



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

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

Anerkannter Natur- und  
Umweltschutzverband  
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Regionalverband  
Bodensee-Oberschwaben  
Hirschgraben 2  
88214 Ravensburg

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom:      Unsere Tel/E-Mail:

8. Juli 2019

0751/21451;  
[bund.bodensee-oberschwaben@bund.net](mailto:bund.bodensee-oberschwaben@bund.net)

Bearbeiter: Ulfried Miller, Manfred  
Walser, Gerhard Stumpp & Frieder  
Starke

Ravensburg, den 7.11.2019

## **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 LNV-Stellungnahme erfolgt zugleich im Namen aller nach § 67 NatSchG anerkannten Naturschutzverbände: AG „Die NaturFreunde“ (NF), Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesfischereiverband (LFV), Landesjagdverband (LJV), Naturschutzbund Deutschland (NABU), Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (SDW), Schwäbischer Albverein (SAV) und Schwarzwaldverein (SWV).

### **1. 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!

Für den neu zu erstellenden Regionalplan bedeutet dies eine deutliche Verringerung der geplanten Bauflächen. Die Naturschutzverbände sehen große Flächenpotentiale im Bestand, die es vorrangig zu nutzen gilt.

### **Wohnbauflächen**

Folgende geplante Flächenausweisungen sollten verkleinert werden:

- Ravensburg-Sickenried
- Weingarten - Riedsennhof
- Friedrichshafen-Jettenhausen
- Sigmaringen

### **Industrie- und Gewerbegebiete**

Folgende geplante Flächenausweisungen sollten verkleinert werden

- Kressbronn-Kapellenesch-Haslach
- Meßkirch - Industriepark
- Friedrichshafen-Hirschlatt
- Vogt
- Mengen-Hohentengen
- Sigmaringen-Kaserne

Folgende geplante Flächenausweisungen lehnen wir ab:

- Ravensburg-Erlen
- Salem-Neufrach
- Kißlegg-Waltershofen (IKOWA)
- Wangen-Herfatz
- Uhdingen-Mühlhofen
- Tett nang-Bürgermoos

### **Regionale Grünstruktur**

Im Grundsatz stimmen wir der künftigen Struktur zu. Zu Details werden Änderungsvorschläge für die Abgrenzung gemacht. Die großen zusammenhängenden Waldgebiete „Adelegg“ und „Altdorfer Wald“ müssen in die regionalen Grünzüge einbezogen werden.

## 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 Entlastungs-Wirkungen.

## 2. Vorbemerkung

Kennzeichen einer nachhaltigen Entwicklung sind eine deutliche Reduzierung des Flächen – und Ressourcenverbrauchs, damit wir nicht weiterhin auf Kosten von Natur und Umwelt und der kommenden Generationen wirtschaften.

**Der Verbrauch muss von der wirtschaftlichen Entwicklung entkoppelt und bis zum Jahr 2030 halbiert werden. Das gilt sowohl für den Flächenverbrauch als auch den Verbrauch an Energie und Ressourcen.**

Bis zum Jahr 2030 will die Bundesregierung den Flächenverbrauch (Anmerkung: von derzeit 60 bis 70 Hektar) auf unter 30 Hektar pro Tag verringern. Dies wurde vom Bundeskabinett im Januar 2017 in der "Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016" festgelegt. Im Klimaschutzplan vom November 2016, der die Leitplanken für ein grundsätzliches Umsteuern in Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg zu einem treibhausgasneutralen Deutschland beschreibt, strebt die Bundesregierung bis 2050 sogar das Flächenverbrauchsziel Netto-Null (Flächenkreislaufwirtschaft) an, womit sie eine Zielsetzung der Europäischen Kommission aufgegriffen hat.

(Quelle: <https://www.bmu.de/themen/nachhaltigkeit-internationales/nachhaltige-entwicklung/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs/>)

Im Koalitionsvertrag von Grünen und CDU in Baden-Württemberg ist die Zurückführung des Flächenverbrauchs auf Null ebenfalls als Langfristziel fixiert. Neben der bereits 2006 langfristig formulierten Netto-Null seien laut Staatssekretärin Splett die für das Jahr 2020 angestrebten drei Hektar pro Tag ein wichtiges Ziel. Damit wolle das Land entsprechend seinem Flächenanteil am Bundesgebiet seinen Beitrag für das Ziel des Bundes von 30 Hektar pro Tag im Jahr 2020 leisten. Dieses Ziel haben der Bund und alle Länder bereits im November 2013 bekräftigt.

(Quelle: <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-bei-senkung-von-flaechenverbrauch-auf-gutem-weg/>)

## **Der Entwurf des Regionalplanes Bodensee-Oberschwaben reagiert auf diese Zukunftsfragen und Herausforderungen nicht.**

Die bisherige Entwicklung beim Flächenverbrauch wird linear fortgeschrieben. Für Wohnen, Arbeiten und Infrastruktur sollen bis zum Jahr 2035 mehr als 2.500 Hektar ausgewiesen und ein großer Teil davon letztendlich versiegelt werden. Auch beim Ressourcenverbrauch wird von einer linearen Entwicklung ausgegangen. 500 Hektar Abbauflächen sollen über den Teilregionalplan „Rohstoffe“ gesichert werden.

Diese Fortschreibungen erfolgen, obwohl auch in unserer Region die Grenzen des Verträglichen für Mensch und Umwelt längst überschritten sind. 3.000 ha für Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Rohstoffabbau entzieht 100 Landwirtschaftsbetrieben die Existenzgrundlage, nimmt 3.000 ha aus der Lebensmittel- und Holzproduktion, vernichtet 3.000 Hektar Böden mit ihren vielfältigen Schutzfunktionen (Lebensraum, Luftfilter, Wasserschutz).

## **Wir halten im Rahmen der Regionalplanung allerhöchstens eine Überplanung von 1.500 Hektar für neue Bau- und Verkehrsflächen für akzeptabel.**

Das ist möglich, indem flächensparender gebaut wird – Reihenhäuser und Quartiersbebauungen in den Ober- und Mittelzentren, verdichtete Bauweisen mit Minstdichten von deutlich mehr als 90 Einwohnern/Hektar. Nur so kann bezahlbarer Wohnraum in ausreichendem Umfang entwickelt werden. Es gibt zahlreiche gute Beispiele für verdichtetes, flächensparendes Bauen mit hoher Wohn- und Lebensqualität in Städten und Gemeinden unserer Region (Ravensburg, Tettang, Friedrichshafen, Wangen, Leutkirch) Für die Naturschutzverbände ist klar, dass die Flächenansprüche nicht nur mit neuen Flächen befriedigt werden können. Weitere Flächen müssen durch Innenentwicklung (z.B. Tiefgaragen unter und Parkdecks auf Plätzen), Doppelnutzungen (Tiefgaragen unter Gebäuden, Solarmodulen über Parkplätzen, Wohnungen auf Supermärkten, Parken auf Hallendächern), die Umnutzung landwirtschaftlicher Gebäude und die Aufstockung bestehender Gebäude (z.B. durch Dachausbauten, Büros auf Industriehallen) gewonnen werden. Hier ist die kommunale Planung gefordert.

Übrigens: Die Diskussion um eine verdichtete Wohnbebauung wird bei unseren Nachbarn in der Schweiz und in Vorarlberg schon deutlich länger und intensiver geführt wird. Die oberschwäbischen Städte und Gemeinden könnten hier einiges lernen.

## Stellungnahme zu den Grundsätzen und Entwicklungszielen für die Region

### Regionalplan-Entwurf im Wortlaut:

„Grundsätzlich ist eine nachhaltige und ressourcenschonende Raumentwicklung anzustreben, bei der die Flächeninanspruchnahme für Siedlung und Gewerbe minimiert und Freiräume in ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt, für Freizeit und Erholung sowie für die Land- und Forstwirtschaft erhalten und weiterentwickelt werden“, Grundsätze der Raumordnung, Allgemeine Entwicklungsziele für die Region, Pkt.1.1. (3).

### Stellungnahme

Die im Regionalplan zugrunde gelegten Dichtewerte im Wohnbau sind nicht zukunftsfähig. Sie entsprechen nicht dem Grundsatz einer ressourcenschonenden Raumentwicklung und einer Minimierung des Flächenverbrauchs. Selbst für die am dichtesten bebauten Gebiete in der Region („Verdichtungsraum“) wird nur eine Bruttowohndichte von 90 EW/ha zugrunde gelegt. Dies entspricht zwar den in Baden-Württemberg gültigen Orientierungswerten, aber die damit geplante Baustruktur liegt irgendwo zwischen dem freistehenden Einfamilienhaus und dem Reihenhaus. Dieser Durchschnitt bedeutet, dass für einen kleinen Wohnblock mit zehn Wohnungen im Gegenzug 10 – 15 neue Einfamilienhäuser geplant werden. Zum Vergleich:

	Bruttowohndichte (Einwohner pro Hektar)	Nettowohndichte (incl. Gemeinbedarfsflächen für das Quartier)
Bei ausschließlich freistehenden Einfamilienhäusern	40-60 EW/ha	50-75 EW/ha
Bei verdichteter Flachbebauung	100-180 EW/ha	150-250 EW/ha
Bei Mischbebauung	150-200 EW/ha	220-280 EW/ha
Bei ausschließlich mehrgeschossiger Bebauung	200-250 EW/ha	280-400 EW/ha

Tabelle: Einwohner / ha bei verschiedenen Bebauungsformen

(Quelle: <https://www.bauberufe.eu/images/doks/Strukturplanung.pdf>)

Das entspricht nicht unserem Verständnis von nachhaltigem Wirtschaften, weder in Bezug auf den Flächenverbrauch, noch in Bezug auf den Ressourcenverbrauch. Von der gewählten Bauform hängt ab

- welche Fläche pro Einwohner verbaut und versiegelt wird,
- wie hoch der Ressourcenverbrauch pro Wohneinheit ist (incl. knapper Ressourcen wie Kies und klimaschädlicher Baustoffe wie Beton usw.),
- und wie hoch im laufenden Betrieb der Energieverbrauch pro Einwohner ist.

Aber nicht nur das: Auch die Folgekosten für die Stadt / Gemeinde variieren mit der gewählten Bebauungsform. Wenn man die jährlichen Infrastrukturkosten (Verkehrerschließung, Wasserversorgung, Regenwasser/Abwasser, Elektrizitätsversorgung, Straßenbeleuchtung, Schneeräumung etc.) für ein Einfamilienhaus mit 100% ansetzt werden, dann werden schon für ein Doppel- oder Reihenhaus nur noch 63% der Kosten benötigt. In verschiedenen Studien wird der Unterschied mit 2.200 – 2.700 € in der Reihenhaussiedlung und 3.000 – 3.600 € im Einfamilienhausgebiet beziffert, den die Gemeinde pro Jahr für die laufenden Kosten aufwenden muss. Auch für die Erschließung beim Neubau bestehen ähnliche Unterschiede.

*(Quellen: Siedentop Stefan, Schiller Georg, Koziol Matthias, Walther Jörg, Gutsche, Jens-Martin (2006): Siedlungsentwicklung und Infrastrukturfolgekosten – Bilanzierung und Strategieentwicklung. Studie im Auftrag des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung, Bonn, Endbericht 2006, BBR-Online-Publikation Nr. 3/2006. Ecoplan, B+S, Hunziker Betatech (2017), Infrastrukturkosten unterschiedlicher Siedlungstypen. Oder: Ist verdichtet und zentral bauen billiger? im Auftrag des Bundesamtes für Raumentwicklung, Bern. SIR: Infrastrukturkostenstudie Salzburg (SIR-Konkret, Ausgabe 04/2007.)*

#### Regionalplan-Entwurf im Wortlaut:

„Auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Ökonomie, Ökologie und Sozialem ist zu achten“, Grundsätze der Raumordnung, Allgemeine Entwicklungsziele für die Region, Pkt.1.1. (3).

#### Stellungnahme:

Das 'ausgewogene Verhältnis zwischen Ökonomie, Ökologie und Sozialem' wird von uns in Frage gestellt. Dies beruht auf einer einfachen Überlegung: Von welcher Dimension der Nachhaltigkeit werden im vorliegenden Planentwurf Flächen weggenommen, welcher Dimension werden sie zugeschlagen? Der Umweltbericht als Ganzes zeigt, dass alle neu beplanten Flächen der ökologischen Dimension entzogen werden. Es wird zwar darauf geachtet, dass der direkte Schaden für ökologische Schutzgüter möglichst gering ausfällt. Aber

die Balance verschiebt sich von der Ökologie weg und hin zu Ökonomie und Sozialem. Und dies in einer Zeit, in der wir weltweit und am Bodensee von drei sich überlagernden ökologischen Krisen bedroht sind, bei denen nicht wider gut zu machende Schäden drohen: der Klimawandel, der Verlust an Biodiversität und der Verlust fruchtbarer Böden. In dieser Situation ist das 'Weiter so' dieses Regionalplan- Entwurfs kein verantwortungsvolles Handeln der Entscheidungsträger.

#### Regionalplan-Entwurf im Wortlaut:

Im Verdichtungsraum (Gemeinden Friedrichshafen, Meckenbeuren, Ravensburg und Weingarten) „soll auf eine geordnete und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung, eine umwelt- und gesundheitsverträgliche Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens und eine Verminderung verdichtungs- und verkehrsbedingter Umweltbelastungen und Standortbeeinträchtigungen hingewirkt werden“, Grundsätze der Raumordnung, Raumkategorie 'Verdichtungsraum', Pkt. 2.1.1 (4)).

#### Stellungnahme:

Eine geringe Verdichtung im Wohnbau (s.o.) führt zu höherem Ressourcenverbrauch und zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens beim motorisierten Individualverkehr. Die Belastung beispielsweise des Verdichtungsraums 'Mittleres Schussental' mit Luftschadstoffen ist viel zu hoch und liegt an neuralgischen Punkten teilweise über den gesetzlichen Grenzwerten. Eine weitere Konzentration insbesondere Arbeitsplatz- intensiver Unternehmen im Mittleren Schussental mit der zusätzlichen Erhöhung der Zahl der Einpendler überlastet den Verdichtungsraum. Vielmehr sollte darauf geachtet werden, weitere Unternehmen in den umliegenden Klein- und Mittelzentren um die Verdichtungsräume herum anzusiedeln, die zum Teil brach liegende oder noch ungenutzte Gewerbeflächen aufweisen. Damit lassen sich die Pendlerströme entzerren und die Mittelzentren gewinnen Handlungsspielräume.

#### Regionalplan-Entwurf im Wortlaut:

„Die Siedlungsentwicklung ist vorrangig am Bestand auszurichten. Dazu sind Möglichkeiten der Verdichtung und Arrondierung zu nutzen, Baulücken und Baulandreserven zu berücksichtigen sowie Brach-, Konversions- und Altlastenflächen neuen Nutzungen zuzuführen.“

und

„Die Flächeninanspruchnahme ist durch eine verstärkte Nutzung innerörtlicher Potenziale

sowie durch eine flächensparende Erschließung und angemessen verdichtete Bauweise zu verringern“, Grundsätze der Raumordnung, Grundsätze zur Siedlungsentwicklung, Pkt. 2.4.0 (3).

und

„Vorhandene Bausubstanz soll soweit möglich zur Schaffung von Wohnungen ausgebaut und erweitert werden. Eine Mobilisierung von Leerständen ist anzustreben“, Grundsätze der Raumordnung, Schwerpunkte des Wohnungsbaus, Pkt. 2.5.0 (2).

