D.h., die Fahrgäste müssten in Aulendorf umsteigen – und verlieren angesichts der notorischen Unpünktlichkeit der Bahn den Anschluss. Ebenso hätten sie keinen direkten Anschluss an die Allgäubahn Richtung Bad Waldsee und Richtung Bad Saulgau nach Tübingen. Die Regionalbahn würde nicht angenommen, das flache Land den Kürzeren ziehen.

Basis für die geplante Brechung des RB-Verkehrs in Aulendorf ist das vom Interessenverband Südbahn 2017 in Auftrag gegebene Große-Gutachten zur Durchbindung oder Brechung der RB-Verkehre in Aulendorf. Dieses führt als Argument gegen die Durchbindung u.a. hohe Kosten (Schätzung 10 Mio. Euro) für den Ausbau des Knotenbahnhofes Aulendorf um ein weiteres durchgängiges Gleis an. Dies ist jedoch nicht stichhaltig. Aulendorf in das Bahnmodernisierungsprogramm II aufgenommen worden und soll barrierefrei ausgebaut werden. Bestimmte Kosten fallen also ohnehin an.

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die Regionalverbände Donau-Iller und Bodensee-Oberschwaben mit ihren Nahverkehrsgesellschaften DING und Bodo zwar auf schnelle Fernverbindungen zwischen Ulm und Friedrichshafen Wert legen, beim Nahverkehr dagegen jeweils nur ihre eigene Region im Auge haben. Der grenzüberschreitende Nahverkehr wird

vernachlässigt. Wir fordern im Regionalplan bessere Abstimmung zwischen Donau-Iller und Oberschwaben-Bodensee.

Ein gutes, durchgängiges Nahverkehrsangebot steigert die Fahrgastpotenziale, nicht zuletzt bei den Berufspendlern wie z.B. in Biberach-Süd mit den Großbetrieben Liebherr und Handtmann (ca. 4.700 Beschäftigte) sowie dem Berufsschulzentrum. Hier befinden sich die bislang noch unerschlossenen Potentiale der Südbahn. Dem darf der Ausbau des Bahnhofs Aulendorf nicht im Wege stehen.

Im Sinne einer nachhaltigen Investition in die Zukunft Schiene, zu der die Elektrifizierung gehört, muss deshalb auch der Bahnhof Aulendorf entsprechend ertüchtigt werden. Der Flaschenhals Aulendorf muss endlich beseitigt werden. Nicht nur die größeren Städte wie Biberach und Ravensburg, sondern auch die kleineren Gemeinden haben Anspruch auf umsteigefreie Direktverbindungen.

Die Elektrifizierung der Zollernbahn ((Tübingen-Albstadt)-Sigmaringen-Herbertingen-Aulendorf) mit abschnittweisem zweigleisigen Ausbau wird ebenso begrüßt. Die Elektrifizierung der Strecke Sigmaringen-Tübingen ermöglicht, dass Fahrgäste aus der Kreisstadt auch nach der Fertigstellung des Tiefbahnhofes ohne Umsteigen wie bisher in unter 2 Stunden in die Landeshauptstadt fahren können. Dieselloks dürfen bekanntlich nicht in den Tiefbahnhof Stuttgart einfahren. Die Elektrifizierung der Strecke Aulendorf/Tübingen hat Priorität.

Für die Bahnlinie Sigmaringen-Aulendorf (Jetzt Linie 753) muss in der Raumnutzungskarte eine Elektrifizierung geplant werden. Außerdem muss für einen zweigleisiger Ausbau und zumindest eine Freihaltetrasse eingeplant werden.

Begründung:

Nur wenn wir Personen- und auch Güterverkehr stark vom Individualverkehr auf die Schiene verlagern, können wir das vorgesehene 1,5 - Grad-Ziel umsetzen.

Ebenso begrüßen wir die geplanten Freihaltetrassen für ein zusätzliches Gleis auf der Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen)) und in Abschnitten auf der Zollernbahn ((Tübingen-Albstadt)-Sigmaringen-Herbertingen-Aulendorf). Diese Maßnahmen könnten zu einer erheblichen Steigerung der Transportkapazität führen.

