

Verbandsversammlung am 23. Oktober 2020

- öffentlich -

Vorlage zu TOP 2.9

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

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

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung stimmt den in der Sitzungsvorlage dargestellten und in der Sitzung erläuterten Änderungen der Plansätze in Kapitel 4.1 (Text und Karte) zu und beschließt, diese dem zweiten Anhörungsentwurf zur Fortschreibung des Regionalplans zugrunde zu legen.

1 Zentrale Inhalte der Stellungnahmen

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

- Von der Obersten Raumordnungsbehörde (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau) werden konkrete Vorschläge zur Präzisierung mehrerer Plansätze sowie zur Formulierung der Begründungen gemacht.
- Die Höhere Raumordnungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen) schlägt u.a. vor, den Plansatz 4.1.1 N (3) in zwei Plansätze zu teilen sowie die Plansätze im Kapitel 4.1.2 entsprechend ihrer Festlegung als Grundsätze anzupassen. Zudem sollte der Plansatz 4.1.2 G (4) zum Vorschlag abgeändert werden.
- Die Landratsämter Sigmaringen, Ravensburg und Bodenseekreis befürworten und begrüßen die Festlegungen in den Plansätzen und geben Hinweise zur Präzisierung einiger Plansätze.
- Die Stadt Friedrichshafen weist auf das Fehlen bestimmter Eintragungen in der Raumnutzungskarte hin und bittet um die Aufnahme weiterer Festlegungen in die Raumnutzungskarte.
- Mehrere Städte und Gemeinden bitten um die Aufnahme von weiteren Trassenvorschlägen von Straßen in den Plansätzen und in der Raumnutzungskarte. Zudem gibt es mehrere Vorschläge zur Abänderung des Verlaufes bestimmter Trassen.
- Mehrere Städte und Gemeinden bitten um Ergänzungen im Kapitel 4.1.2 (Schienenverkehr), u.a. werden Ergänzungen bei den Schienenprojekten vorgeschlagen.
- Vielfach wird auch die Aufnahme der Radverkehrsnetze der Kreise in die Raumnutzungskarte angeregt.
- Der Landesnaturschutzverband und der VCD äußern grundsätzliche Kritik an der nachrichtlichen Übernahme der Straßenbauprojekte aus dem Bedarfsplan Straßen des Bundes sowie den zugrunde gelegten Verkehrsprognosen des Bundes. Zudem lehnen sie viele Trassenverläufe als inakzeptabel ab. Ausdrücklich begrüßt werden die Festlegungen in Kapitel 4.1.2 (Schienenverkehr) und auch in Kapitel 4.1.4 (Güterverkehr/Kombinierter Verkehr). Diesbezüglich fordern sie jedoch noch weitergehende Festlegungen, u.a. auch zur Elektrifizierung und den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Abtaltbahn. Zudem wird in Kapitel 4.1.4 (Luftverkehr) die Streichung des Plansatzes G (1) und die Schließung des Flughafens Friedrichshafen gefordert. In Kapitel 4.1.7 (Fuß- und Radverkehr) werden Ergänzungen und Präzisierungen vorgeschlagen.
- Von Seiten der Öffentlichkeit wurde mehrfach Kritik an bestimmten Trassenverläufen bei Straßenprojekten geäußert. Auch die Zunahme der Verkehrsbelastung durch die beabsichtigte Ausweisung von Vorranggebieten für Gewerbe sowie Kiesabbau wurde häufig thematisiert.
- Eine umfangreiche Stellungnahme der Initiative Bodensee-S-Bahn fordert die grundlegende Wende im Verkehrssektor und die drastische Reduktion der aufgelisteten Straßenprojekte. Zudem fordert sie den weitgehend zweigleisigen Ausbau der bestehenden

Schienenstrecken sowie die Planung neuer Schienenstrecken, teilweise als Wiederaufbau bereits abgebauter Strecken.

- Eine ebenfalls umfangreiche Stellungnahme der Initiative B 30 regt Präzisierungen bei den Plansätzen sowie Ergänzungen bei den Straßenprojekten an. Zudem macht sie Vorschläge zur Auf- bzw. Abstufung von bestimmten Straßenzügen.