#### Stellungnahme:

In den zehn Jahren von 2008 bis 2017 ist nach den Daten des statistischen Landesamtes

die Bevölkerung des LK Ravensburg um 2,5% gewachsen

die Bevölkerung des Bodenseekreises um 3,3% gewachsen

und die Bevölkerung des LK Sigmaringen um 1,2% geschrumpft.

In der gleichen Zeit haben die Wohnflächen in allen drei Landkreisen um 10% zugenommen (genau: RV 10,2%, FN 10,0%, SIG 10,1%). Es ist also nicht in erster Linie die Zuwanderung, sondern der Zuwachs an Wohnfläche pro Kopf. Ein Luxusproblem! Wir haben genug Flächen für jedermanns (Wohn-)Bedürfnisse, aber nicht genug für jedermanns Gier!

Wir wissen, dass unser Klima-Fußabdruck den dreifachen Wert dessen aufweist, was uns im globalen Durchschnitt zusteht. Wenn wir wirklich Ernst machen wollen mit dem 1,5 Grad- Ziel des Klimaschutzes, müssen wir unsere Verbräuche um zwei Drittel senken. Ein Regionalplan, der für die nächsten 15 oder 20 Jahre gelten soll, müsste dies in seine Erwägungen einbeziehen. Mit dem politischen Bekenntnis zum Klimaschutz und dem Druck begrenzter Flächenreserven lässt sich das prognostizierte Bevölkerungswachstum auch auf einem Drittel der im Entwurf veranschlagten Flächen realisieren. Beispielsweise entstehen bei der Produktion von Zement aufgrund der notwendigen Prozessenergie und aufgrund chemischer Reaktionen große Mengen von Kohlendioxid. Jüngsten Schätzungen zufolge verursacht die Zementherstellung acht Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

(Quelle: <https://www.fr.de/wissen/darum-zement-produktion-klimaschaedlich-11018039.html>)

Ein weiterer Grund orientiert sich pragmatisch am Planungsalltag der Städte. Unsere Erfahrungen mit Stadtentwicklungsprozessen im Verdichtungsraum 'Mittleres Schussental' zeigen, dass die Nutzung des Leerstands nicht energisch in Anspruch genommen wird. Nirgends bestehen wirklich ernsthafte Bemühungen zur Kontaktaufnahme mit Wohnungsbesitzern, zur Entwicklung von Nutzungsmodellen zusammen mit Eigentümern usw. Wenn im Regionalplan nun noch mehr Wohnflächenpotential auf der grünen Wiese ausgewiesen



wird, besteht weiterhin kein ernsthafter Anreiz zur arbeitsintensiven Aktivierung des Leerstands.

#### Regionalplan-Entwurf im Wortlaut:

„Die Inanspruchnahme von Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt und die Landwirtschaft ist auf das Unvermeidbare zu beschränken“, Grundsätze zur Siedlungsentwicklung, Pkt. 2.4.0 (1) nach LEP 2002.

#### Stellungnahme:

Dieses Ziel wurde in den letzten 20 Jahren nicht annähernd erfüllt. Und da der Regionalplan eine lineare Fortschreibung der Entwicklung der letzten Jahre darstellt, wird es auch in Zukunft nicht erfüllt werden.

#### Beispiel Landwirtschaft:

Die tägliche Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Baden-Württemberg lag 2014 und 2015 bei 5,2 Hektar pro Tag; die Entwicklung hat sich seit Inkrafttreten des § 13b BBauG noch deutlich beschleunigt, 2018 betrug die Zunahme (nach jahrelangem Rückgang) bereits wieder 5,4 ha / Tag. Ein durchschnittlicher Landwirtschaftsbetrieb in Baden-Württemberg hatte 2016 eine Betriebsgröße von 34,9 ha. Das bedeutet, dass derzeit pro Woche ein landwirtschaftlicher Betrieb verschwindet, weil seine Produktionsflächen umgewidmet werden. Die Siedlungs- und Verkehrsfläche hat daran den Löwenanteil von knapp 84%. Die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche betrug im Zeitraum 2000 - 2016 im LK Ravensburg 0,15 ha/Tag, im Bodenseekreis 0,12 ha/Tag und im LK Sigmaringen 0,13 ha/Tag. Das entspricht dem Verlust eines durchschnittlichen landwirtschaftlichen Betriebs alle 232-291 Tage, d.h. jedes Jahr verliert mindestens ein Betrieb seine Existenzgrundlage durch die Bautätigkeit in der Region

*(Zahlennachweis: Statistisches Landesamt, zit. n. Landtagsdrucksache 16 / 4192 vom Juni 2018, Landwirtschaft in Zahlen 2018, Infodienst ländl. Raum 'Gebiet und Bevölkerung' 9/2019.)*

#### Beispiel Naturhaushalt:

Das Insektenmonitoring 2018-2019 der Landesanstalt für Umwelt LUBW zeigt, dass auch Baden-Württemberg massiv vom Insektensterben betroffen ist. Bei Bestandsuntersuchungen auf rund 100 Probeflächen im Land wurden in den aufgestellten Insektenfallen durchschnittlich weniger als fünf Gramm Insektenbiomasse pro Tag gefangen. Das bedeutet einen Rückgang der Biomasse in den letzten drei Jahrzehnten um bis zu 80 Prozent. Die Rückgänge betreffen vermehrt auch weit verbreitete ehemals häufige Arten. Eine weitere Studie aus dem Jahr 2018 von Wissenschaftlern der Ornithologischen Ar-

beitsgruppe Bodensee und des Max-Planck-Instituts für Verhaltensbiologie zeigt einen vergleichbaren Rückgang der Vogelpopulation. Lebten 1980 am Bodensee noch rund 465.000 Brutpaare, waren es 2012 nur noch 345.000 – ein Verlust von 25 Prozent. Einst häufige Vogelarten wie Haussperling, Amsel oder Star sind besonders stark zurückgegangen. Viele weitere Arten kommen nur noch in geringen, oft nicht mehr überlebensfähigen Populationen und an immer weniger Orten rund um den Bodensee vor. Beide aktuellen Studien zeigen, dass der Rückgang der Biodiversität auch in unserer Region bedrohliche Ausmaße angenommen hat. Der Entwurf des Regionalplans wird diesen Erkenntnissen absolut nicht gerecht; anstatt einer Trendwende plant er ein 'Weiter so' durch die lineare Fortschreibung aller verbrauchsrelevanten Festlegungen.

(Quellen: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/natur-und-landschaft/insektenmonitoring> und <https://www.mpg.de/13848390/vogelsterben-bodensee>)

### **Ein neues Ziel muss aufgenommen werden**

Bauflächen und Energieerzeugung sind bei allen Baugebieten zu kombinieren.

#### **Begründung:**

Gebäudedächer und Fassaden können problemlos für die Erzeugung von Strom und Wärme genutzt werden. Der neue Solaratlas zeigt die potentielle auf gemeindeebene. Mit der Energieagentur Ravensburg haben wir eine Institution, die kompetent und unabhängig beraten und Förderungen vermitteln kann. Dezentrale Energieerzeugung ist wirtschaftlich – sie kann auf teure Verteilernetze verzichten.

### **3. Schwerpunkte des Wohnungsbaus**

Zu einzelnen Flächenausweisungen nehmen wir wie folgt Stellung:

#### **Ravensburg-Sickenried (436-271)**

Laut Umweltbericht ist dieser Standort mit einer 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 90 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 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 (siehe Anlagen: Vogelliste Weingarten West.pdf, Vogelliste Weingarten West. Tabelle.pdf). 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.

### **Friedrichshafen-Jettenhausen (435-701)**

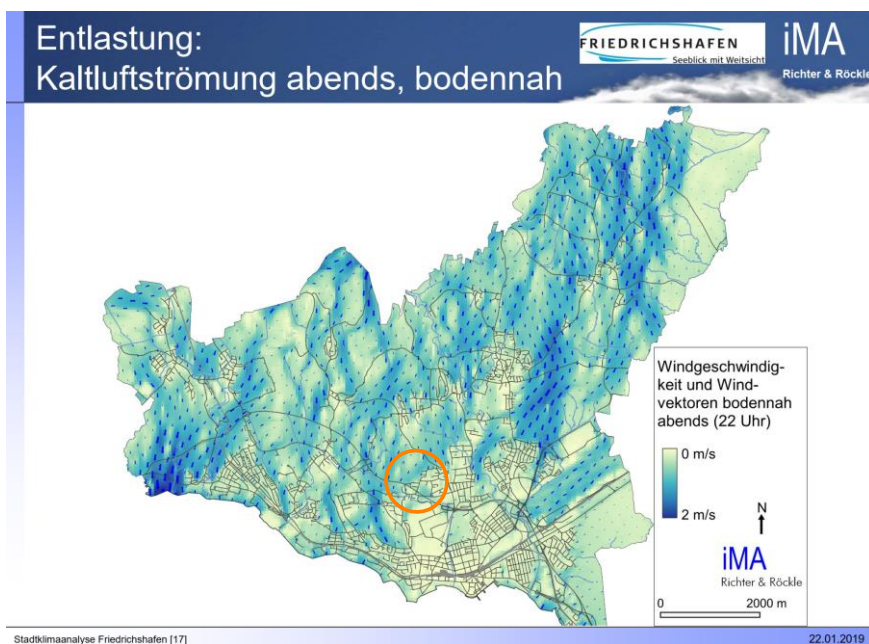
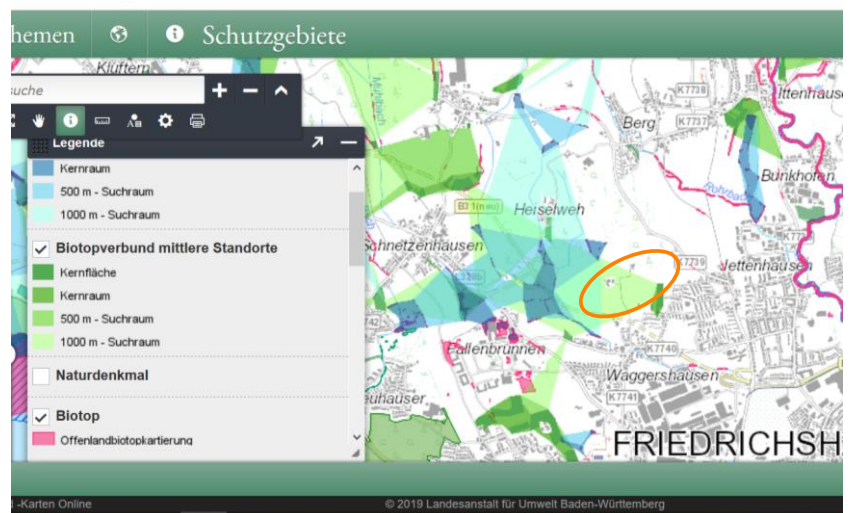
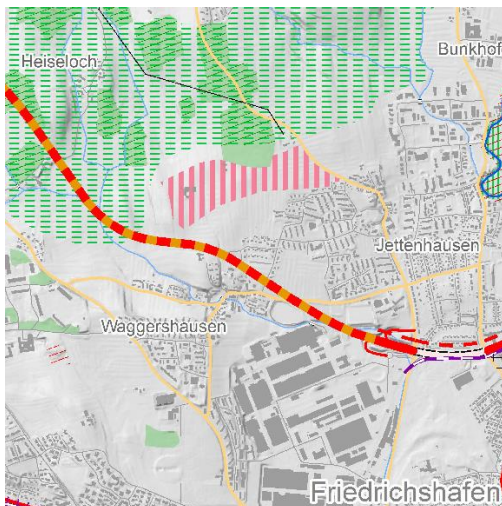
Das geplante Vorranggebiet für Wohnungsbau im Nord-Westen von Jettenhausen reicht bis in die Biotopverbundflächen mittlerer und feuchter Standorte, die durch die B31 neu sowieso schon in Mitleidenschaft gezogen werden. Auf der Fläche liegen heute größere Mähwiesen, die um Friedrichshafen herum eher selten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

Außerdem entstünde nach Süden eine „Baulücke“ in Richtung Waggershausen, die mit „Entwicklung im Innenbereich“ geschlossen werden könnte. Diese würde zusätzlich Biotopverbundflächen beeinträchtigen.

Zudem ist es als Kaltluftentstehungsgebiet und Freifläche für bodennahe Kaltluftströme zur Durchlüftung der Siedlungsfläche wichtig (siehe Karte unten).

Aus all diesen Gründen sollte das geplante Baugebiet erstens deutlich kleiner werden (verdichtete Bauweise s.o.) und zweitens direkt an die bestehende Bebauung angeschlossen werden. Beim Bebauungsplan muss unbedingt auf eine Bauweise geachtet werden, die die Kaltluftströme möglichst wenig behindert.



### **Sigmaringen (437-731)**

Was die **Siedlungsentwicklung** betrifft, so ist aus Sicht des BUND das neue Wohngebiet Schönenberg in Sigmaringen mit 26 ha zu groß bemessen. Da die Zollschule Sigmaringen bis 2030 in den Bereich der ehemaligen Graf-Stauffenberg-Kaserne umziehen wird, werden auf dem bisherigen, innerörtlichen Zollschulgelände zwischen Laiz und Sigmaringen Siedlungsflächen frei. Eine überdimensionierte Umwidmung von landwirtschaftlichen Freiflächen in Bauland kann so vermieden werden.

## 4. Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe

### 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 Zielabweichungs-verfahrens 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 Standorts 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 Beckentonen „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.

### **Wangen-Herfatz (436 – 101)**

Auch diese geplante Flächenausweisung steht im Widerspruch zum Landesentwicklungsplan – sie ist nicht an den Siedlungsbestand angebunden und hat keine Anbindung an ÖPNV und Radwegenetz. Sie wird von den Naturschutzverbänden deshalb abgelehnt

### **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 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 bislang 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! Futter- und 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.

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 Teil 3.1 „Regionale Grünzüge und Grünzäsuren“ unter 3.1.0“ Allgemeine Grundsätze und Ziele“ des Regionalplans wird die Landwirtschaft mit der „Sicherung leistungsfähiger Produktionsflächen für die Landwirtschaft“ noch erwähnt. Im weiteren Verlauf findet sie bei der Ausweisung von Gebieten mit besonderer Nutzung im Freiraum jedoch keine weitere Berücksichtigung mehr! (siehe hierzu „Regionalplan 2020 - Entwurf zur Anhörung Raumnutzungskarte Blatt Süd“ sowie Textteil des Regionalplans Kapitel 3.1 bis 3.2.1). Hier werden lediglich Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege ausgewiesen, in denen „die Belange des Arten- und Biotopschutzes sowie des Biotopverbundes Vorrang vor konkurrierenden Raumnutzungen“ haben (Regionalplan 3.2.1).

