

**Planungsausschuss am 5. April 2017**

**- öffentlich -**

Vorlage zu TOP 2.6

**Fortschreibung des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben**

**Regionale Infrastruktur - Verkehrsinfrastruktur**

**- Beschluss**

### **Beschlussvorschlag**

Der Planungsausschuss stimmt dem vorliegenden Entwurf zur Regionalen Infrastruktur – Verkehrsinfrastruktur zu. Er beauftragt die Verbandsverwaltung, die rechtlich erforderlichen Planungen weiter auszuarbeiten und abzustimmen mit dem Ziel, einen offenlagefähigen Fortschreibungsentwurf zu fertigen.

## 1. Straßenverkehr

Im aktuellen Regionalplan sind unter Kapitel „4.1.2: Straßenverkehr“ die „Regional bedeutsamen Straßenbaumaßnahmen“ als Ziele der Raumordnung (gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 ROG) aufgeführt. Dort heißt es:

*„Das regional bedeutsame Straßennetz ist zu erhalten und weiter auszubauen. Soweit keine abgeschlossenen Straßenplanungen der Straßenbauverwaltung vorliegen, sind Freihaltetrassen für geplante bzw. später mögliche Straßenbaumaßnahmen von konkurrierenden Nutzungen freizuhalten. Die Trassen sind in der Raumnutzungskarte dargestellt.“*

Die Freihaltetrassen beruhen damals auf den gesetzlich verankerten Planungen des Bundes und des Landes (Bedarfsplan Bundesfernstraßen, Bedarfsplan Landesstraßen), aber auch auf nicht rechtlich (nach heutigem Maßstab) „durchgeprüften“ Vorschlägen und Überlegungen der Fachverwaltung, des Regionalverbandes und der Gemeinden / Städte.