Wir halten die Reaktivierung der Schienenstrecke Ablachtalbahnhof (Mengen-Krauchenwies-Meißkirch-Schwackenreute-Stahringen) für dringend erforderlich. Hier könnten verstärkt

Lastwagentransporte (Kies, Holz) auf die Schiene verlagert und die Bürger stark befahrener Straßenabschnitte entlastet werden.

Die Strecke Altshausen-Ostrach-Pfullendorf sollte nicht nur für den Freizeitverkehr, sondern auch verstärkt für den Kiestransport genutzt werden. Im Raum Ostrach ist langfristig mit hohem Kiesabbau zu rechnen (z.B. Bereich Wagenhart zwischen Ostrach und Hoßkirch), weshalb hier der Bahntransport genutzt werden sollte.

Auch der Erhalt und Ausbau der Strecke Sigmaringen-Sigmaringendorf-Gammertingen-(Hechingen) wird begrüßt.

4.1.4 Güterverkehr / Kombiniertes Verkehr

- G (1) 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.
- G (2) 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.

- G (3) Gleisanschlüsse bieten einen wertvollen Beitrag zur Verlagerung von Verkehrsleistungen im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Sie sollen erhalten und ausgebaut werden.

Diesen Grundsätzen stimmen wir ausdrücklich zu. Es sollten jedoch auch **konkrete planerische Überlegungen** angestellt werden, wo und in welchem Umfang **Ausweichgleise, Gleisanschlüsse und Verladestellen** benötigt werden, um die benötigten Flächen dafür zu sichern. Viele Gewerbegebiete – auch die in der RNK verzeichneten neu geplanten Gebiete – verfügen derzeit über keinen Gleisanschluss.

Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2020)	Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2019)
4.1.4 Güterverkehr / Kombiniertes Verkehr	4.1.4 Güterverkehr / Kombiniertes Verkehr
<p>G (1) Der Wirtschaftsraum Bodensee-Oberschwaben soll leistungsfähig an den überregionalen Schienengüterverkehr angeschlossen werden. Die Systemvorteile der Bahn im Güterverkehr sollen durch Kooperation mit anderen Verkehrsträgern ausgebaut werden. Der Straßengüterverkehr soll verstärkt auf die Schiene verlagert werden.</p>	<p>G (1) Der Wirtschaftsraum Bodensee-Oberschwaben ist leistungsfähig an den überregionalen Schienengüterverkehr anzuschließen. Die Systemvorteile der Bahn im Güterverkehr sind durch Kooperation mit anderen Verkehrsträgern auszubauen. Der Straßengüterverkehr ist verstärkt auf die Schiene zu verlagern.</p>
<p>G (2) Die vorhandenen Flächen für den Güterumschlag bzw. Umschlag im Kombinierten Verkehr und die dafür benötigte Schieneninfrastruktur (z.B. Überholgleise, Kreuzungsgleise, Verladestellen) sollen zu erhalten und bei Bedarf ausgebaut werden.</p>	<p>G (2) 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.</p>
<p>G (3) Gleisanschlüsse bieten einen wertvollen Beitrag zur Verlagerung von Verkehrsleistungen im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Sie sollen erhalten und ausgebaut werden.</p>	<p>G (3) Gleisanschlüsse bieten einen wertvollen Beitrag zur Verlagerung von Verkehrsleistungen im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Sie sollen erhalten und ausgebaut werden.</p>

Aufgrund der viel geringeren negativen Umweltauswirkungen des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr ist dieser zu fördern und auszubauen. Die im aktuellen Entwurf vorgenommenen Abschwächungen zu weniger verbindlichen Vorgaben („soll“ statt „ist zu“) sollte daher revidiert werden.

4.1.5 Luftverkehr

- G (1) Der Flughafen Friedrichshafen soll in seiner Funktion als Regionalflughafen bedarfsgerecht erhalten und gesichert werden.

Dieser Grundsatz ist zu streichen. Nach unserer Überzeugung müssen defizitäre Regionalflughäfen wie der Flughafen Friedrichshafen in den nächsten Jahren stillgelegt werden. Der sehr klimaschädliche Flugverkehr darf nicht weiter durch Befreiung von der Mineralölsteuer, Befreiung von der Umsatzsteuer bei Auslandsflügen und dann auch noch durch finanzielle Unterstützung von unrentablen Regionalflughäfen aus öffentlichen Mitteln privilegiert werden. Zudem wird man voraussichtlich in wenigen Jahren – nach Abschluss der Südbahn-Elektrifizierung und Fertigstellung der Neubaustrecke Ulm-Stuttgart – schnell mit der

Bahn zum Flughafen Stuttgart gelangen, was den Bedarf für einen Regionalflughafen in FN weiter mindert.