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.

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

<b>Umweltzustand und Bewertung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter</b>	
<b>Schutzgut</b>	<b>Auswirkung der Planung</b>
<b>Mensch</b>	
- Umweltzustand	430 m Abstand zu vorbelastetem Wohngebiet, wohngenutzte Gebäude im Vorranggebiet
- Beeinträchtigung	Beeinträchtigung (Lärm, Licht etc.) von wohngenutzten Gebäuden in < 200 m Entfernung und Wohngebieten in < 500 m Entfernung.
- Minimierungsmaßnahme	Verringerung der nachteiligen Auswirkungen durch bauliche Maßnahmen
<b>Bewertung</b>	<b>Das Vorhaben führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzguts</b>

(Quelle: Anlagen Umweltbericht)

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.

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. Dies macht deutlich, welche Zunahme des (Schwerlast-) Verkehrs zu erwarten ist. Jede andere vom Regionalverband vorgesehene Ausweisung dieser Größenordnung im Bodenseekreis liegt an einer Bundesstraße. Salem weist im Gegensatz zu diesen 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. Ein weiterer Straßenausbau würde zwar zu einer Entlastung im Innenbereich

von Neufrach führen, bedeutet aber gleichzeitig weitere enorme Verluste von Naherholungsgebieten und landwirtschaftlicher Nutzfläche. Zudem laufen beide Entwicklungen zeitlich nicht parallel, sondern um Jahre versetzt.

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. Die durch das Büro Acocella ermittelten Gewerbeflächenbedarfe liegen (Mittleres Berechnungsverfahren) bei 226 ha für den Bodenseekreis. Dieser Bedarf wurde auf der Basis von 51.124 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten berechnet. 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 12,4 % des Bedarfs der Flächenzuweisungen des Bodenseekreises, d.h. fast das Dreifache seines eigenen Bedarfes, was in krassem Widerspruch zur Anzahl der Beschäftigten (4,5%) steht. Aus diesem Grund kann die Ausweisung nicht mit dem Bedarf für das eigene einheimische Gewerbe begründet werden.

#### Fehlender Landschaftsrahmenplan:

Das Unterlassen der Landschaftsrahmenplanung hat zur Konsequenz, dass im Prozess zur Fortschreibung des Regionalplans weder eine ausreichende Konfliktanalyse noch eine schlüssige Zielkonzeption für die Schutzgüter durchgeführt wurde. Die damit einhergehende fehlende Gesamtabwägung führt dazu, dass die positive Bedeutung des Gebietes in seiner Gesamtheit für Salem nicht erfasst wurde, bzw. den negativen Auswirkungen einer Ausweisung des Gebietes als Schwerpunkt für Industrie und Gewerbe nur unzureichend Rechnung getragen wird.

Nach sorgfältiger Sichtung der vom Regionalverband in die Offenlage gebrachten Unterlagen, kann die Aufhebung des regionalen Grünzugs nicht nachvollzogen werden. Alle Gründe, die 1996 zur Ausweisung des Grünzugs führten, haben bis heute nicht an Bedeutung verloren. Vielmehr haben sie vor dem Hintergrund der Erwärmung durch den Klimawandel mit seinen Folgen auf die Umwelt, an Bedeutung gewonnen. Dies bedeutet, dass der Grad der Verantwortung im Umgang mit diesen Schutzgütern enorm gestiegen ist.

#### **Interkommunales Gewerbegebiet Uhldingen-Mühlhofen (435-131)**

Die Ausweisung eines Interkommunalen Gewerbegebiets in der Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen beeinträchtigt oder verschlechtert folgende Schutzgüter und wird deshalb abgelehnt.

### Schutzgut Biotopverbund und FFH-Gebiete

Die ausgewiesene Fläche, vorgesehen als Interkommunales Gewerbegebiet, schränkt die Freihaltefläche für den Biotopverbund ein (Dok.5).

Das FFH-Gebiet 8221342 erstreckt sich bis an die ausgewiesene Fläche. Als negative Auswirkungen eines hier entstehenden Gewerbegebietes sind im besonderen Maße Lärm, Abgasemissionen und Licht zu nennen.

### Schutzgut Mensch

Die ausgewiesene Fläche, vorgesehen als Interkommunales Gewerbegebiet, schränkt den Naherholungswert des Gebietes um Hallendorf ein bzw. macht es als solches unbrauchbar. Es ist anzumerken, dass die Agrarflächen rund um Hallendorf sowie der angrenzende Hallendorfer Auwald ein häufig frequentiertes Erholungsgebiet für Spaziergänger und Reiter ist.

Das Gebiet ist verkehrsmäßig unzureichend angebunden. Es ist von der Örtlichkeit her als Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes geplant, das weitgehend über den Ortskern Mühlhofen vom gewerblichen Verkehr angefahren wird. Der Zustand wird schon jetzt von Anwohnern als unzumutbar bezeichnet. Ein weiterer Zuwachs des Verkehrsaufkommens ist zu vermeiden. Ein Ausbau der Ortsverbindungsstraße in Richtung Baitenhausen ist aus Gründen der Naherholung, die Straße wird von Radfahrern gerne benutzt (sie wäre als Radschnellweg gut geeignet), aus Gründen des Flächenverbrauchs und aus Gründen des Artenschutzes, bei Schiggendorf werden im Frühjahr und im Herbst Amphibien auf der Straße beobachtet, abzulehnen.

### Schutzgut Fläche

Die Ausweisung weiterer Flächen für Wohn und Gewerbebezwecke steht im Widerspruch zu den Zielen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie 2019 (Dok.9) und dem Klimaschutzplan (Dok.10). Die Fortschreibung des Regionalplans sollte vielmehr darauf ausgerichtet werden, die Ziele der genannten Vorhaben aufzugreifen und umzusetzen.

### Schutzgut Landschaft

Das vorgesehene Interkommunale Gewerbegebiet erstreckt sich vom bestehenden Gewerbegebiet aus bis über den angrenzenden Drumlin, d.h. die dort errichteten Gebäude werden weithin sichtbar sein. Damit wird das Landschaftsbild des Flusstals der Seefelder Aach nachhaltig negativ verändert.

## **Kressbronn – Kappellenesch-Haslach (435-111)**

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:

**1) Die Planung ist nicht vereinbar mit der raumplanerischen Vorgabe der Beschränkung auf Eigenentwicklung:** Die mittelfristige Flächenbedarfsmeldung von ortsansässigen Firmen ergab nur für die Gemeinde Kressbronn einen nennenswerten Mehrbedarf, der sich jedoch auf maximal 7,78 ha beläuft, während für Langenargen lediglich 0,64 ha und für Eriskirch überhaupt kein Flächenbedarf gemeldet wurde. Somit geht die aktuelle Planung um ca. 16 ha über den gemeldeten Bedarf hinaus, wofür als „Begründung“ nur die Schaffung eines interkommunalen Gewerbegebietes vorgelegt wurde, mit dem „auf die Deckung des Gewerbeflächenbedarfs des gesamten östlichen Bodenseeraumes hingewirkt werden“ könnte. Auf welchen Bedarf diese Planung hier konkret abzielt und welche Gemeinden außerhalb des GVV hier allenfalls Interesse an dieser Fläche hätten, wird demgegenüber an keiner Stelle ausgeführt. In jedem Fall würde aber mit der vorgelegten Planung der Grundsatz der Beschränkung auf Eigenentwicklung der VGG komplett ausgehebelt. Es braucht wenig Phantasie, dass mit diesem zusätzlichen Flächenangebot Begehrlichkeiten bedient werden, die letztendlich die vollständige Aufgabe der raumplanerischen Zielsetzungen in diesem Bereich des Bodenseeraums bedeuten würden.

**2) Die Planung steht in gravierendem Widerspruch zu artenschutzrelevanten Interessen:** Mit der nun geplanten erheblichen Ausweitung der Fläche, wird ohne jeden begründeten Bedarfsnachweis (s.o.) eine Naturfläche geopfert, auf deren hohe artenschutzfachliche Bedeutung schon im Plan selbst, aber auch vom RP und LRA hingewiesen wurde. Insbesondere die damit nun neu hinzu gekommenen ehemaligen Kiesabbauflächen waren als naturbelassene Ausgleichsflächen vorgesehen und haben sich aus der Sicht des Naturschutzes hervorragend entwickelt. Dort findet man u.a. eine der größten Populationen des Laubfroschs im Bodenseekreis, daneben auch Gelbbauchunken, Kiebitze, Flußregenpfeifer, Fledermäuse, sowie eine artenreiche Flora. Nach diesem Sachverhalt ist auch völlig unklar, wie man dafür Ausgleichsflächen schaffen will oder überhaupt kann. Deutlichstes Beispiel für die artenschutzrechtliche Problematik ist das Kiebitz-Vorkommen in diesem Bereich. Kiebitze sind Kulissenflüchter, d.h. sie werden durch



Störungen und Bebauung in einem größeren Umfeld gestört. Bei der bisher geplanten Bebauung ist das vollkommene Verschwinden der Population ziemlich sicher. Bei einer erheblich verminderten Fläche ist es neu zu bewerten.

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 Grünzugsgrenzen an dieser Stelle denkbar.

#### **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.

### **Vogt (463-201)**

Die geplante Erweiterung um über 27 Hektar wird aufgrund der schlechten Anbindung ans Bundes-Straßennetz abgelehnt. Nicht zu verantworten ist die Rodung von mehr als 10 Hektar Wald mit Erholungsfunktion. Im Anhang zum Umweltgutachten wird Seite 138 folgende Bewertung abgegeben: *Das Vorhaben führt zu einer besonders erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes „Mensch“.*

Wir ziehen daraus den Schluß, dass der Standort für ein Industrie-und Gewerbegebiet in der geplanten Dimension nicht geeignet ist. – zumindest Waldfläche muss herausgenommen werden..

### **Friedrichshafen-Hirschlatt (435-101)**

Diese Flächenausweisung steht im erheblichen Konflikt mit dem Artenschutz.

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, usw. Dazu kommt, dass in den Wäldern im Umfeld zahlreiche Arten der Roten Listen und streng geschützten Arten vorkommen: 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, Neuntöter im Offenland, Goldammer usw. Zudem gibt es an verschiedenen Stellen auch Zauneidechsenvorkommen.

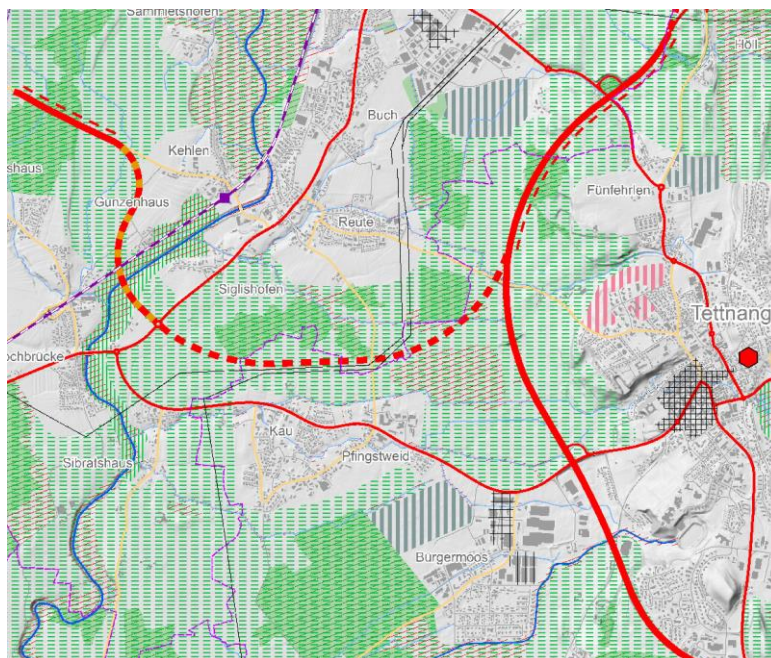
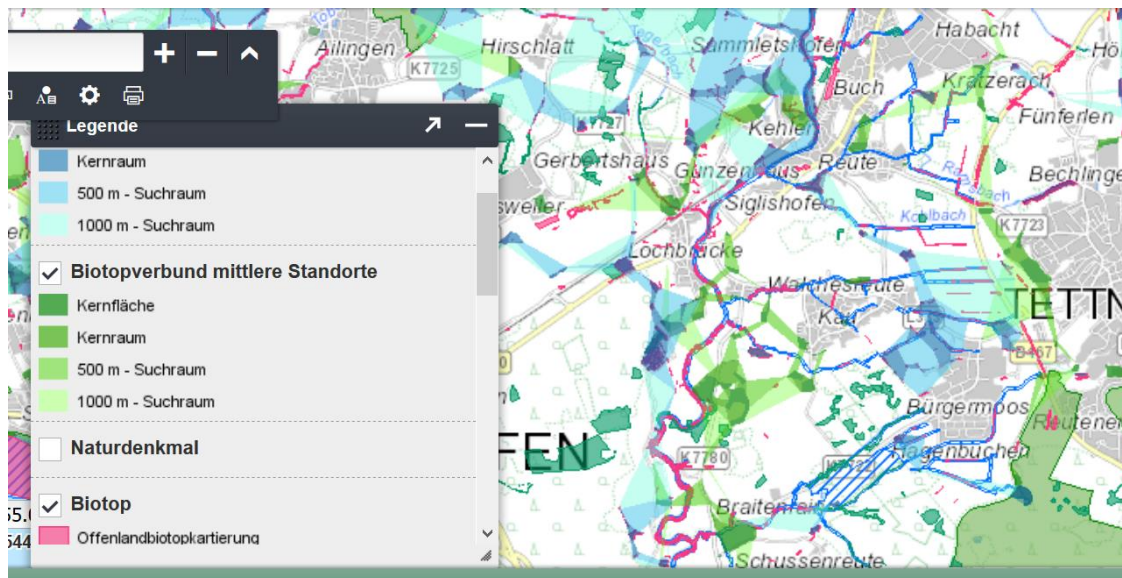
Erst wenn diese Untersuchungen vorliegen, kann eine Flächenausweisung erfolgen.

### **Tett nang-Bürgermoos (435-152)**

Wir lehnen das geplante Vorranggebiet ab.

#### **Begründung:**

Das geplante Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe in TT-Bürgermoos liegt in einer großen Biotopverbundfläche feuchter Standorte (s. LUBW-Karte unten), die zudem als Verbindung zum FFH-Gebiet Schussental wichtig ist.



Durch das Gewerbegebiet entstünde außerdem eine „Baulücke“ in Richtung Pfingstweid, die bei Bebauung den evtl. verbleibenden restlichen Biotopvernetzungsweg von NO nach SW an dieser Stelle verschließt. Damit ist auch der schmale Grünzug zwischen Pfingstweid und dem geplanten Gewerbegebiet entwertet.