2 Konsequenzen für den Planentwurf

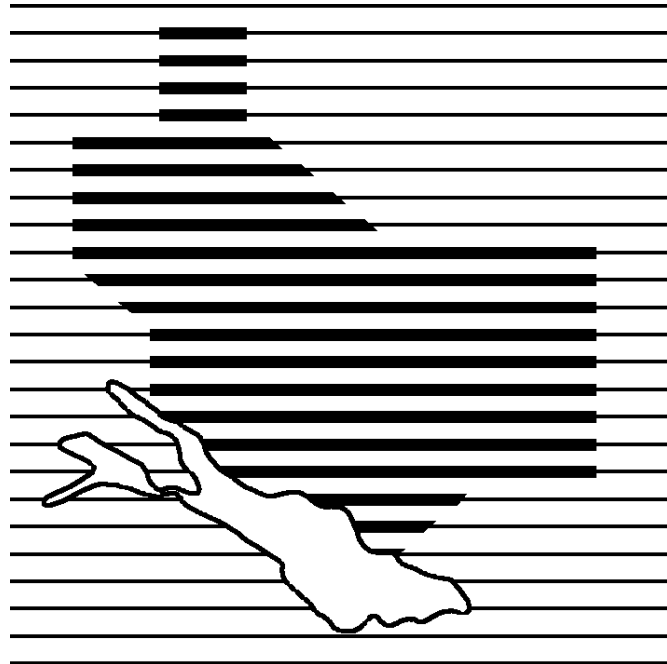
Die Anregungen und Vorschläge der Obersten Raumordnungsbehörde und der Höheren Raumordnungsbehörde zur Präzisierung mehrerer Plansätze sowie zur Formulierung der Begründungen werden seitens der Verbandsverwaltung größtenteils für sinnvoll erachtet und berücksichtigt. Die vorgeschlagenen Ergänzungen präzisieren die Regelungen der Plansätze und tragen damit zur Rechtssicherheit des Planwerks insgesamt bei (s. auch textliche Neufassung des Kapitels 4.1 in der Anlage).

Die von Seiten der Städte und Gemeinden geäußerten Vorschläge zu den Ergänzungen von Projekten für den Straßen- und Schienenverkehr wurden, soweit verkehrlich sinnvoll und nachvollziehbar, berücksichtigt. Ebenso die entsprechenden Ergänzungen und Berichtigungen in der Raumnutzungskarte.

Die von Seiten der Öffentlichkeit geäußerten Vorschläge zu den Bahnstrecken wurden teilweise aufgenommen, so z.B. in den Plansätzen 4.1.2 V(3) und V (4).

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

In der **Anlage** zu diesem Vorbericht sind die Plansätze des überarbeiteten Planentwurfs denen des Anhörungsentwurfs von 2019 gegenübergestellt. Dabei sind die geänderten Textpassagen grau hinterlegt (linke Spalte: kommt neu hinzu / rechte Seite: fällt weg). Zudem enthält die Anlage die textlich neugefasste Begründung der Plansätze.



Regionalplan Bodensee- Oberschwaben

Kap. 4

Regionale Infrastruktur

4.1 Verkehr

Vorlage zur Verbandsversammlung am 23. Oktober 2020

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
Hirschgraben 2 - 88214 Ravensburg
fon +49 751 36354-0 - fax +49 751 36354-54
email info@rvbo.de - web www.rvbo.de

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2020)

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2019)

4.1.0 Allgemeine Grundsätze

G (1) Das Verkehrssystem in der Region soll zur Stärkung und Weiterentwicklung der Region als attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort beitragen. Dazu soll es so gestaltet werden, dass

- die leistungsfähigen Verbindungen in die benachbarten Wirtschaftsräume sowie in die europäischen Verkehrsnetze **gewährleistet und verbessert** werden,
- die täglichen Pendelwege zu den Arbeits- und Ausbildungsplätzen und zu den Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten in den Zentralen Orten, insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Radverkehr erleichtert werden,
- die Lärmbelastung vermindert und der Ausstoß von Feinstäuben und Luftschadstoffen reduziert wird,
- die Verkehrssicherheit der aktiven Verkehrsteilnehmer und der passiven Betroffenen gewährleistet wird,
- möglichst wenig neue Flächen für den Verkehrszweck in Anspruch genommen werden und eine weitere Zerschneidung der Landschaft und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermieden wird.

G (2) Durch die stärkere Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr im Sinne einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung sollen die verkehrsbedingten Belastungen verringert und eine umweltverträgliche Mobilität gefördert werden.