4.1.6 Bodenseeschifffahrt

V (3) Es wird vorgeschlagen, die Fährverbindungen Friedrichshafen-Romanshorn, Friedrichshafen-Konstanz und Meersburg-Konstanz in ein seeübergreifendes ÖPNV-Netz einzubinden sowie die Ausweitung des Angebotes und die Integration in einen Tarif- und Verkehrsverbund anzustreben.

Wir unterstützen diesen Vorschlag und fordern ergänzend, die **Fähren** nicht vorrangig unter dem Gesichtspunkt der Gewinnmaximierung zu betreiben, sondern sich bei den **Tarifen für Fußgänger und Radfahrer an den üblichen Kostendeckungsraten des ÖPNV zu orientieren**. Insbesondere darf der quadratmeterbezogene Preis für die Stellfläche von Fahrrädern künftig nicht mehr höher liegen als für den Transport von Autos. Für die Fährverbindung Romanshorn-Friedrichshafen ist ein 30-min-Takt anzustreben (neuer Zwischen-Takt mit kleineren Schiffen nur für Fußgänger und Radfahrer).

Eine Ausweitung der Katamaran-Verbindungen lehnen die Naturschutzverbände ab. Bereits heute unterliegt das Bodenseeufers einer Erosion durch Wellenschlag – verursacht durch den Katamaran (z.B. in Hagnau).

4.1.7 Fuß- und Radverkehr

Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2020)	Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2019)
4.1.7 Fuß- und Radverkehr	4.1.7 Fuß- und Radverkehr
G (1) Fuß- und Radverkehr sollen neben den Systemen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als gleichwertige Verkehrssysteme gefördert und weiterentwickelt werden.	G (1) Der Fuß- und Radverkehr soll neben den Systemen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als gleichwertiges Verkehrssystem gefördert und weiterentwickelt werden.

Wir begrüßen die neue Formulierung, um die Eigenständigkeit von Fußverkehr und Radverkehr deutlich zu machen.

Zu PS 4.1.7:

Die geänderte Formulierung („sollen“ statt „soll“) aus dem Plansatz wurde erfreulicherweise auch in dieser Begründung übernommen, aber im weiteren Satzverlauf nicht konsequent umgesetzt:

Vor dem Hintergrund, dass der größte Teil der heutigen Verkehrsbewegungen in Distanzen erfolgt, die sehr gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, sollen der Fuß- und Radverkehr und seine spezifische Infrastruktur besonders berücksichtigt und gefördert werden.

Da Fuß- und Radverkehr häufig verschiedene bzw. separate Infrastrukturen benötigen, sollte die Formulierung geändert werden in:

*...sollen der Fuß- und Radverkehr und **deren** spezifische Infrastrukturen besonders berücksichtigt und gefördert werden.*

G (2) Das Radnetz Baden-Württemberg und die ergänzenden Radnetzkonzeptionen der Kreise sollen zeitnah umgesetzt werden.

Diese Radnetz-Planungen sollten – analog zu den Planungen des BVWP oder GVP – nachrichtlich in den Regionalplan und seine Kartenwerke übernommen werden.

Im neuen Regionalplan soll der Fuß- und Radverkehr gefördert werden, es werden hierfür aber keine Verbindungen dargestellt. Zumindest die vorliegenden Verbindungen wie das RadNETZ Alltag und der Landesradfernweg sind in der Raumnutzungskarte darzustellen.

Der Veloring als eine attraktive, schnelle Radverbindung in Friedrichshafen sollte bis Immenstaad weitergeführt werden. Die Anzahl der täglichen Pendler von Friedrichshafen nach Immenstaad und umgekehrt von 700 bzw. 900 stellt neben den zahlreichen radfahrenden Touristen ein beachtliches Potential für die Nutzung des nach Westen verlängerten Velorings dar.

V (3) Es wird vorgeschlagen, die Strecke Friedrichshafen-Mecklenbeuren-Ravensburg-Weingarten-Baienfurt-Baindt als Radschnellverbindung zu entwickeln und umzusetzen.