### **Gewerbe- und Industriepark Mengen/Hohentengen (437-141)**

Der BUND sieht den geplanten interkommunalen Gewerbe- und Industriepark, Standort Mitte im Dreieck Mengen/ Hohentengen/Herbertingen mit 39,7 ha Fläche kritisch. Das Flugplatzgelände ist weit von Ortslagen entfernt, klar überdimensioniert und verkehrstechnisch eher schlecht angebunden. Außerdem führt das Vorhaben zu einer

besonders erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ (Quelle: Anlage zum Umweltbericht, S. 153)

### **Interkommunales Gewerbegebiet Graf-Stauffenberg in Sigmaringen**

Hinweis: Das interkommunale Gewerbegebiet Graf-Stauffenberg in Sigmaringen ist aktuell mit ca. 40 ha geplant. Die im Regionalplan vorgesehenen 60 ha Industrie- und Gewerbeflächen beinhalten im östlichen Bereich Gebiete, für die inzwischen eine Sondernutzung Neubau Zollschule vorgesehen ist.

### **Messkirch Industriepark Nördlicher Bodensee (437-161)**

Für den Bereich Messkirch lehnen wir eine Erweiterung des Industrieparks nördlicher Bodensee auf über 25 Hektar ab, da ausreichend Flächen zur Verfügung stehen. Wir halten sie für unverhältnismässig im Verhältnis zur Einwohnerzahl des Einzugsgebietes (siehe Gutachten Bedarf Industrie und Gewerbeflächen.) Sie muss deutlich verringert werden. Entgegen den Vorgaben beim interkommunalen Industriegebiet werden auch in den beteiligten Gemeinden laufend zusätzliche Gewerbegebiete ausgewiesen.

## 5. Regionale Freiraumstruktur

### Regionale Grünzüge

#### 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.

#### Grünzäsuren und Schutzgebiete

Wir beantragen, dass alle FFH- und Naturschutz-Gebiete auf Grund ihres besonderen Schutzstatus vollständig in die Grünzäsuren und als Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege aufgenommen werden. Im Speziellen fehlt für das FFH-Gebiet Bodenseeuferlandschaft östlich Friedrichshafen“ (Schutzgebiets-Nr. 8423341) der Eintrag als Vorranggebiet für den Bereich des Tettninger Waldes und die vollständige Abdeckung der Fläche im Bereich Schlatt in der Gemeinde Eriskirch (s. Abbildung).



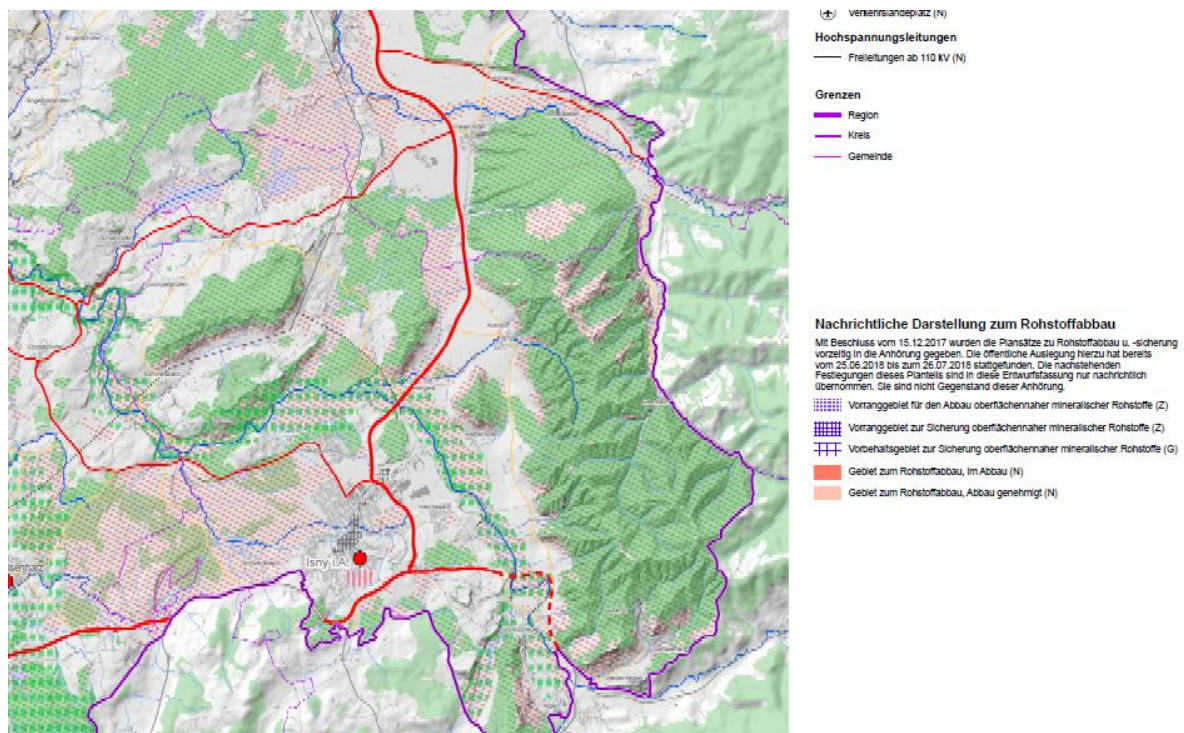
Abbildung: Kartenausschnitt FFH-Gebiet Bodenseeuferlandschaft östlich Friedrichshafen“ (Daten- und Kartendienst der LUBW)

### Begründung:

Um Schutzgebiete dauerhaft zu sichern und Konflikte bei der Flächennutzungsplanung zu vermeiden, muss die Raumplanung in deren Abgrenzung hinreichend klar und frei von Widersprüchen sein.

## Grünzüge und Grünzäsuren – Vorschläge zu Einzelstandorten

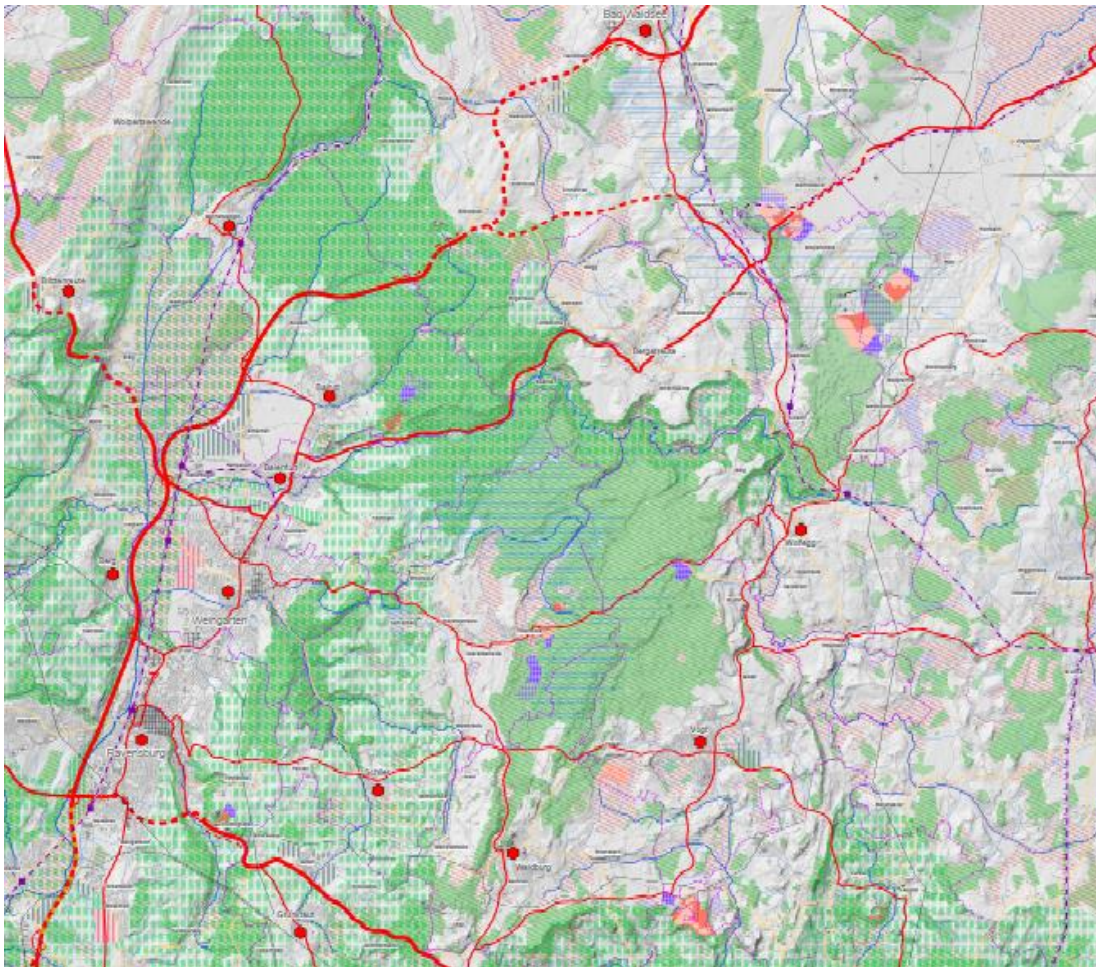
### **Adelegg und Bodenmöser (Isny, Leutkich)**



Die Adelegg sollte komplett als regionaler Grünzug ausgewiesen werden.

In den Bodenmösern sollten auch die Flächen östlich der Birkenallee in den regionalen Grünzug integriert werden.

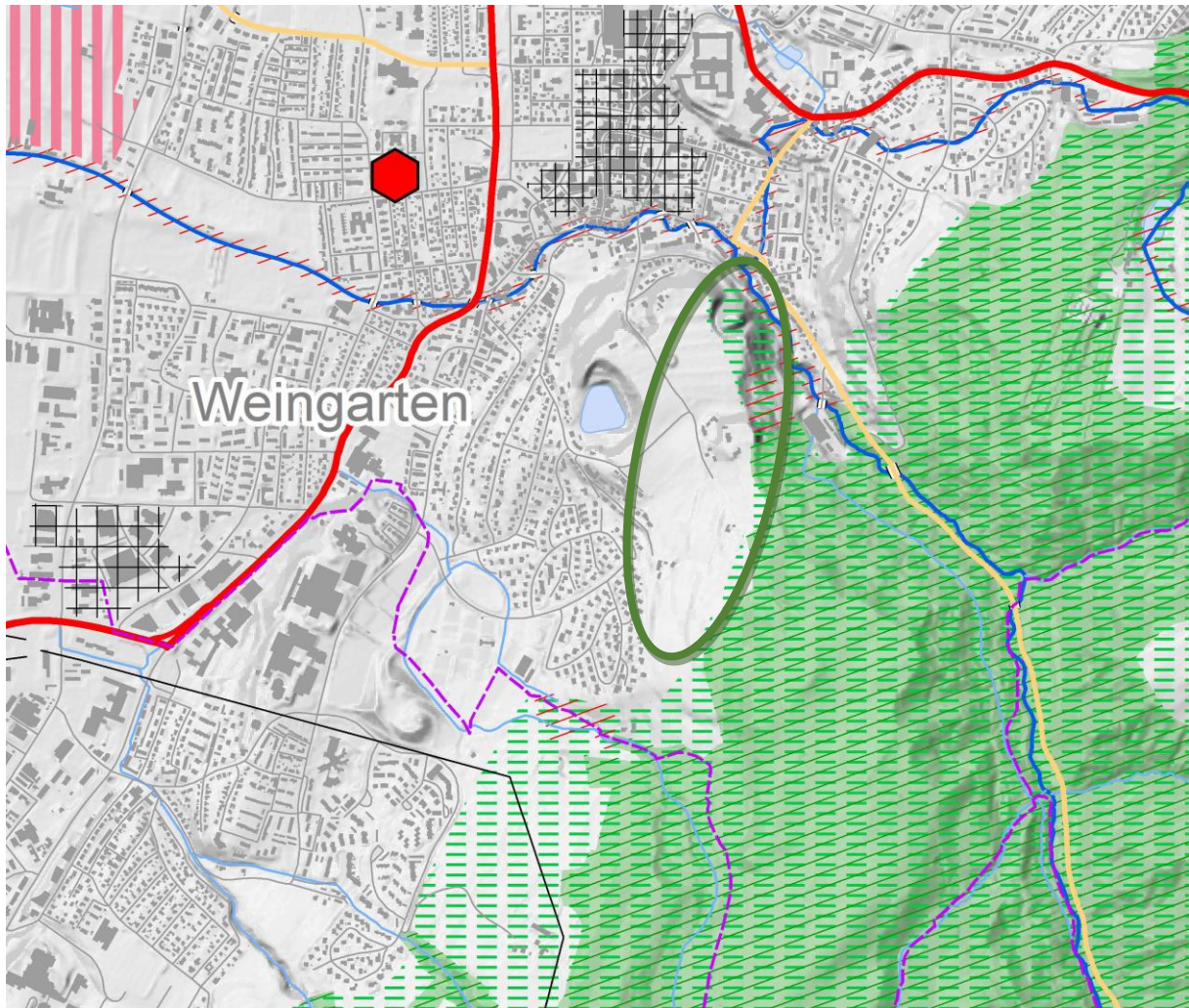
## Altdorfer Wald



Oberschwabens größtes, zusammenhängendes Waldgebiet ist nur aufgrund verschiedener Nutzungen und viel Privatbesitz nicht in höchste Schutzkategorien aufgenommen worden – so sind nur kleine Teile als FFH- und Naturschutzgebiete gesichert. In der Suchschleife für einen Nationalpark in Baden-Württemberg ist der Altdorfer Wald wegen dieser Einschränkungen (Kiesabbau, Großprivatwald, Zerschneidung B 30) herausgefallen. Er sollte wenigstens als regionaler Grünzug von Zollenreute bis Waldburg und Baintdt bis Wolfegg gesichert werden.

### **Weingarten Reutebühl**

Das Gebiet Kreuzberg/Reutebühl gehört zu den wenigen verbleibenden Kulturlandschaften mit guter Biotopstruktur in Weingarten. Es ist außerdem wichtig für die Frischluffterzeugung und Zufuhr und die Naherholung. Die dortige Kleingartenanlage ist eine Oase für Mensch und Natur. Sie dient einer größeren Amphibienpopulation als Winterquartier – das gilt auch für den südlich gelegenen Haslachwald. Deshalb sollte die grün umrandete Fläche in den regionalen Grünzug aufgenommen werden.