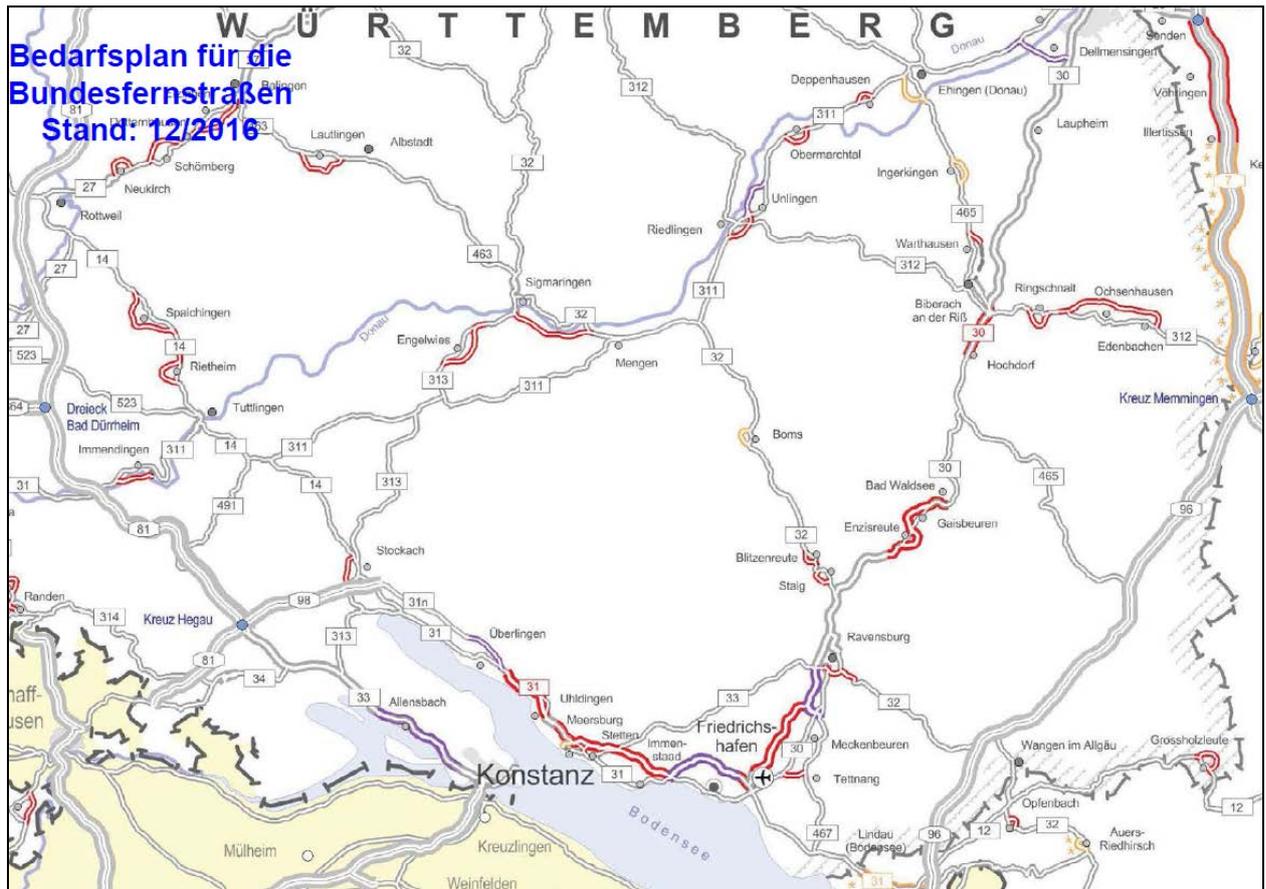
Die damalige Vorgehensweise für die Festlegung von Freihaltetrassen als Ziele der Raumordnung ist unter den heutigen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht mehr möglich. Heutzutage ist für Freihaltetrassen eine Strategische Umweltprüfung (SUP) mit zugehöriger Planungsalternativenprüfung notwendig. Im Übrigen sind im bestehenden Regionalplan zahlreiche Freihaltetrassen enthalten, die von den jeweiligen Baulastträgern nicht mehr weiter verfolgt werden. Aus all diesen Gründen werden in der Fortschreibung des Regionalplans nur Freihaltetrassen mit entsprechender Rechtsqualität aufgenommen, d.h. die eine bestimmte Konkretisierung bzw. eine rechtliche Legitimation erlangt haben. Dies sind bei den **Bundesfernstraßen** die Vorhaben, die durch die Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten sind (siehe Abb. 1). Das sind die Vorhaben, die sich auch auf der aktuellen Prioritätenliste des Regionalverbandes befinden. Die Verwaltung hatte vor dem Hintergrund der Fortschreibung des BVWP 2030 mit den zuständigen Straßenbauämtern der Kreise, der IHK Bodensee-Oberschwaben und dem Regierungspräsidium Tübingen eine gemeinsame Priorisierung der wichtigsten Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen erarbeitet. Ergebnis dieser Arbeit war eine Priorisierungsliste, die in der Verbandsversammlung vom 4. Dezember 2015 einstimmig verabschiedet wurde (siehe Anlage).

Die entsprechenden Vorhaben bei den Bundesfernstraßen werden als „Nachrichtliche Übernahme“ der Fachplanung in die Fortschreibung des Regionalplans übernommen.

Bei den **Landestraßen** werden die Projekte aus dem aktuellen „Maßnahmenplan Straße (Stand November 2013)“ des Generalverkehrsplans 2010 des Landes (siehe Abb. 2) als „Nachrichtliche Übernahme“ der Fachplanung übernommen.

Weitere Straßenbaumaßnahmen, die nicht im aktuellen „Maßnahmenplan Straße“ aufgeführt sind, jedoch bereits beplant werden bzw. von der Fachplanung als zukünftige Maßnahme gesehen werden (z.B. OU Bermatingen und OU Salem-Neufrach), können in einem separaten Plan als „Vorschläge“ aufgeführt werden. Diese werden nicht für verbindlich erklärt, die öffentlichen Planungsträger sollen sich aber bei ihren Planungen und Maßnahmen mit ihnen auseinandersetzen.

Die bereits im Bau befindlichen Vorhaben und Maßnahmen von Bundes-, Landes und Kreisstraßen werden im entsprechenden Plan als Bestand dargestellt.