G (3) Im Sinne einer umweltverträglichen Mobilität soll der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsträger und Mobilitätsangebote am gesamten Personen- und Güterverkehr gesteigert werden. Hierzu sollen

- dem öffentlichen Verkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr,
- dem Schienenverkehr Priorität gegen-

4.1.0 Allgemeine Grundsätze

G (1) Das Verkehrssystem in der Region soll zur Stärkung und Weiterentwicklung der Region als attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort beitragen. Dazu soll es so gestaltet werden, dass

- die leistungsfähigen Verbindungen in die benachbarten Wirtschaftsräume sowie in die europäischen Verkehrsnetze verbessert werden,
- die täglichen Pendelwege zu den Arbeits- und Ausbildungsplätzen und zu den Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten in den Zentralen Orten, insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Radverkehr erleichtert werden,
- die Lärmbelastung vermindert und der Ausstoß von Feinstäuben und Luftschadstoffen reduziert wird,
- die Verkehrssicherheit der aktiven Verkehrsteilnehmer und der passiven Betroffenen gewährleistet wird,
- möglichst wenig neue Flächen für den Verkehrszweck in Anspruch genommen werden und eine weitere Zerschneidung der Landschaft und Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vermieden wird.

G (2) Durch die stärkere Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr im Sinne einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung sollen die verkehrsbedingten Belastungen verringert und eine umweltverträgliche Mobilität gefördert werden.

G (3) Im Sinne einer umweltverträglichen Mobilität soll der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsträger und Mobilitätsangebote am gesamten Personen- und Güterverkehr gesteigert werden. Hierzu sollen

- dem öffentlichen Verkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr,
- dem Schienenverkehr Priorität gegen-

<p>über dem motorisierten Straßen- und Flugverkehr,</p> <ul style="list-style-type: none"> - in der Nahmobilität dem Fuß- und dem Radverkehr Priorität gegenüber motorisierten Verkehren <p>eingeräumt werden.</p> <p>G (4) Für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsnetze sollen organisatorische und betriebliche Maßnahmen Vorrang gegenüber baulichen Maßnahmen haben.</p> <p>G (5) Der Erhalt des Bestandsnetzes soll Vorrang vor einem Ausbau der Verkehrswege haben. Der flächensparende Ausbau des vorhandenen Straßen- und Schienennetzes soll Vorrang vor einer Neutrassierung haben.</p> <p>G (6) Die Verknüpfung der Verkehrsmittel und Transportsysteme ist zu erhöhen. Hierzu sollen die entsprechenden Knotenpunkte ausgebaut und die Erreichbarkeit verbessert werden.</p>	<p>über dem motorisierten Straßen- und Flugverkehr,</p> <ul style="list-style-type: none"> - in der Nahmobilität dem Fuß- und dem Radverkehr Priorität gegenüber motorisierten Verkehren <p>eingeräumt werden.</p> <p>G (4) Für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsnetze sollen organisatorische und betriebliche Maßnahmen Vorrang gegenüber baulichen Maßnahmen haben.</p> <p>G (5) Der Erhalt des Bestandsnetzes soll Vorrang vor einem Ausbau der Verkehrswege haben. Der flächensparende Ausbau des vorhandenen Straßen- und Schienennetzes soll Vorrang vor einer Neutrassierung haben.</p> <p>G (6) Die Verknüpfung der Verkehrsmittel und Transportsysteme ist zu erhöhen. Hierzu sollen die entsprechenden Knotenpunkte ausgebaut werden.</p>
--	--

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2020)

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2019)

4.1.1 Straßenverkehr

G (1) Das regionalbedeutsame Straßennetz soll funktionsgerecht erhalten und weiterentwickelt werden, um dauerhaft eine äußere Anbindung und innere Erschließung der Region gewährleisten zu können.

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.

N (3) Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßen- ausbaugesetzes vom 23.12.2016) im „Vordringlichen Bedarf“ enthaltenen Straßenbaumaßnahmen werden nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt.

V (4) Bei der Umsetzung der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßen- ausbaugesetzes vom 23.12.2016) im „Vordringlichen Bedarf“ enthaltenen Straßenbaumaßnahmen hat sich die Region auf folgende Reihenfolge geeinigt:

- B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg / Eschach
- B 31 Meersburg-West – Immenstaad*
- B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)
- B 311n / B 313 Mengen – Engelswies
- B 30 Enzisreute – Gaisbeuren
- B 31 Friedrichshafen / Waggerhausen – Friedrichshafen (B 30 alt)
- B 31 Überlingen-Ost – Oberuhldingen
- B 31 Oberuhldingen – Meersburg-West
- B 467 Querspange Tettnang
- B 32 OU Blitzenreute
- B 12 OU Großholzleute
- B 32 OU Staig

N (5) Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßen- ausbaugesetzes vom 23.12.2016) im

4.1.1 Straßenverkehr

G (1) Das regionalbedeutsame Straßennetz soll funktionsgerecht erhalten und weiterentwickelt werden, um dauerhaft eine äußere Anbindung und innere Erschließung der Region gewährleisten zu können.