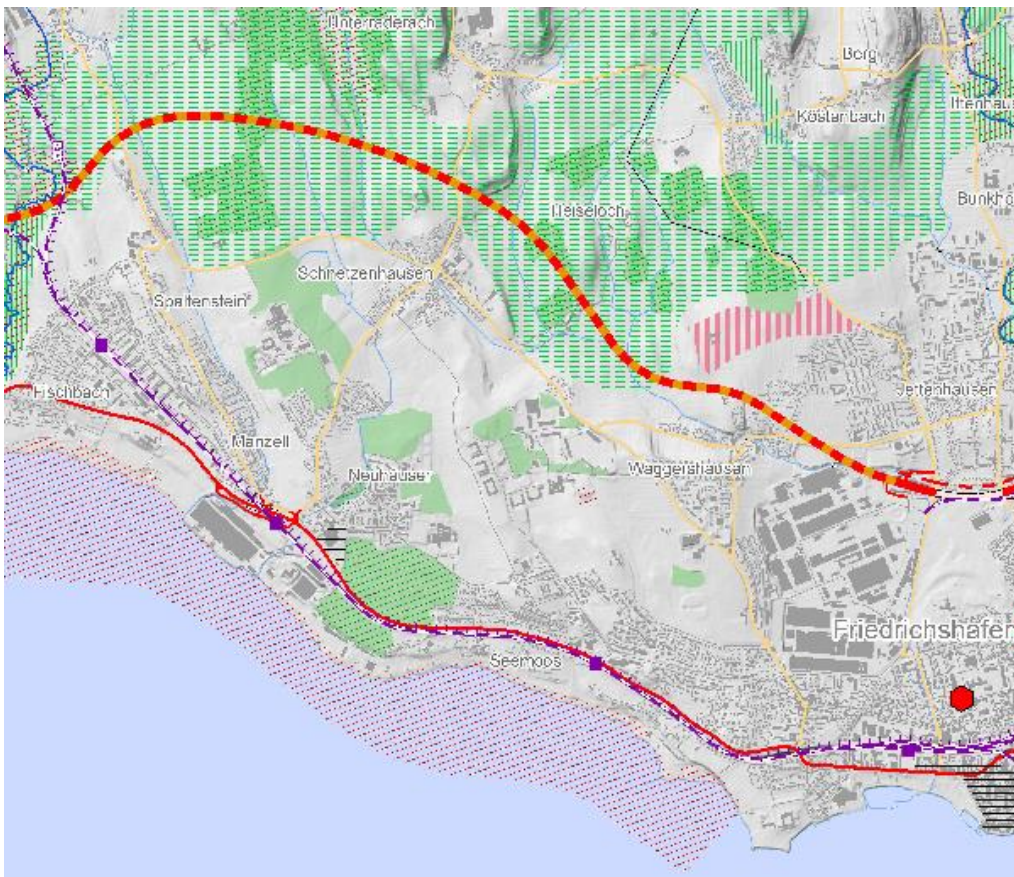
### **Ölkofer Ried (Kreis Sigmaringen)**

Hier sollte geprüft werden, ob eine Einbeziehung weiter Flächen in den regionalen Grünzug möglich ist – aus Gründen des Landschaftsbildes für Erholung und Tourismus wäre dies gerechtfertigt.



## Friedrichshafen und Umgebung

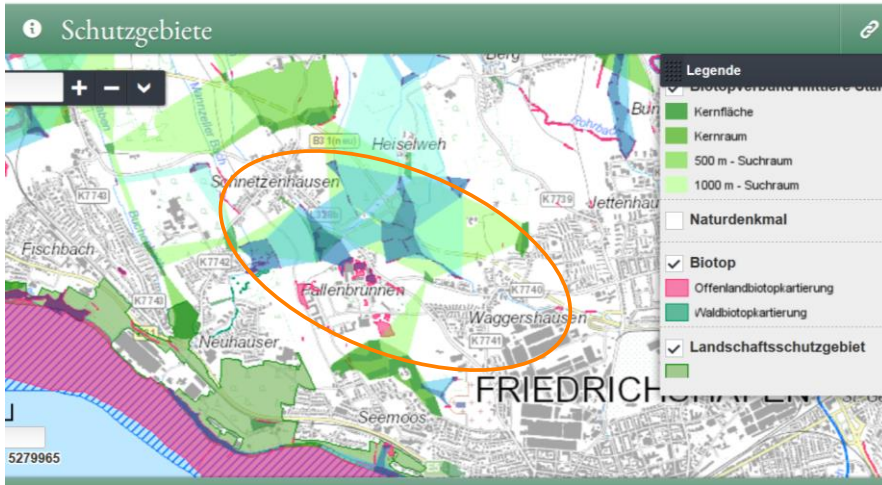
a) Der Bereich zwischen FN-Manzell/-Spaltenstein (bis zum Buchenbach) im SW und FN-Schretzenhausen/-Waggershausen/-Industriegebiet im NO (ca. oranges Oval) sollte in den nördlich verlaufenden Grünzug einbezogen werden oder zumindest zur Grünzäsur erklärt werden.



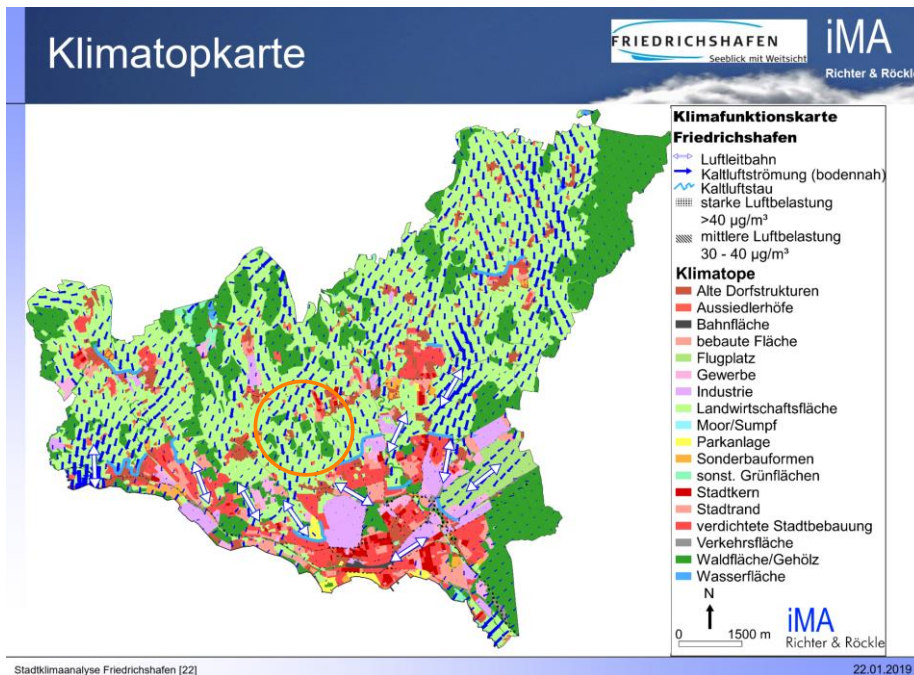
### Begründung

- 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 Bodenseeuferes (FFH-Gebiet) mit dem Hinterland. Diese Verbindungen sind aufgrund der fast durchgehenden Bebauung selten und deshalb besonders wichtig und wertvoll.
- die Fläche enthält mehrere § 30 Biotope (s. LUBWKarte darunter)

- in der Fläche liegen mehrere Biotopverbundflächen feuchter und mittlerer Standorte, u.a. auch Kernflächen (s. LUBW-Karte unten)



- 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 FN unten)



2.

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



Begründung:

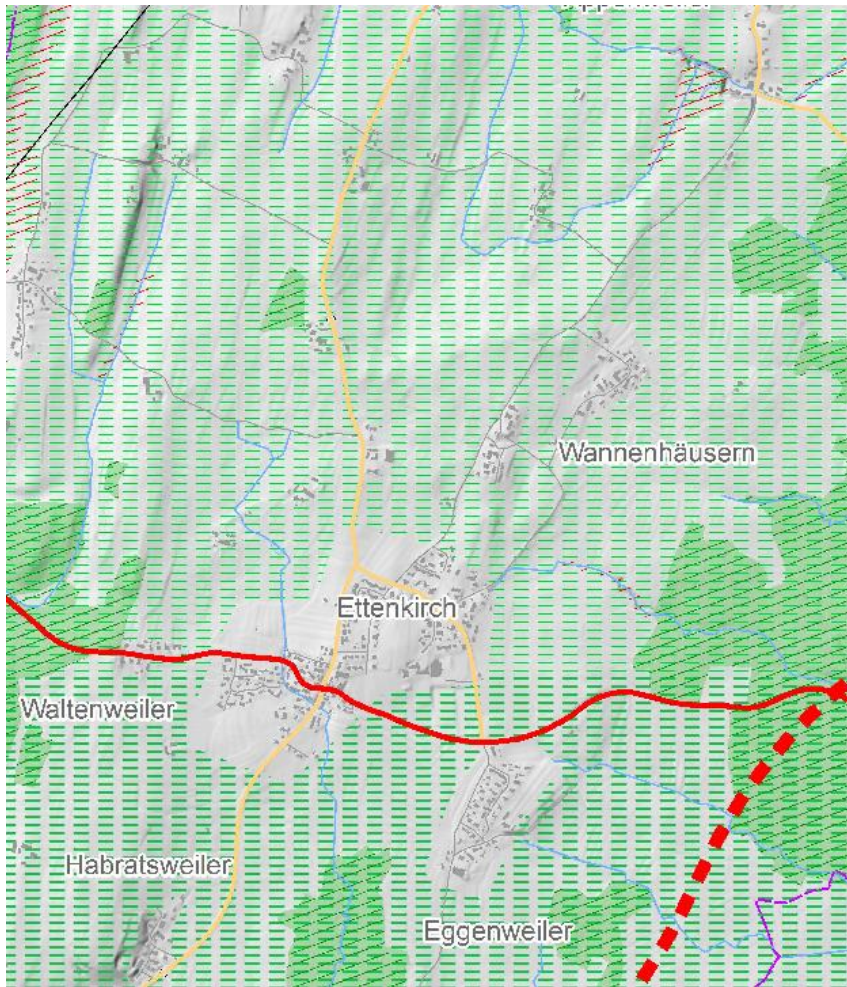
- Der Waldstreifen schützt den Seewald vor dem Lärm von Flughafen und Bahn
- der Waldstreifen enthält streng geschützte Tierarten (Faunistisches Gutachten zum BP 198 Adelheidstr.-Ost, Zusammenfassung s.u.)
- der Waldstreifen schützt den im NO anschließenden Vorrangbereich für Naturschutz und Landschaftspflege. Wenn der Waldstreifen gerodet und bebaut werden sollte, ist der Bereich im NO ebenfalls entwertet.

c) Das LSG **Landschaftsschutzgebiet Württembergisches Bodenseeufer** Teilbereich Friedrichshafen West sollte zum Grünzug erklärt werden (zumindest zur Grünzäsur).

Begründung

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.

d) Um Ettenkirch ist ein zu großes „Loch“ in Grünzug.



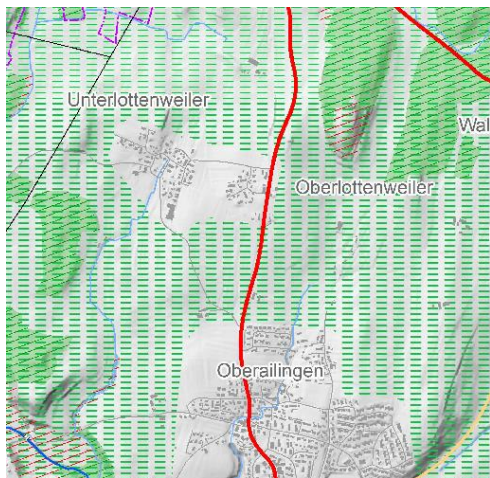
#### Begründung

- 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.
- In der LUBW-Karte für Biotopverbund liegt NW von Ettenkirch eine Fläche feuchter Standorte (s. Karte unten)
- Außerdem liegen hier Streuobstwiesen, Grünland und einige §30-Biotop (s. Luftbild unten)





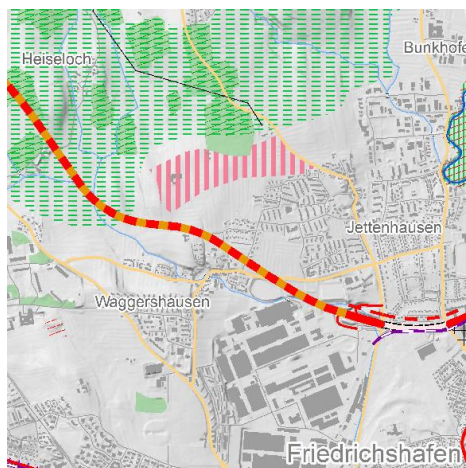
e) Zwischen Ober- und Unterlottenweiler sollte der Grünzug fortgesetzt werden.



#### Begründung

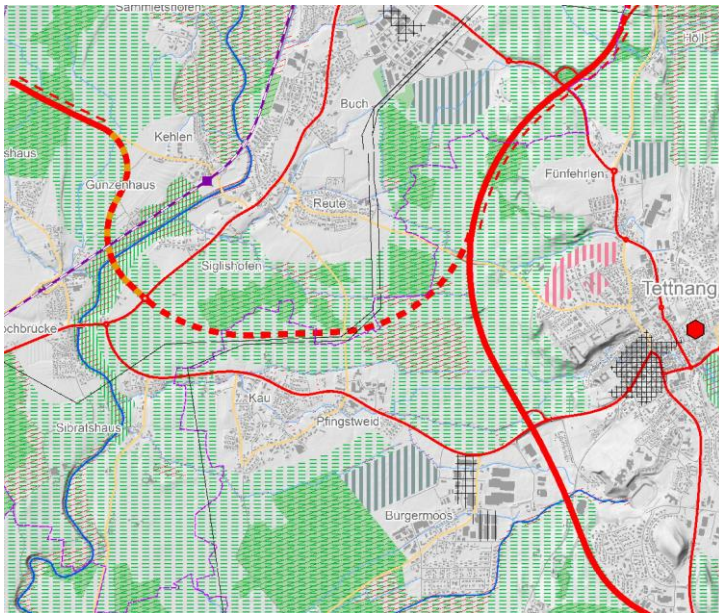
Hier liegt eine Kernfläche des Biotopverbunds mittlerer Standorte (s. LUBW\_Karte oben). Sie ist wichtig als Trittstein.

f) Das geplante Vorranggebiet für Wohnungsbau im NW von Jettenhausen sollte verkleinert werden und der nördlich verlaufende Grünzug verbreitert werden.