*Diese vorgeschlagene Radschnellverbindung wird begrüßt und sollte **in die Raumnutzungskarte aufgenommen** werden.*

*Daneben regen wir an, **Gemeindeverbindungsstraßen, die eine nur geringe Bedeutung für den Kfz-Verkehr haben, aber wichtige Fahrrad-Routen darstellen, als Fahrradstraßen umzuwidmen**, um deren Attraktivität und Sicherheit für den Radverkehr zu steigern (Vorrang für Radverkehr, Tempo 30, Herausnahme aus Navi-Routen für Autoverkehr zur Verminderung von Kfz-Schleichverkehr). So können – unterhalb der anspruchsvollen Standards*

einer „Radschnellverbindung“ – rasch und kostengünstig attraktive Radverbindungen realisiert werden (Beispiel: Gemeindeverbindungsstraßen Kluftern-Ittendorf-Bürgberg)

4.3 Abfall

Abfall allgemein, Deponie Weiherberg FN

1. Allgemein

Die Zulassung von Deponie-Erweiterungen in Grünstreifen unter den u.g. Bedingungen finden wir sehr bedenklich. Die RPlan-Unterlagen sagen selbst, dass die Ausweisung von Vorranggebieten für abfalltechnische Anlagen umfangreiche Umweltuntersuchungen benötigen würden. Diese werden nun mit der Ausnahmeregelung umgangen.

*„Diese **Ausnahmeregelung** gilt nur für bestehende Entsorgungseinrichtungen in öffentlicher Trägerschaft. Voraussetzung für diese ausnahmsweise Zulässigkeit ist, dass diese baulichen Anlagen die Grundsätze nach Kapitel 4.3.0 berücksichtigen, zur Bewältigung eines an der Kreislaufwirtschaft orientierten Umgangs mit Abfall erforderlich sind und keine weiteren Festlegungen des Regionalplans entgegenstehen. Es ist zudem der Nachweis zu erbringen, dass keine zumutbaren Planungsalternativen außerhalb des Regionalen Grünstreifens bestehen und die Schutzziele gem. PS 3.1.0 nicht beeinträchtigt werden (s.o.).“*

Entwurf2 103/B54

2020_10_23_VV_TOP2.10 Infrastruktur-Abfall.pdf (GESICHERT) - Foxit Reader

Öffnen Ansicht Formular Schützen Freigeben Hilfe Sie wünschen...

1. Seite
Breite anpassen
sichtbaren Bereich anpassen

Umbrechen

66,67%

Nach links drehen
Nach rechts drehen

Texteingabe Hervorheben

Verknüpf
Lesezeich

Ansicht Kommentar Links

20_10_23_VV_TOP2... x

Regierungspräsidium Tübingen wird ein Kapitel 4.3 „Abfall“ in den Regionalplan aufgenommen.

2 Zentrale Inhalte der Stellungnahmen

Die wesentlichen Anregungen zu Kap. 4.3 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Landratsamt Bodenseekreis schlägt vor, ein Kapitel zum Thema Abfallentsorgung in die Fortschreibung des Regionalplans aufzunehmen. Es schlägt zudem vor, dieses Kapitel Abfallentsorgung sorgfältig auf fachlicher Ebene mit den Landkreisen Ravensburg und Sigmaringen und mit dem zuständigen Referat beim Regierungspräsidium Tübingen abzustimmen.
- Das Landratsamt Bodenseekreis weist darauf hin, dass bei den bestehenden Entsorgungseinrichtungen aufgrund zunehmender Anlieferfrequenz, zunehmender Sortiertiefe und steigenden Umwelt- bzw. Arbeitssicherheitsanforderungen kurz- und mittelfristig mehr Platz benötigt werden wird. Die bestehenden Infrastrukturfächen sowie auch notwendige Erweiterungsflächen liegen z.T. in Regionalen Grünzügen. Das Landratsamt Bodenseekreis sieht es daher als erforderlich an, Vorranggebiete für Abfalltechnische Anlagen in der Raumnutzungskarte des Regionalplans zu berücksichtigen und diese aus den Regionalen Grünzügen herauszulösen

2 Konsequenzen für den Planentwurf

In seiner Sitzung am 1. Juli 2020 hat der Planungsausschuss der Aufnahme des Kapitels in die laufende Fortschreibung des Regionalplans zugestimmt. Die Aufnahme erfolgte in Abstimmung mit den Landratsämtern und dem Regierungspräsidium Tübingen. Die Plansätze beinhalten allgemeine Grundsätze zum Abfall. Zudem werden die regionalbedeutsamen Entsorgungseinrichtungen in öffentlicher Trägerschaft nachrichtlich in der Raumnutzungskarte des Regionalplans dargestellt.