Laufende und fest disponierte Projekte	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf
Laufende und fest disponierte Projekte (FD)	Vordringlicher Bedarf (VB)	Weiterer Bedarf (WB)
Laufende und fest disponierte Projekte - Engpassbeseitigung (FD-E)	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

Abb. 1: Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Ausschnitt, Stand 12/2016)

## 2. Schienenverkehr

Im aktuellen Regionalplan sind unter Kapitel „4.1.3: Schienenverkehr“ und den Unterkapiteln „Grundsätze“, „Schienennetz“, „Schienenpersonenverkehr“ und „Schienengüterverkehr“ viele regionalplanerische Festlegungen in Form von „Grundsätzen“ aufgeführt, es sind aber auch „Nachrichtliche Übernahmen“ und „Vorschläge“ dargestellt. Einige von diesen sind durch vielfach vom Regionalverband angestoßene Entwicklungen heute nicht mehr aktuell (z.B. Gründung von BOB und bodo, Elektrifizierung von Südbahn und Allgäubahn), viele jedoch weiterhin nötig (z.B. Verbesserung der Infrastruktur und des Fahrplanangebotes auf Bodenseegürtelbahn und Donaubahn, Ausbau von Güterverkehrsterminals).

Die Bestrebungen der Region und des Landes, das Fahrplanangebot auf der Bodenseegürtelbahn zwischen Lindau und Radolfzell weiter auszubauen, haben gezeigt, dass die Festlegung der dafür benötigten Doppelspurinseln je nach Fahrplanangebot variiert. Um diese Unsicherheit zu umgehen prüft die Verwaltung derzeit, den kompletten zweigleisigen Ausbau der Bodensee-

gürtelbahn zwischen Lindau und Radolfzell (bzw. auf dem Gebiet des Bodenseekreises) als Ziel der Raumordnung (gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 ROG) festzulegen und entsprechend in der Raumnutzungskarte darzustellen. Dies bedeutet, dass die entsprechenden Flächen für ein zweites Gleis parallel des vorhandenen Gleises von Bebauung freizuhalten sind.

### 3. Weitere Kapitel zur Verkehrsinfrastruktur

In den weiteren Kapiteln des aktuellen Regionalplans („Öffentlicher Personennahverkehr“, „Luftverkehr“ und „Bodenseeschifffahrt“) sind viele regionalplanerische Festlegungen in Form von „Grundsätzen“ aufgeführt, es sind aber auch „Vorschläge“ dargestellt. Diese Kapitel sollen auch im aktuellen Regionalplan übernommen werden. Zudem ist angedacht, ein zusätzliches Kapitel „Fuß- und Radverkehr“ aufzunehmen. Alle Kapitel befinden sich z.Z. noch in der Bearbeitung. In den Kapiteln wird wiederum mit „Grundsätzen“ und „Vorschlägen“ gearbeitet.



Maßnahmenplan des Generalverkehrsplanes Teil Straße	
Stand November 2013	
	Ausbaumaßnahmen
	Neubaumaßnahmen
	Bahnübergangsbeseitigungen

Abb. 2: Maßnahmenplan des Generalverkehrsplanes, Teil Straße (Ausschnitt, Stand 11/2013)