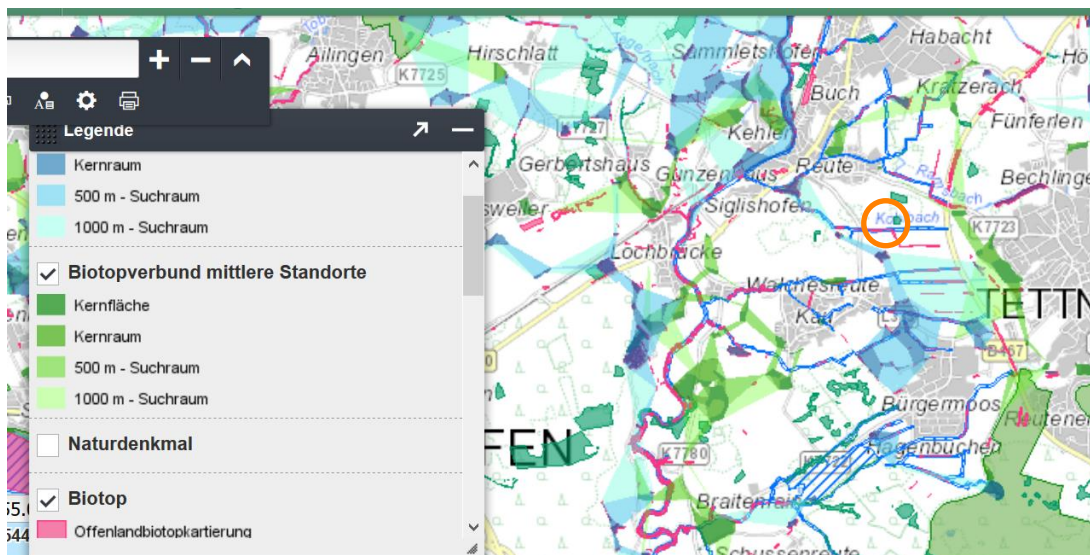
Begründung siehe „Vorranggebiete Wohnbebauung“

g) Das geplante Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe in TT-Bürgermoos sollte in den Grünzug einbezogen werden.



Begründung siehe Vorranggebiete für Industrie und Gewerbe

h) Die Fläche südwestl 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).

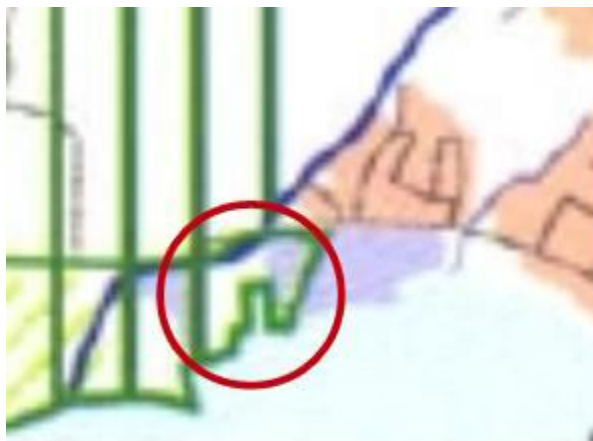


i) Der Riedlewald war im alten RPlan als Wald kartiert, jetzt nicht mehr. Er sollte als Grünzäsur festgelegt werden.



### Kressbronn

Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass das Areal der ehemaligen Werft im regionalen Grünzug belassen werden muss.



1996



2019

Es bietet sich hier die einmalige Chance, eine Uferrenaturierung durchzuführen und 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. Es 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.

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. Dies konnte geschehen, obwohl doch die geltenden Grundsätze der Raumplanung dem Schutz des Bodenseeufer 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-Irisweise (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 Eingriff 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.

## **Langenargen**

### a) Grünzäsur nördlich von Langenargen

Das Gebiet um das ehemalige Bundeswehreal im Bereich Schwedi sollte in die umgebende Grünzäsur integriert werden (Flurstücke 1585, 1586 und 1587 der Gemeinde

Eriskirch). Ebenso solle der südliche Teil des Areal (v.a. Flurstück 2021 in Langenargen) bis zum Mooser Weg vollständig in die Grünzäsur aufgenommen werden. Nur so kann eine weitere Bebauung in diesem wichtigen Naherholungsgebiet verhindert werden.



Begründung:

Die Flurstücke 1585, 1586 und 1587 werden nach den Beschlüssen der Gemeinden des GVV EKL in eine Sonderbaufläche Tourismus umgewandelt, um die Nutzung eines Bestandsgebäudes für Ferienwohnungen zu ermöglichen. Eine weitere Verbauung oder Intensivierung ist laut Mitteilung der Gemeinden nicht vorgesehen.

Das Flurstück 2021 ist weitgehend Landschaftsschutzgebiet oder Ausgleichsfläche. Auch für diesen Bereich wurde beschlossen, dass er nicht weiter bebaut werden soll. Es handelt sich hier um einen landschaftlich sehr bedeutsamen und empfindlichen Bereich des engeren Bodenseeufers, der zu schützen ist. Eine weitere Bebauung 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 202). Deshalb sollte durch Aufnahme der Fläche in die Grünzäsur sichergestellt werden, dass in diesem Gebiet keine über den jetzigen Bestand hinausgehende Bebauung stattfindet.

b) Grünzug zwischen Langenargen Hauptort und Langenargen Bierkeller

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

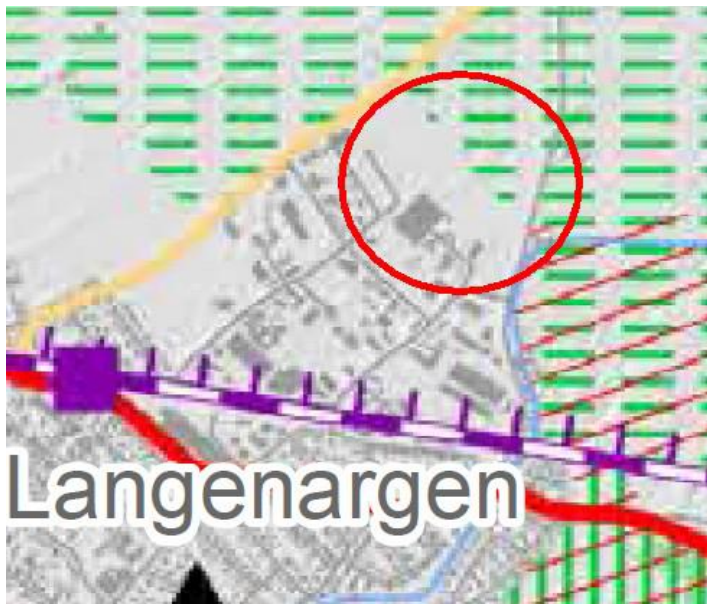


**Begründung:**

Diese Fläche ist von hohem landwirtschaftlichen 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.

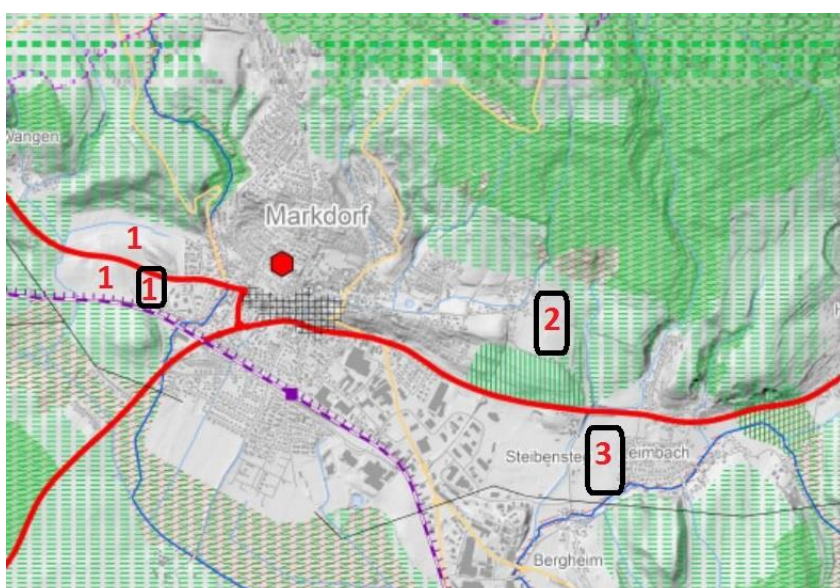


Begründung:

Das Gewerbegebiet von Langenargen wird am nordöstlichen Rand durch Ausgleichsflächen begrenzt, welche dort dauerhaft dem Ausgleich der Eingriffe durch das Gewerbegebiet dienen. Diese Flächen haben eine wichtige biotopvernetzende Funktion in einem Bereich, der durch zunehmende Intensivierung und erhebliche Lebensraumverluste gekennzeichnet ist.

### 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.*

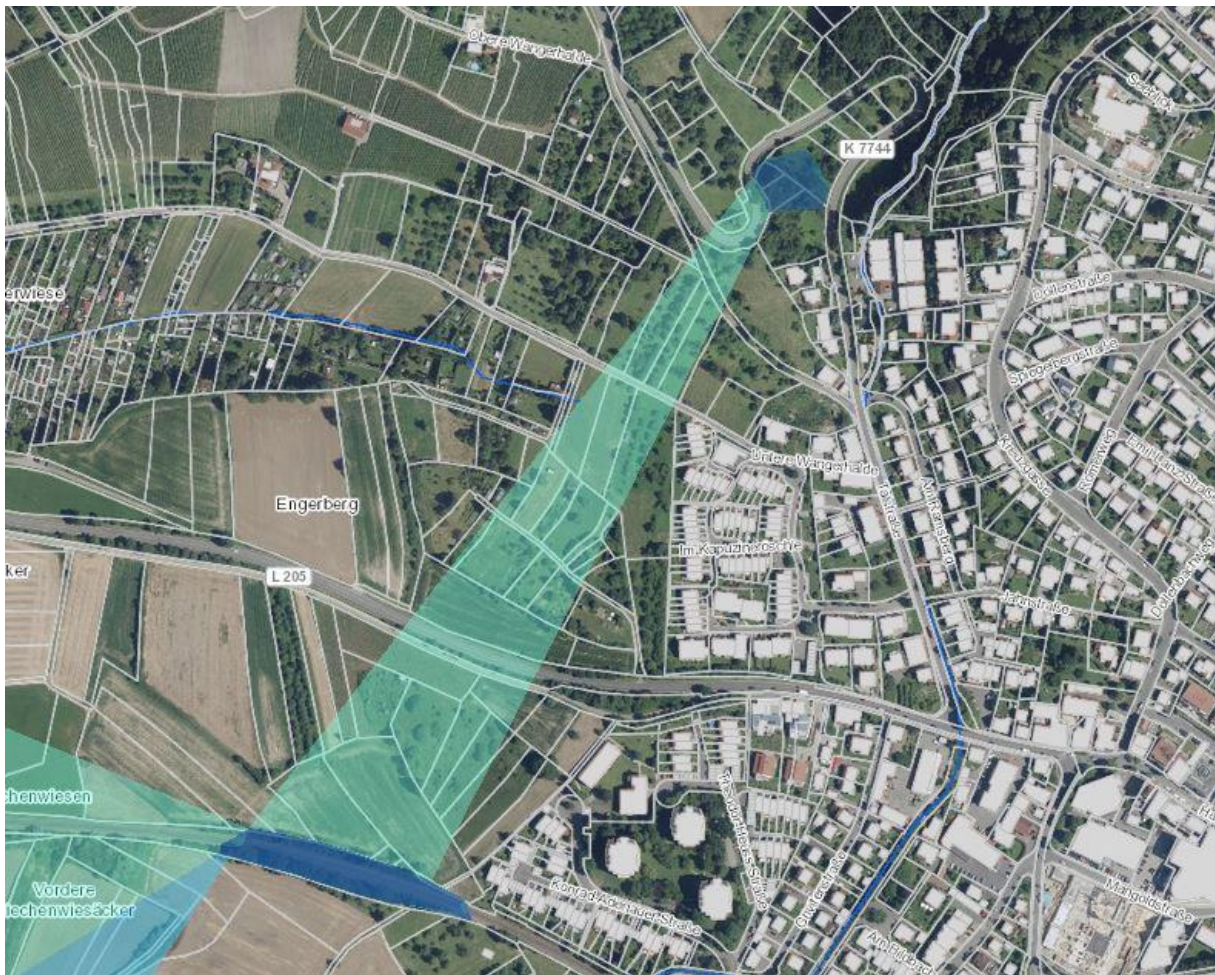
*Der Verlust des nach §33 NatSchG geschützten Biotops ist gleichartig und gleichwertig zu ersetzen. D.h. es muss an anderer Stelle wieder ein Großseggen-Ried in gleicher*

Ausdehnung und Qualität wie die Verlustfläche hergestellt werden (Ausnahmeantrag gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG erforderlich).

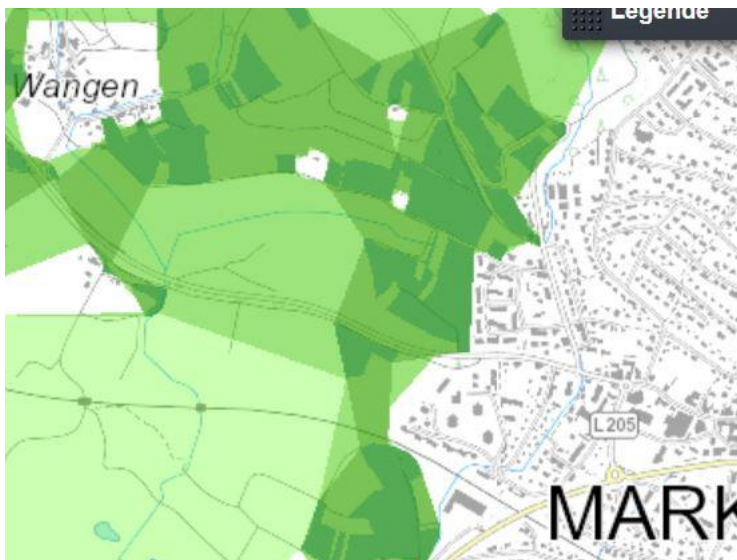
**Aufgrund der zahlreichen, nur schwer überwindbaren, naturschutz- und artenschutzrechtlichen Konflikte wird empfohlen, von einer weiteren baulichen Entwicklung an dieser Stelle abzusehen.** Das Plangebiet hat durch weitere Biotoppflege und Entwicklungsmaßnahmen ein naturschutzfachliches Aufwertungspotenzial 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 Grünstreife 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 Grünstreife. Diese erachten wir als unverzichtbar.