Die Ausweisung entsprechender Vorranggebiete für abfalltechnische Anlagen würde umfangreiche Verfahrensschritte mit Umwelt- und Alternativenprüfung nach sich ziehen, und ist daher aus Sicht des Regionalverbands in der laufenden Gesamtfortschreibung nicht leistbar. Um dennoch dem gewichtigen öffentlichen Belang einer nachhaltigen, umweltgerechten Abfallwirtschaft substanziell Raum einzuräumen, wurde der Plansatz 3.1.1 Z (3) im Regionalplan Anhörungsentwurf 2020 überarbeitet. Es wird auf die Sitzungsvorlage zu TOP 2.3 und die dort formulierten Ausnahmebestimmungen verwiesen.

In **Anlage** zu diesem Vorbericht finden sich die Ziele und Grundsätze zum PS 4.3 „Abfall“. Zudem enthält die Anlage die neugefasste Begründung der Plansätze.

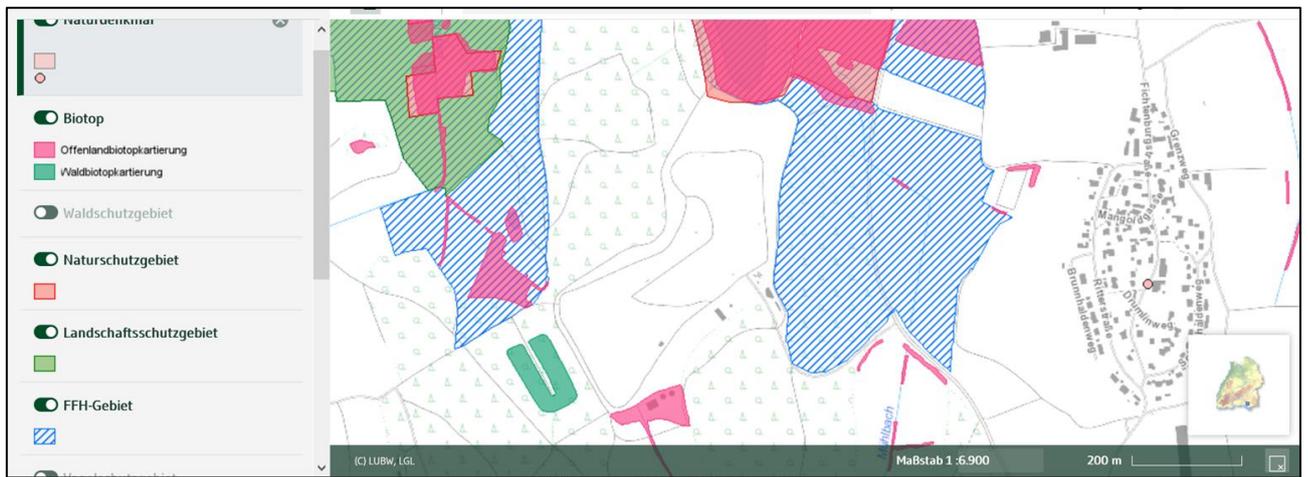
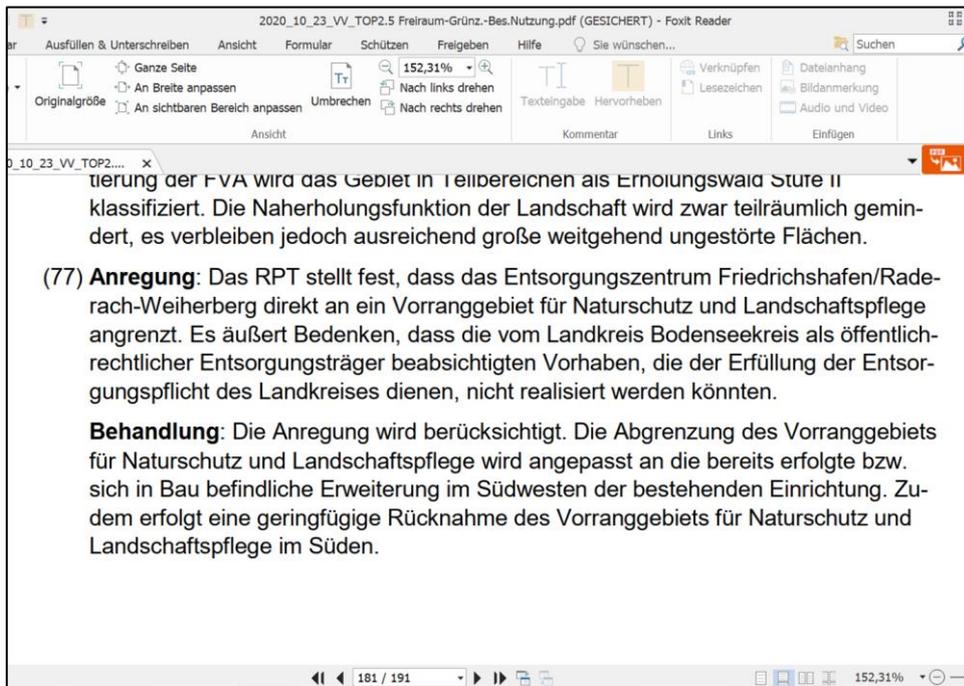
2 / 8