### Prioritätenliste RVBO mit Bewertungen des BVWP 2030

Rang	Projektbezeichnung	Kriterien nach BVWP 2030								
		Einstufung BVWP 2030	VFS 0/1	Kosten (Mio. €)	Verkehrsbelastung (Kfz/24h)	Modul A (NKV)	Modul B	Modul C	Modul D	Planungsstand
1	B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/ Eschach	VB	ja	111,8	30.000	8,3	mittel	nicht bewertungsrelevant	unbedeutend	Vorplanung/ Linienfindung
2	B 31 Meersburg/W – Immenstaad	VB	ja	120,5	32.000 (Hauptprojekt)	8,8 (Hauptprojekt)	mittel	nicht bewertungsrelevant	hoch	ROV+Linienbestimmung
3	B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	VB	nein	107,7	19.000	4,0	gering	nicht bewertungsrelevant	gering	RE-Entwurf (neu zu erstellen)
4a	B 311n/B 313 Sigmaringen – Mengen	VB	ja	70	11.000 (Hauptprojekt)	4,0 (Hauptprojekt)	hoch	gering	unbedeutend	ROV+Linienbestimmung+ Vorplanung
4b	B 311n/B 313 Engelswies – Vilsingen	VB	ja	36	11.000 (Hauptprojekt)	4,0 (Hauptprojekt)	mittel	gering	mittel	ROV+Linienbestimmung+ Vorplanung
5a	B 30 OU Enzisreute	VB	ja	42,9	25.000 (Hauptprojekt)	6,9 (Hauptprojekt)	mittel	gering	unbedeutend	Ohne Planung
5b	B 30 OU Gaisbeuren	VB	ja	50	25.000 (Hauptprojekt)	6,9 (Hauptprojekt)	gering	gering	mittel	Ohne Planung
6	B 31 Friedrichshafen/ Waggershausen – FN/B 30 alt	VB	ja	29,2	38.000	4,6	mittel	nicht bewertungsrelevant	unbedeutend	Ohne Planung

Rang	Projektbezeichnung	Kriterien nach BVWP 2030								
		Einstufung BVWP 2030	VFS 0/1	Kosten (Mio. €)	Verkehrsbelastung (Kfz/24h)	Modul A (NKV)	Modul B	Modul C	Modul D	Planungsstand
<b>7</b>	B 31 Überlingen/O – Oberuhldingen	VB	ja	41	32.000 (Hauptprojekt)	8,8 (Hauptprojekt)	mittel	nicht bewertungsrelevant	unbedeutend	ROV+Linienbestimmung
<b>8</b>	B 31 Oberuhldingen – Meersburg/W	VB	ja	112,8	32.000 (Hauptprojekt)	8,8 (Hauptprojekt)	mittel	nicht bewertungsrelevant	unbedeutend	ROV+Linienbestimmung
<b>9</b>	B 467 Querspange Tettngang (Hirschlatt-Tettngang)	VB	ja	9,1	16.000	>10	gering	nicht bewertungsrelevant	unbedeutend	Ohne Planung
<b>10</b>	B 32 Verlegung bei Blitzenreute (OU Blitzenreute)	VB	ja	21,1	10.000	5,5	mittel	nicht bewertungsrelevant	hoch	Ohne Planung
<b>11</b>	B 12 OU Großholzleute	VB	ja	11,4	12.000	6,6	hoch	nicht bewertungsrelevant	hoch	Ohne Planung
<b>Neu</b>	B 32 OU Staig	VB	ja	25,9	11.000	3,4	mittel	nicht bewertungsrelevant	unbedeutend	Ohne Planung
<b>Neu</b>	B 32 OU Boms	WB	ja	4,9	8.000	2,4	mittel	nicht bewertungsrelevant	unbedeutend	Ohne Planung
<b>Neu</b>	B 33 Verlegung bei Meersburg	WB	Nein	38,8	8.000	1,6	mittel	nicht bewertungsrelevant	hoch	Ohne Planung

### **Erläuterungen:**

Die Daten stammen aus dem Projektinformationssystem (PRINS) des BVWP 2030.

**Einstufung:** VB=Vordringlicher Bedarf, WB\*=Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, WB=Weiterer Bedarf.

**VFS 0/1:** Räumliche Verbindungsfunktionsstufe 0 bzw. 1 nach Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) = großräumig wirksames Projekt

**Kosten:** Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014).

**Verkehrsbelastung:** Künftige mittlere Verkehrsbelastung im Planfall 2030.

**Modul A (NKV):** Nutzen-Kosten-Verhältnis.

**Modul B:** Umweltbetroffenheit.

**Modul C:** Raumordnerische Bedeutung.

**Modul D:** Städtebauliche Bedeutung.

**Anmerkung:** Bei der Bewertung der Maßnahme „B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach“ wurde die Westvariante zu Grunde gelegt. Dies bedeutet jedoch noch keine Festlegung auf eine bestimmte Variante.