Außerdem ist der Biotopverbund „Mittlere Standorte“ zu beachten:

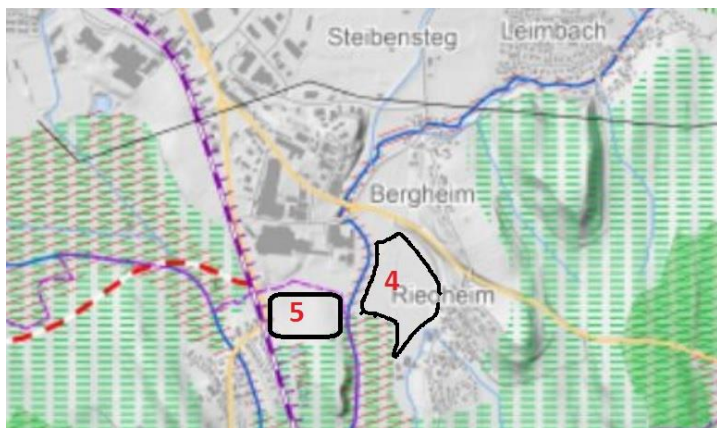
Karte zu **3**



Biotopverbund „Mittlere Standorte“

Kartenausschnitt südlich von Markdorf

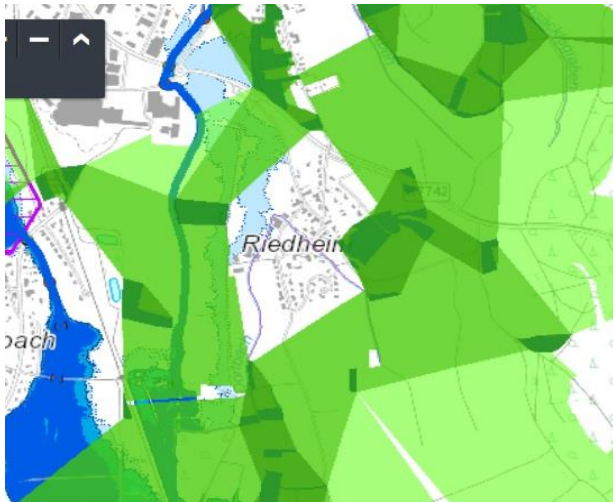
Übersichts-Karte B





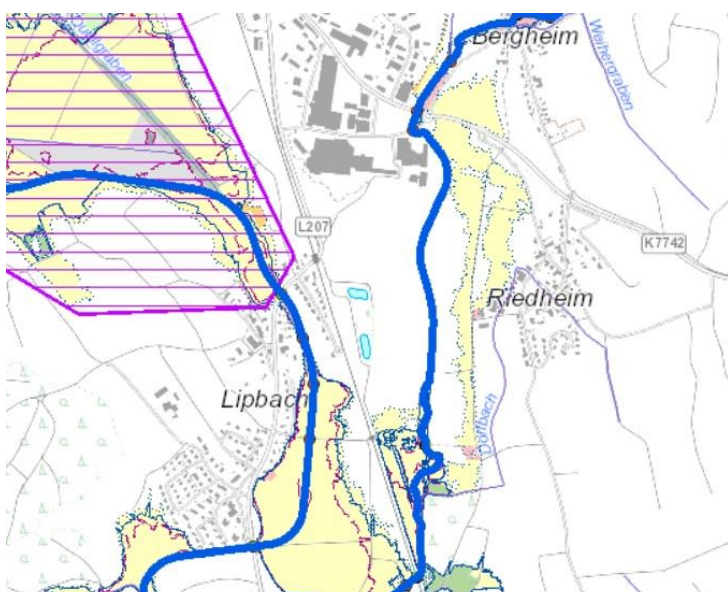
zu 4. Diese Fläche befindet sich in der Aue der Brunnisach und stellt u.E. als Überschwemmungsgebiet ein potenzielles Vorranggebiet Naturschutz und Landschaftspflege dar. Siehe unter <https://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/pages/map/default/index.xhtml>

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 hinein treiben. Dies entspricht nicht den landschaftspflegerischen Bemühungen und ist abzulehnen. Auch der Biotopverbund „Mittlere Standorte“ – siehe Karte bei 4 - ist zu beachten

## Bermatingen

Auf Gemarkung Bermatingen, u.a. im Gewann Kesselbach wurde der Regionale Grünzug in Richtung Nordwesten zurückgenommen (siehe Abb. 1). Diese Maßnahme ist für uns nicht nachvollziehbar. Wir fordern, die Fläche im Grünzug zu belassen

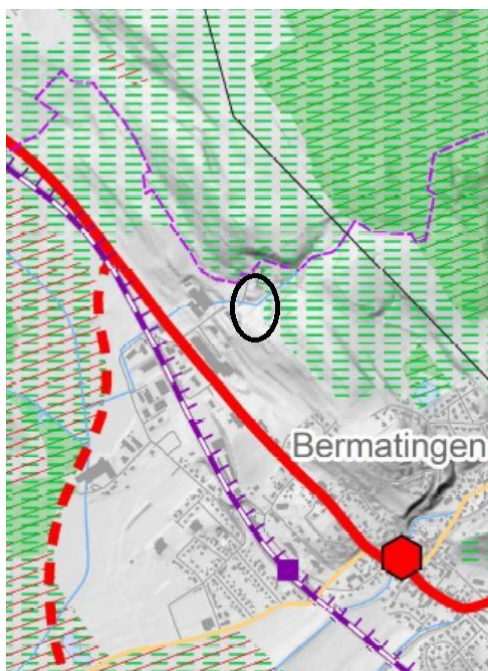


Abb. 1 Bereich Kesselbach

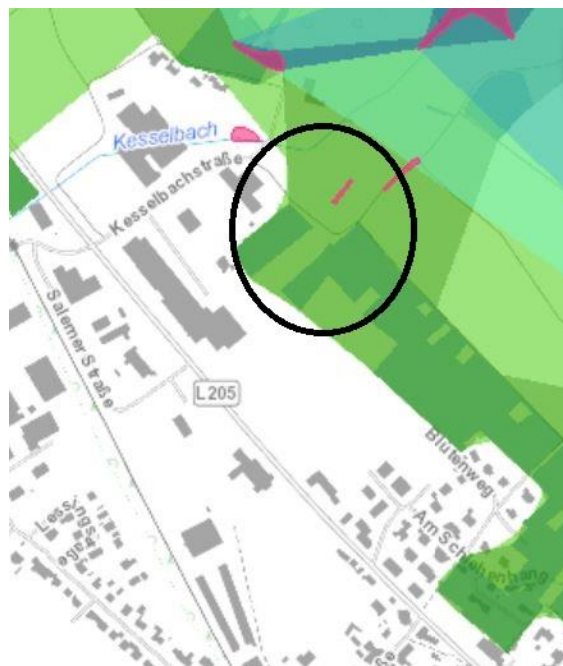


Abb.2 Kernflächen des Biotopverbunds

Quelle: LUBW

## Begründung

Die Rücknahme des Grünzugs in diesem Bereich ist aufgrund der ökologischen Wertigkeit naturschutzfachlich unverständlich. Innerhalb dieser Fläche befinden sich in Hanglage zwei kartierte Biotope (Nr. 182224350026 Baumhecke „Im Greit“ und Nr. 182224350027 Hecke „Im Greit“), sowie eine umfangreiche und gut gepflegte Streuobstwiese.

Ferner ist dies eine bedeutende Fläche für den Biotopverbund. Im „Fachplan Landesweiter Biotopverbund“ sind hier Kernflächen für „mittlere Standorte“ ausgewiesen (siehe Abb. 2). Darüberhinaus ist Bermatingen im Regionalplanentwurf als „Prioritärer Landschaftsraum für den Verbund im Offenland mittlerer Standorte“ ausgewiesen (siehe Karte 3 in „Gutachten

Biotopverbund –Teil 2). Ein wesentlicher Teil dieses Landschaftsraumes ist die Fläche im Gewann Kesselbach.

Die Rücknahme des Grünzugs in diesem Bereich würde somit dem in PS 3.2.0 formuliertem Grundsatz zum regionalen Biotopverbund widersprechen.

Wir fordern daher, den im Regionalplan von 1996 ausgewiesenen Grünzug im Bereich „Kesselbach“ nordwestlich von Bermatingen (siehe schwarzer Kreis) auch im zukünftigen Regionalplan zu belassen.

### **Uhdlingen-Mühlhofen**

In der Fortschreibung des Regionalplans 2020 sollen gegenüber des bestehenden Regionalplans von 1996 der Grünzug zwischen Oberuhldingen und Unteruhldingen sowie die Grünzäsur zwischen Mühlhofen und Oberuhldingen entfallen. Beide sind aber wichtige Schneisen durch dicht bebaute Siedlungsflächen hindurch und damit wichtig für den Biotopverbund. Sie gehören deshalb in die Fortschreibung des neuen Regionalplans.

### Schutzgut Natur

Der Grünzug zwischen Oberuhldingen und Unteruhldingen stellt einen Korridor entlang des Ehbaches da. Für wandernde Tierarten, die an Gewässer gebunden sind (Libellen, Amphibien, Biber), ist dies ein wichtiger Wanderkorridor und Lebensraum. Hier besteht ein großes Verbesserungspotential im Bereich der B31 und L201, indem eine bessere Durchlässigkeit durch die Einrichtung eines Tunnels (Durchfluss am Ebach) oder einer Grünbrücke (am Zihlbühl) erzielt werden könnte.

Die Grünzäsur zwischen Mühlhofen und Oberuhldingen sichert den Korridor für den Biotopverbund für Mittlere Standorte (Dok.5). Außerdem werden mit dieser Grünzäsur mehrere Biotope in ihren Schutzfunktion unterstützt, die in diesem Korridor liegen (Biotop-Nr. 182214357715 "Oberes Ried"; Biotop-Nr. 182214357716 'Unteres Ried'; Biotop-Nr. 182214357758 Baumhecke 'Unteres Ried').

### **Weingarten – Reutebühl**

Das Areal nördlich, südlich und östlich des Meisterhofes (Reutebeühl) weist ein sehr abwechslungsreiche Biotopstruktur und ein bemerkenswertes Spektrum an Tierarten auf. Die Stadt Weingarten hatte in 2013 und 2014 ein Planungsbüro mit der Erstellung eines Grünraumkonzeptes beauftragt, und das Ergebnis wurde in 2015 vom Gemeinderat als

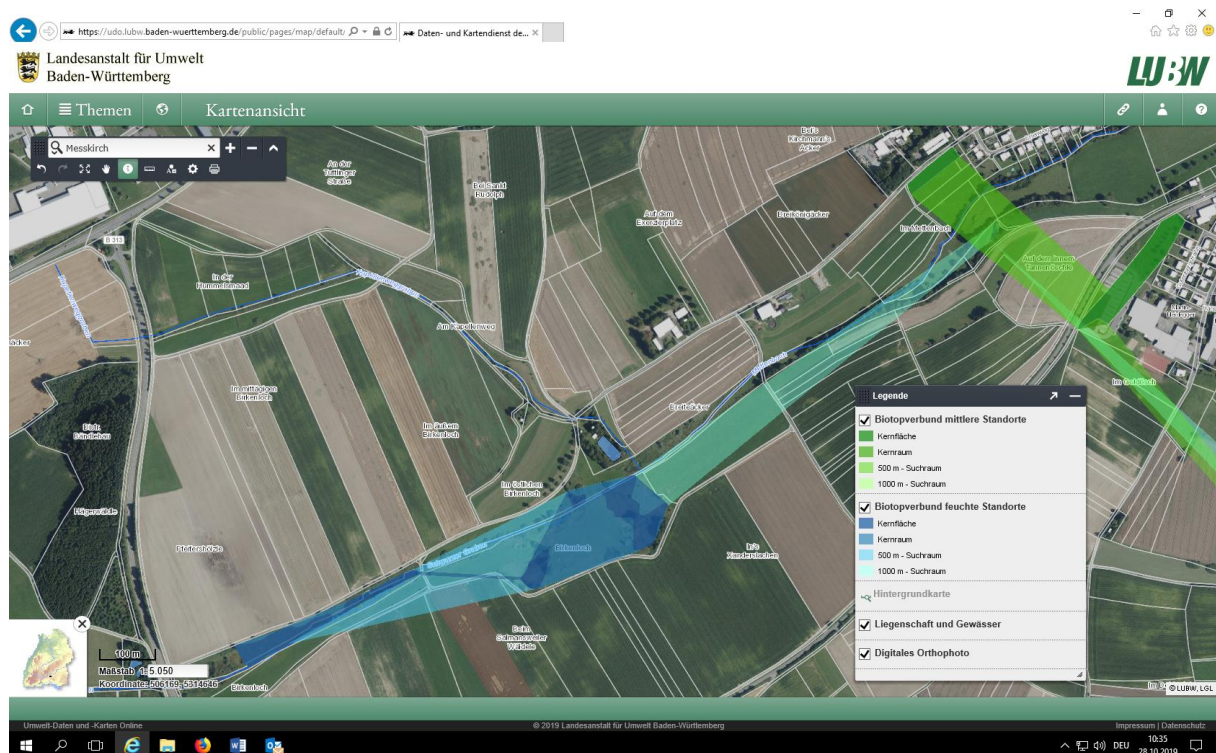
Leitfaden für die städtische Entwicklung beschlossen. In Kap.4.1.1.1 (Vorrangflächen für den Natur- und Artenschutz) wird die Fläche als naturschutzfachlich hochwertig bezeichnet (siehe auch Anlage GF 16). Auch neuere vogelkundliche Erfassungen (siehe Anlagen: Vogelbestand Reutebühl 2015-2018, Text, Tabelle und Antragsfläche) belegen dies nochmals.

So wird die Fläche auch als beliebtes Naherholungsgebiet genutzt.

Bisher ist die Fläche südlich der Schonisweiler Straße als Regionaler Grünzug ausgewiesen, im neuen Entwurf des Regionalplanes entfällt diese Einstufung.

**Wir empfehlen aus genannten Gründen dringend die Beibehaltung des Regionalen Grünzuges auf dieser Fläche.**

## Messkirch-Mettenbach



Entlang des Mettenbachs insbesondere im Bereich Naturdenkmal Birkenloch sollte in nördlicher Richtung eine Vorrangfläche Naturschutz ausgewiesen werden (Neuntöter, Feldlerche, Amphibien aller Art). Hinweis: Im Industrie- und Gewerbegebiet am Südrand 100 m Pufferstreifen ausweisen – hier Grün-/Ausgleichsfläche als Fortsetzung Baumreihen/Allee östliches Birkenloch!

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.



Vorschlag Grünstreifen Mettenbach - maßstäblich in orange eingezeichnet. Man könnte dort vorhandenes Streuobst erweitern und eine Hecke am Nordrand anlegen.

## **Windkraftanlagen in regionalen Grünzügen**

In der Ausweisung von Grünzügen muss das generelle Verbot für Windkraftanlagen herausgenommen werden. Die Frage ob WKA in regionalen Grünzügen möglich sind, muss im Einzelfall geprüft werden (Standortalternativen vorhanden?)

## **Vorranggebiete für die Sicherung von Wasservorkommen**

### Salemer Tal

Das Gebiet des Salemer Tales zwischen dem Brunnen „Wiesweg“, zwischen Bermatingen und Ahausen gelegen, und Salem-Neufrach soll als „Vorbehaltsgebiet zu Sicherung von Grundwasservorkommen“ ausgewiesen werden.

Begründung:

Das Trinkwasser für Bermatingen, Ahausen und Ittendorf wird im Wesentlichen aus dem Grundwasserbrunnen „Wiesweg“ entnommen. Das Grundwasser strömt aus nordwestlicher Richtung im Kieskörper des Salemer Tales dem Brunnen zu. Um die Trinkwasserversorgung von Bermatingen usw. langfristig zu sichern, ist das genannte Gebiet als Vorbehaltsgebiet auszuweisen.

### 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.

## 6. Regionale Infrastruktur

### Verkehr

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.