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.

N (3) Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßen- ausbaugesetzes vom 23.12.2016) im „Vordringlichen Bedarf“ enthaltenen Straßenbaumaßnahmen werden nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt. Bei der Umsetzung der Maßnahmen hat sich die Region auf folgende Reihenfolge geeinigt:

- B 30 Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg / Eschach
- B 31 Meersburg-West – Immenstaad
- B 32 OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)
- B 311n / B 313 Mengen – Engelswies
- B 30 Enzisreute – Gaisbeuren
- B 31 Friedrichshafen / Waggerhausen – Friedrichshafen (B 30 alt)
- B 31 Überlingen-Ost – Oberuhldingen
- B 31 Oberuhldingen – Meersburg-West
- B 467 Querspange Tettnang
- B 32 OU Blitzenreute
- B 12 OU Großholzleute
- B 32 OU Staig

N (4) Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Änderung des Fernstraßen- ausbaugesetzes vom 23.12.2016) im

<p>„Weiteren Bedarf“ enthaltenen Straßenbaumaßnahmen werden nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 32 OU Boms - B 33 Verlegung bei Meersburg <p>N (6) Die im Maßnahmenplan Landesstraßen des Generalverkehrsplans (GVP) 2010 enthaltene Neubaumaßnahme wird nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L 314 OU Mennisweiler <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>N (8) Das regionalbedeutsame Straßennetz wird auf Grundlage des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 1986 nach seinen raumordnerischen Funktionen in die drei nachfolgenden Kategorien eingeteilt und in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellt:</p> <p><u>Kategorie I, Großräumiger Verkehr:</u> Verbindung zwischen Oberzentren und Verdichtungsräumen sowie Verbindung zwischen benachbarten Oberzentren</p> <p><u>Kategorie II, Überregionaler Verkehr:</u> Verbindung von Mittelzentren zum zugehörigen Oberzentrum sowie Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren</p>	<p>„Weiteren Bedarf“ enthaltene Straßenbaumaßnahme wird nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 32 OU Boms <p>N (5) Die im Maßnahmenplan Landesstraßen des Generalverkehrsplans (GVP) 2010 enthaltene Neubaumaßnahme wird nachrichtlich in der Raumnutzungskarte dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L 314 OU Mennisweiler <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 <p>N (7) Das regionalbedeutsame Straßennetz wird auf Grundlage des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 1986 nach seinen raumordnerischen Funktionen in die drei nachfolgenden Kategorien eingeteilt und in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellt:</p> <p><u>Kategorie I:</u> Verbindung zwischen Oberzentren und Verdichtungsräumen sowie Verbindung zwischen benachbarten Oberzentren</p> <p><u>Kategorie II:</u> Verbindung von Mittelzentren zum zugehörigen Oberzentrum sowie Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren</p> <p><u>Kategorie III:</u> Verbindung von Unter- und Klein-</p>
---	---

Kategorie III, Regionaler Verkehr: Verbindung von Unter- und Kleinzentren zum zugehörigen Mittelzentrum sowie zwischen Unter- und Kleinzentren untereinander.

V (9) Abweichend von PS 4.1.1 (7) wird vorgeschlagen, folgende Straßenzüge aufgrund der veränderten raumordnerischen Funktion folgender Kategorie zuzuordnen:

- B 30 Ravensburg-Friedrichshafen, Kat. I (vorher Kat. II)
- B 32 Scheer-Sigmaringendorf-Sigmaringen, Kat. III (vorher keine Kat.)
- B 33 Ravensburg-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.)

*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.

zentren zum zugehörigen Mittelzentrum sowie zwischen Unter- und Kleinzentren untereinander.

V (8) Abweichend von PS 4.1.1 (7) wird vorgeschlagen, folgende Straßenzüge aufgrund der veränderten raumordnerischen Funktion folgender Kategorie zuzuordnen:

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

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2020)

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2019)

4.1.2 Schienenverkehr

4.1.2 Schienenverkehr

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

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

Z (2) Für die Anlage eines zusätzlichen Gleises werden im Verlauf der nach genannten 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.