2. Deponie FN-Weiherberg

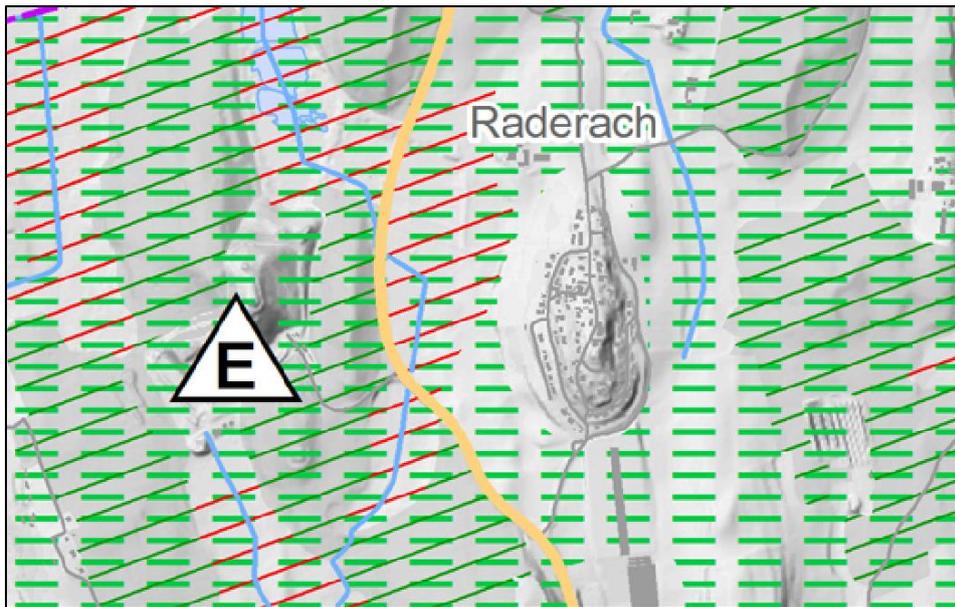
Hier widerspricht sich der Regionalplan selbst.

„Voraussetzung für diese ausnahmsweise Zulässigkeit [in Grünzügen] ist, dass (...) keine weiteren Festlegungen des Regionalplans entgegenstehen.“

Bei Weiherberg wäre ein Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege betroffen (= u.a. FFH-Gebiet und andere Schutzkategorien, s. LUBW-Karte). Infolgedessen wird das Vorranggebiet „angepasst“, anstatt die Erweiterung der Deponie anzupassen.



Zudem ist u.E. das Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege zu klein im Vergleich zu den vorhandenen Schutzgebieten.



Für Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Georg Heine
LNV-AK Ravensburg

gez.

Helga Hartmann
LNV AK Sigmaringen

Dr. Marion Morcher
LNV AK Bodenseekreis

Ulfried Miller
BUND-Regionalverband-Oberschwaben

Sabine Brandt
NABU-Bezirksgeschäftsstelle

Thomas Körner
NABU Bezirksverband