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

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

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

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

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

- Allgäubahn ((Württembergisch) Aulendorf-Kißlegg): Elektrifizierung
- Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen): Elektrifizierung
- Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen)): Elektrifizierung
- Killertalbahn ((Hechingen)-Gammertingen): Elektrifizierung
- Zollernbahn ((Tübingen-Albstadt)-

- Allgäubahn ((Württembergisch) Aulendorf-Kißlegg): Elektrifizierung
- Bodenseegürtelbahn ((Radolfzell)-Überlingen-Friedrichshafen): Elektrifizierung
- Donaubahn ((Ulm)-Herbertingen-Mengen-Sigmaringen-(Tuttlingen)): Elektrifizierung
- Killertalbahn ((Hechingen)-Gammertingen): Elektrifizierung
- Zollernbahn ((Tübingen-Albstadt)-

<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>
---	--

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2020)

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2019)

4.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

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

4.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

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

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

- G (1) Der Wirtschaftsraum Bodensee-Oberschwaben soll leistungsfähig an den überregionalen Schienengüterverkehr angebunden werden. Die Systemvorteile der Bahn im Güterverkehr sollen durch Kooperation mit anderen Verkehrsträgern ausgebaut werden. Der Straßengüterverkehr soll verstärkt auf die Schiene verlagert werden.
- 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.
- 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.

- 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.

Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2020)	Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2019)
4.1.5 Luftverkehr	4.1.5 Luftverkehr
<p>G (1) Der Flughafen Friedrichshafen soll in seiner Funktion als Regionalflughafen bedarfsgerecht erhalten und gesichert werden.</p> <p>G (2) Die Verkehrslandeplätze Leutkirch-Unterzeil, Mengen-Hohentengen und Pfulendorf sollen für die Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt bedarfsgerecht erhalten und gesichert werden.</p>	<p>G (1) Der Flughafen Friedrichshafen soll in seiner Funktion als Regionalflughafen bedarfsgerecht erhalten und gesichert werden.</p> <p>G (2) Die Verkehrslandeplätze Leutkirch-Unterzeil, Mengen-Hohentengen und Pfulendorf sollen für die Zwecke der Allgemeinen Luftfahrt bedarfsgerecht erhalten und gesichert werden.</p>

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2020)

Festlegungen des Regionalplans 2020
(Entwurf zur Anhörung 2019)

4.1.6 Bodenseeschifffahrt

4.1.6 Bodenseeschifffahrt

- G (1) Die Bodenseeschifffahrt soll an der limnologischen Funktion des Bodensees sowie an seiner Funktion als Trinkwasserspeicher und Erholungsraum orientiert werden.

- G (2) Das Angebot der Personen- und Ausflugsschifffahrt auf dem Bodensee (Kurs- und Sonderverkehre) soll im länderübergreifenden Verkehrsverbund für den Fremdenverkehr, die Erholung und den Berufsverkehr erhalten, verbessert und jahreszeitlich ausgeweitet werden.

- 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.

- V (4) Der Bodensee soll für die Sport- und Vergnügungsschifffahrt offen bleiben, soweit nicht vorrangige Belange des Gewässerschutzes, des Schutzes der Flachwasserzone und der Schilfbestände, des Natur- und Landschaftsschutzes und der Fischerei entgegenstehen. Bei der motorisierten Sport- und Vergnügungsschifffahrt sollen eine Beschränkung der Bootszulassungen und andere einschränkende Maßnahmen anlass- und bedarfsbezogen geprüft werden. Die Zahl der Liegeplätze soll nicht über das heutige Maß erweitert werden.

- G (1) Die Bodenseeschifffahrt soll an der limnologischen Funktion des Bodensees sowie an seiner Funktion als Trinkwasserspeicher und Erholungsraum orientiert werden.

- G (2) Das Angebot der Personen- und Ausflugsschifffahrt auf dem Bodensee (Kurs- und Sonderverkehre) soll im länderübergreifenden Verkehrsverbund für den Fremdenverkehr, die Erholung und den Berufsverkehr erhalten, verbessert und jahreszeitlich ausgeweitet werden.

- 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.

- G (4) Der Bodensee soll für die Sport- und Vergnügungsschifffahrt offen bleiben, soweit nicht vorrangige Belange des Gewässerschutzes, des Schutzes der Flachwasserzone und der Schilfbestände, des Natur- und Landschaftsschutzes und der Fischerei entgegenstehen. Bei der motorisierten Sport- und Vergnügungsschifffahrt sollen eine Beschränkung der Bootszulassungen und andere einschränkende Maßnahmen geprüft werden. Die Zahl der Liegeplätze soll nicht über das heutige Maß erweitert werden.

Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2020)	Festlegungen des Regionalplans 2020 (Entwurf zur Anhörung 2019)
<p>4.1.7 Fuß- und Radverkehr</p> <p>G (1) Fuß- und Radverkehr sollen neben den Systemen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als gleichwertige Verkehrssysteme gefördert und weiterentwickelt werden.</p> <p>G (2) Das Radnetz Baden-Württemberg und die ergänzenden Radnetzkonzeptionen der Kreise sollen zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>V (3) Es wird vorgeschlagen, die Strecke Friedrichshafen-Mecklenbeuren-Ravensburg-Weingarten-Baienfurt-Baindt als Radschnellverbindung zu entwickeln und umzusetzen.</p>	<p>4.1.7 Fuß- und Radverkehr</p> <p>G (1) Der Fuß- und Radverkehr soll neben den Systemen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als gleichwertiges Verkehrssystem gefördert und weiterentwickelt werden.</p> <p>G (2) Das Radnetz Baden-Württemberg und die ergänzenden Radnetzkonzeptionen der Kreise sollen zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>V (3) Es wird vorgeschlagen, die Strecke Friedrichshafen-Mecklenbeuren-Ravensburg-Weingarten-Baienfurt-Baindt als Radschnellverbindung zu entwickeln und umzusetzen.</p>

Begründungen

zu PS 4.1.0

Der Verkehr wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Die Verkehrsprognosen nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) sagen für den Zeitraum 2010 bis 2030 eine Zunahme der Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland um insgesamt 12,2% voraus. Die Transportleistung im Güterverkehr soll im selben Zeitraum mit 38 % noch deutlich stärker ansteigen.

Dieser Entwicklung muss die Region Bodensee-Oberschwaben Rechnung tragen, um weiterhin ein attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort zu bleiben. Hierfür ist die entsprechende Ausgestaltung der Verkehrsnetze und der Verkehrsangebote erforderlich. Dazu gehört

- der umweltverträgliche Ausbau und die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur vor allem für die umweltfreundlichen Verkehrsträger,
- die Ausschöpfung der organisatorischen und betrieblichen Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze,
- die verbesserte Verknüpfung der einzelnen Verkehrsnetze und Verkehrsträger,
- eine mit der Siedlungs- und Freiraumplanung abgestimmte und zusammenhängende Verkehrsplanung.

Die prognostizierte Zunahme des Verkehrsaufkommens beeinträchtigt zunehmend die Wohn- und Umweltqualität durch Lärm- und Umweltverschmutzung. Daher sind bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht nur die gesamtwirtschaftliche Nutzungs- und Sicherheitsüberlegungen zu beachten, sondern insbesondere die negativen Umweltaspekte des Straßenverkehrs mit seinen nachteiligen Wirkungen für die Bevölkerung, die Natur und die Landschaft. Sind Verkehre nicht zu vermeiden, sollen sie möglichst auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden. Im Bereich der Nahmobilität sind dies der Rad- und Fußverkehr, im Nah-, Regional- und Fernverkehr die Bahn und der Bus.

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 durch konsequente Verfolgung des Systems der Entwicklungsachsen und der Zentralen Orte sowie des Leitbildes der kurzen Wege soll geachtet werden.

zu PS 4.1.1

Die Region Bodensee-Oberschwaben weist ein dichtes Straßennetz auf, das größtenteils gut ausgebaut ist. Es fehlt aber der durchgehend leistungsfähige Ausbau des großräumigen, überregionalen Straßennetzes. Daher sind Ergänzungen und Ausbauten des Straßennetzes dort notwendig, wo sie Kapazitätsengpässe und Erreichbarkeitsdefizite beheben und die äußere Anbindung und innere Erschließung der Region verbessern. Die Entlastung der Städte und Gemeinden vom Durchgangsverkehr und die Erschließung von Industrie- und Gewerbestandorten sollen dabei im Vordergrund stehen.

Grundlage für den Aus- und Neubau des regionalbedeutsamen Straßennetzes bei den Bundesstraßen ist der Bedarfsplan des Bundes für die Bundesfernstraßen (als Anlage der Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 23.12.2016) mit den im „Vordringlichen Bedarf“ und „Weiteren Bedarf“ enthaltenen Straßenbaumaßnahmen. Für die Umsetzung der Maßnahmen

des „Vordringlichen Bedarfs“ hat sich die Region auf die in PS 4.1.1 (4) aufgeführte Reihenfolge geeinigt (Beschluss Verbandsversammlung vom 04.12.2015).

Grundlage für den Aus- und Neubau des regionalbedeutsamen Straßennetzes bei den Landesstraßen ist der Maßnahmenplan Landesstraßen des Generalverkehrsplans (GVP) 2010 mit den enthaltenen Neubaumaßnahmen.

Zudem werden den Trägern der Verkehrsplanung auf Bundes- und Landesebene die in PS 4.1.1 (7) enthaltenen Straßenprojekte zur Umsetzung vorgeschlagen. Sie sind auf Grundlage von vielen Abstimmungsprozessen (u.a. Verkehrsforum Landkreis Sigmaringen vom 20.01.2011) mit den entsprechenden Vertretern auf Landesebene und kommunaler Ebene als vorrangig eingestuft worden.

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

Das aus der zentralörtlichen Gliederung hergeleitete regionalbedeutsame Straßennetz der Region ist in der Raumnutzungskarte dargestellt. Es handelt sich hierbei vorwiegend um eine nachrichtliche Übernahme der im Rahmen des Generalverkehrsplanes 1986 Baden-Württemberg vorgenommenen „Kategorisierung der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Baden-Württemberg“. Abweichend hierzu wird vorgeschlagen, die Kategorisierung bestimmter Straßenzüge aufgrund veränderter Verbindungsbedeutung durch Neubaumaßnahmen und Netzergänzungen zu aktualisieren. Ergänzend ist in den Ortslagen der Städte und Gemeinden die funktionale Gliederung des Straßennetzes dargestellt worden, um den Netzzusammenhang in der Region besser verdeutlichen zu können.

zu PS 4.1.2

Durch den Ausbau des regionalbedeutsamen Schienennetzes und des Verkehrsangebotes auf der Schiene wird die Verlagerung des Individualverkehrs im Berufs- und Freizeitverkehr weg vom PKW deutlich vorangetrieben. Zudem unterstützt dies die regionale Integration, die verbesserte Anbindung der ländlichen Teilräume an die Mittel- und Oberzentren sowie die Anbindung an das Streckennetz des Fernverkehrs. Hierzu bedarf es insbesondere der Elektrifizierung und den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecken.

Für die in PS 4.1.2 (2) aufgeführten Strecken legt der Regionalverband „Freihaltetrasse für den Schienenverkehr (Ausbau)“ fest. Vorgesehen ist der zweigleisige Ausbau der o.g. Strecken. Ob dieser Ausbau vollständig realisierbar ist, muss in vertiefenden Planungsebenen konkretisiert werden. 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, die verschiedenen, konzeptionell unterschiedlichen Ausbaumöglichkeiten „nicht zu verbauen“, sondern diese langfristig planerisch zu sichern und die dafür benötigten Flächen freizuhalten. Durch die Festlegung als „Freihaltetrasse für den Schienenverkehr (Ausbau)“ sind andere raumbedeutsame Nutzungen oder Maßnahmen, die einem späteren zweigleisigen Bahnbetrieb entgegen stehen könnten oder mit der Bahntrasse nicht vereinbar sind, nicht zulässig.

zu PS 4.1.3

Um eine sozial- und umweltverträgliche Mobilität in der ganzen Region sicherzustellen, sollen die öffentlichen Verkehrsangebote weiter verbessert werden. Dies beinhaltet neben einer möglichen Ausweitung der Verkehrsangebote auch betriebliche und organisatorische Verbesserungen (Ausbau des integralen Taktfahrplans, verstärkter Einsatz von flexibler / innovativer Angebotsformen bei geringer Nachfrage, Weiterentwicklung des Tarifsystems und der

Tarifverbünde). Die Belange mobilitätsbehinderter Menschen sind dabei durch den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe / Haltepunkte und dem Einsatz entsprechender Fahrzeuge besonders zu berücksichtigen.

Gerade im Ländlichen Raum ist ein verlässliches Bussystem zur Flächenerschließung und als Zubringerverkehr zu den Haltestellen des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) unerlässlich. Dieses soll auch schnelle, langlaufende Regio-Bus-Linien beinhalten. Bahn parallele Verkehre durch Buslinien sollten möglichst vermieden werden. Der Ausbau der Schnittstellen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr mit Park and Ride (P+R)-Anlagen und Bike and Ride (B+R)-Anlagen soll Auto- und Fahrradfahrer motivieren, ihr Gefährt an Bahnhöfen / Haltepunkten abzustellen und mit dem ÖPNV / SPNV weiterzufahren.

zu PS 4.1.4

Für die exportorientierte Wirtschaft in der Region Bodensee-Oberschwaben ist ein intensiver Güteraustausch äußerst wichtig. Dieser wird größtenteils durch den Lkw-Verkehr abgewickelt, der jedoch eine der Hauptursachen der Schadstoff- und Lärmbelastung ist. Damit die angestrebte Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene gelingen kann, müssen sich Möglichkeiten und ausreichende Kapazitäten für den Güterverkehr und den Kombinierten Verkehr ergeben. Wichtige Voraussetzung hierfür ist die Beibehaltung der noch vorhandenen Infrastruktur und ihr bedarfsbedingter Ausbau. Dazu gehört auch die Errichtung, Reaktivierung und der Ausbau der privaten Gleisanschlüsse.

zu PS 4.1.5

Der regionalbedeutsame Luftverkehr in der Region Bodensee-Oberschwaben beschränkt sich auf den Flughafen Friedrichshafen als Regionalflughafen und Leutkirch-Unterzeil, Mengen-Hohentengen und Pfullendorf als Verkehrslandeplätze für die Allgemeine Luftfahrt. Die Funktionsfähigkeit dieser vorhandenen regionalen Luftverkehrsinfrastruktur soll bedarfsgerecht erhalten und gesichert werden.

zu PS 4.1.6

Die übergeordnete Funktion des Bodensees in limnologischer und naturschutzfachlicher Hinsicht sowie als Trinkwasserspeicher und als Erholungsgebiet setzt voraus, dass sich die Linien-, Vergnügungs- und Sportschiffahrt diesen Zielen unterordnet.

Die Bodenseeschiffahrt dient überwiegend dem Erholungs- und Ausflugsverkehr. Das Angebot der hier tätigen Schifffahrtsunternehmen ist für den Tourismus durch betriebliche und organisatorische Maßnahmen, durch Fahrplanverbesserungen und durch eine jahreszeitliche Ausweitung im Hinblick auf saisonverlängernde Maßnahmen in den Fremdenverkehrsgemeinden zu verbessern.

Das Nord- und Südufer des Bodensees ist ganzjährig durch drei Fährlinien verbunden. Die Fährverbindung Meersburg-Konstanz liegt im Zuge der B 33 und hat überregionale Bedeutung. Die Fährverbindung Friedrichshafen-Romanshorn war zunächst als Trajektverbindung für Eisenbahnzüge konzipiert. Heute dient sie dem Personen- und dem Pkw / Lkw-Verkehr. Die schnelle Schiffsverbindung mit dem Katamaran zwischen Friedrichshafen und Konstanz im Zuge der Landesentwicklungsachse dient ausschließlich dem Personenverkehr. Das Angebot der drei Fährverbindungen soll möglichst ausgebaut und die Integration in die nationalen ÖPNV-Knoten verbessert werden. Langfristig ist ein see- und länderübergreifender Tarifverbund anzustreben.

Die Sport- und Vergnügungsschiffahrt ist ein besonders begehrtes Erholungs- und Freizeitangebot am Bodensee. Nach der Zahl der Boote gilt dies insbesondere für den Segelsport. Der Bestand von Wasserfahrzeugen stößt jedoch an seine Grenzen. Durch eine Beschränkung der Bootzulassungen, die Prüfung weiterer einschränkender Maßnahmen und die Begrenzung der Liegeplätze auf das heutige Maß soll ein vernünftiger Ausgleich zwischen den Belangen des Naturschutzes und der Sport- und Vergnügungsschiffahrt erreicht werden.

zu PS 4.1.7

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, soll der Fuß- und Radverkehr und seine spezifische Infrastruktur besonders berücksichtigt und gefördert werden.

Mit der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg hat das Land 2016 ein Konzept zur Radverkehrsförderung im Land vorgelegt. Ein wichtiger Baustein dieser Strategie ist das RadNETZ Baden-Württemberg, ein flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen im Land. In dieses Netz sind auch die Landesradfernwege integriert. Ergänzt wird das RadNETZ durch die Radverkehrsnetze der Landkreise, die in der Region in aktueller Form vorliegen.

Radschnellverbindungen bieten Radfahrerinnen und Radfahrern eine attraktive Möglichkeit, längere Strecken zügig und sicher zurückzulegen. Vor dem Hintergrund der rasanten Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes haben Radschnellverbindungen eine große Bedeutung vor allem im Berufsverkehr, wo sie entscheidend dazu beitragen können, den Verkehr vom Auto aufs Rad zu verlagern. Im Jahr 2019 hat eine Machbarkeitsstudie gezeigt, dass eine Radschnellverbindung auf der Strecke Friedrichshafen-Mecklenbeuren-Ravensburg-Weingarten-Baienfurt-Baindt nicht nur technisch umsetzbar, sondern mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,0 auch wirtschaftlich sinnvoll ist. Daher wird vorgeschlagen, gemeinsam mit dem Land, den Landkreisen und den Kommunen diese Radschnellverbindung weiter planerisch zu entwickeln und umzusetzen.