### **2.3 Entwicklungachsen**

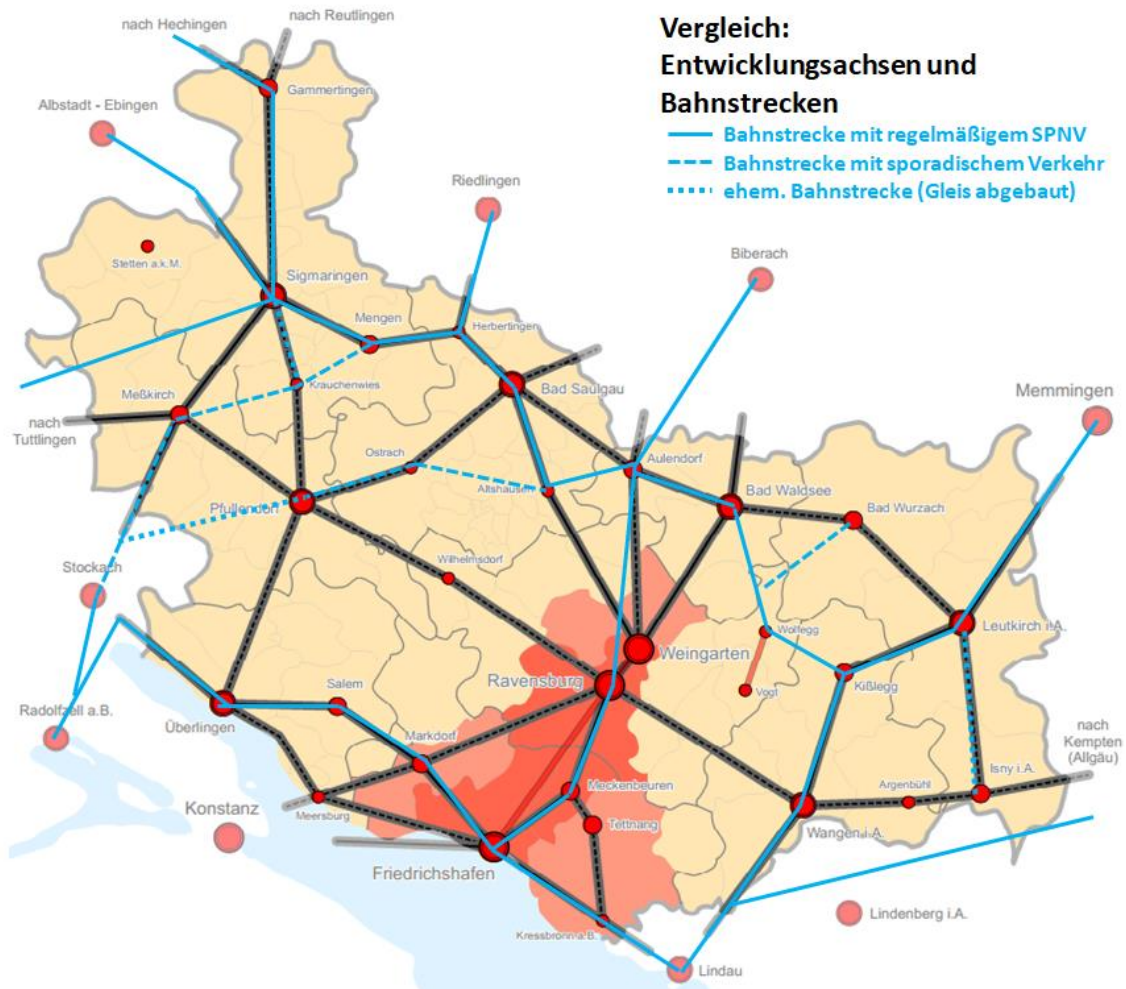
#### **2.3.0 Allgemeine Grundsätze und Ziele**

- G (1) Das System der Entwicklungachsen 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 Orten<sup>1</sup> und Siedlungsbereichen an Entwicklungachsen und weiterer regionalbedeutsamer Verkehrsverbindungen zu konzentrieren.
- G (3) In den Entwicklungachsen 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 Entwicklungachsen grundsätzlich über attraktive **Bahnverbindungen** verfügen. Daher wurden in der nachfolgenden Karte der Entwicklungachsen die vorhandenen sowie frühere Bahnstrecken in türkisblau eingetragen. Der Vergleich zeigt, dass es für etliche ausgewiesene Entwicklungachsen keine Schienenverkehrsverbindung gibt.

Es daher grundsätzlich **für alle Entwicklungachsen 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-Meißkirch-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

- 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.

Dieser richtige Grundsatz sollte als **verbindliche Zielsetzung** formuliert werden und die Anbindung an den ÖV verbindlich vorgegeben werden. Große **Neubaugelände und Gewerbegebiete dürfen generell nur noch in fußläufiger Entfernung von vorhandenen oder neu zu bauenden Bahn-Haltestellen ausgewiesen werden.** Im ländlichen Raum muss zumindest eine gute Busverbindung in die zugeordneten Zentren bzw. zu den



Bahnstrecken mit guten Anschlusszeiten vorhanden sein. Anhand dieser Zielsetzung müssen die im Regionalplanentwurf enthaltenen neuen Wohn- und Gewerbeflächen überprüft und angepasst werden.

## 4 Regionale Infrastruktur

### 4.1 Verkehr

#### 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.

Es ist unserer Ansicht nach sehr zweifelhaft, ob es gelingen kann, die Bodensee-Region gleichermaßen für die drei genannten Bereiche zu stärken und weiterzuentwickeln. Flächenwachstum bei Wohn- und Gewerbegebieten führt zwangsläufig zu Landschaftsbeeinträchtigungen und Minderung des Erholungswertes der bereits heute recht dicht besiedelten Landschaft. Nicht nur durch direkte Flächen-Inanspruchnahme, sondern auch durch Folgeeffekte wie mehr Verkehr und Straßenbau. Angesichts der naturräumlich hochwertigen Landschaft in der Bodenseeregion von (mindestens) nationaler Bedeutung für den Tourismus und einer bereits heute sehr guten wirtschaftlichen Situation sollte in dieser Region **nicht die „Weiterentwicklung“ sondern der „Erhalt“ als attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort zum Ziel** gesetzt werden. Wachstumsimpulse sollten durch Politik und Regionalplanung hingegen vorrangig in Regionen gelenkt werden, die (a) von Einwohnerschwind bedroht sind und die auf (Wieder-)belebung der Wirtschaft sehr viel stärker angewiesen sind und die (b) daher oft auch über Flächen (Industriebrachen etc.) verfügen, die ohne Inanspruchnahme naturnaher Freiflächen zur Bebauung herangezogen werden können.

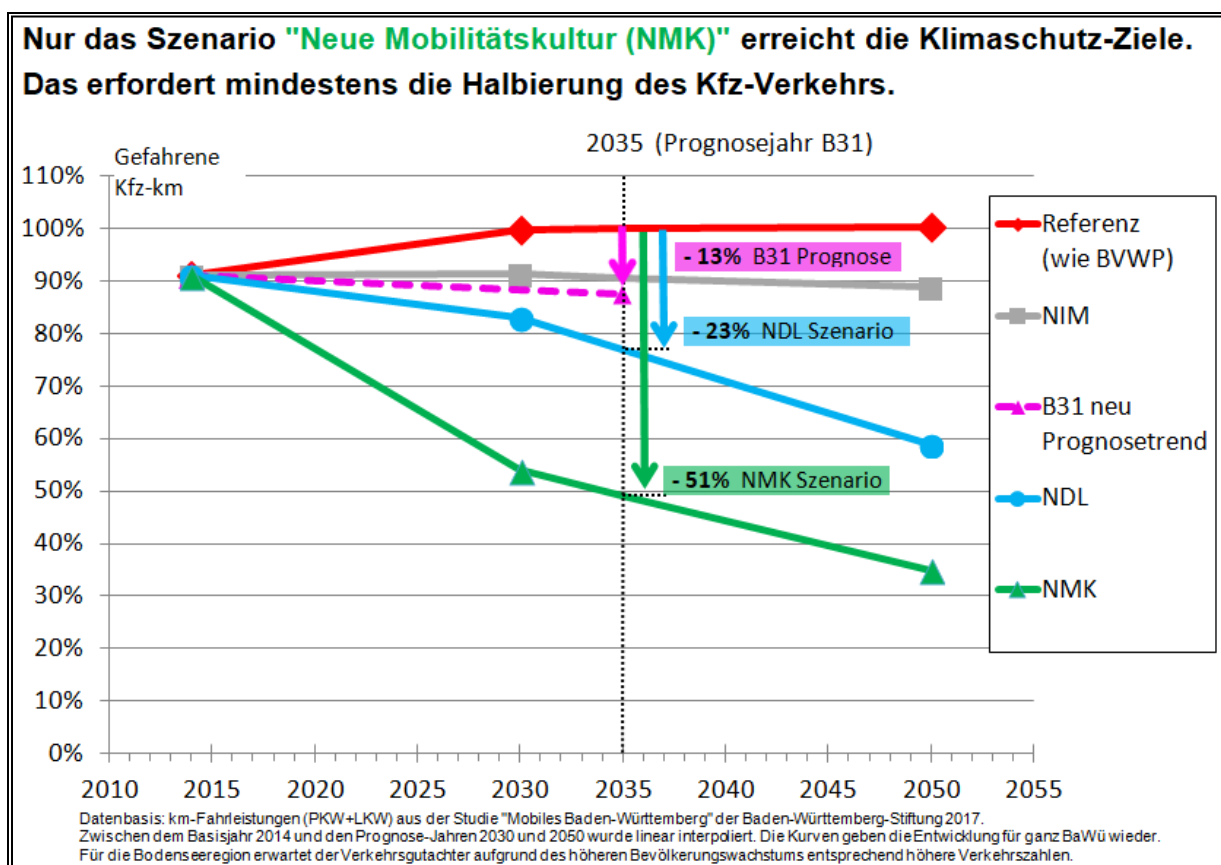
#### zu PS 4.1.0

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.

Die bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) **prognostizierten Verkehrszunahmen** – insbesondere im dominierenden Straßenverkehr sowie beim Flugverkehr – sind **nicht zukunftsfähig** und daher auch als Planungsgrundlage für den Regionalplan abzulehnen. Insgesamt würde für Deutschland laut BVWP praktisch keine Treibhausgasminderung im Verkehrssektor bis 2030 erreicht. Da der Verkehr mit ca. 20% Anteil einen wesentlichen Anteil an den THG-Emissionen ausmacht, müssen auch in diesem Sektor die Klimaschutzziele von Paris eingehalten werden. **Die Region sollte daher gegenüber dem Bund eine grundlegende Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung einfordern, die den Klima-Zielen gerecht wird.**

Die Studie „**Mobiles Baden-Württemberg**“ der Baden-Württemberg-Stiftung aus dem Jahr 2017 hat umfassend dokumentiert, dass es für ein Erreichen der Klima-Ziele nicht ausreichend ist, sich nur auf die Einführung von Elektroantrieben im Straßenverkehr zu konzentrieren. Dies wurde im Szenario „Neue individuelle Mobilität“ untersucht (siehe graue Linie NIM in nachfolgender Grafik). Vielmehr ist zusätzlich auch ein **grundlegender Wandel in der Verkehrspolitik und im Mobilitätsverhalten notwendig, um eine deutliche Abnahme des PKW- und LKW-Verkehrs zu erreichen**. Dieser Wandel muss auch in unserer Region konsequent vorangetrieben werden.

Einen Eindruck vom Ausmaß der notwendigen Veränderungen gibt die folgende Grafik. In der zitierten Studie konnten nur mit dem grün dargestellte Szenario „Neue Mobilitätskultur“ (NMK) die Klimaziele erreicht werden. Dieses erfordert gegenüber dem BVWP-Szenario (rote Referenzlinie) eine **Halbierung des Kfz-Verkehrs bis ca. 2035**:



Angesichts der Notwendigkeit abnehmender Kfz-Verkehrsmengen ist der im BVWP und auch im Regionalplan vorgesehene weitere massive Ausbau des Straßennetzes eine **Verschwendung von finanziellen und planerischen Ressourcen, die dringend für den umfassenden Ausbau des Umweltverbunds benötigt werden. Mehr noch: Weiterer Straßenbau ist sogar kontraproduktiv, weil durch schnellere neue Straßen die Attraktivität des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Schienenverkehr gesteigert wird.**

Zu der **horrenden Zahl von 39 % Wachstum des Straßengüterverkehrs** in der BVWP-Prognose ist relativierend anzumerken, dass sich diese Zahl auf die transportierten Gütermengen in „Tonnenkilometer“ bezieht. Entscheidender für das Verkehrsgeschehen und die Umweltbelastung auf den Straßen ist aber die Fahr<sup>1</sup>leistung“ des Schwerverkehrs auf den Straßen in „LKW-km“. Der BVWP geht dabei anscheinend von einer deutlich verbesserten Auslastung der LKW aus, denn die Fahr<sup>1</sup>leistung“ im Straßengüterverkehr soll „nur“ um 29% ansteigen. Blendet man daneben auch die überproportional anwachsenden leichten Nutzfahrzeuge (< 3,5 t Nutzlast) aus, so geht die BVWP-Prognose für den „echten“ Schwerverkehr „nur“ von einer Zunahme von **21,5 % der gefahrenen LKW-km** im Zeitraum von 2010 bis 2030 aus. Da dieser **Prognose-Zeitraum inzwischen bereits fast zur Hälfte verstrichen** ist, vermindert sich die zu erwartende Zunahme von heute bis 2030 nochmals deutlich.

Doch auch bei diese „nüchternen Betrachtung“ der BVWP-Wachstumszahlen für den LKW-Verkehr sind diese als nicht zukunftsfähig zu bewerten. Für den Schwerverkehr geht die Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ in dem einzigen klimaverträglichen Szenario NMK von einer **Reduzierung der LKW-Fahr<sup>1</sup>leistung“ gegenüber der BVWP-Prognose um 29%** aus.

Die Grundlagen zum BVWP 2030 wurden im Wesentlichen zwischen 2011 und 2013 erarbeitet. In den vergangenen sechs Jahren haben sich die **politischen Ziele zum Güterverkehr grundlegend geändert**. So wird z.B. in der Drucksache des Bundestages 19/9918 vom 07.05.2019 ausgeführt: „Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft sollen bis 2030 ... mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden“. U. a. stehen seit dem 2. Halbjahr 2018 im Bundeshaushalt Mittel zur Halbierung der Trassenpreise für den Schienen-Güterverkehr bereit. Es kann davon ausgegangen werden, dass bis 2030 die ergriffenen Maßnahmen Wirkung zeigen. Die Annahme eines Wachstums von 39 % des Straßengüterverkehrs im BVWP erscheint vor diesem Hintergrund als überholt.

**Die prognostizierte Zunahme des Verkehrsaufkommens beeinträchtigt zunehmend die Wohn- und Umweltqualität durch Lärm- und Umweltverschmutzung. Daher sind bei der**

Ungeachtet der zuvor dargestellten Notwendigkeit einer künftigen Abnahme (statt Zunahme) des Kfz-Verkehrs ist diese Aussage zu relativieren. So ist künftig mit der Beendigung von Abgasmanipulationen (als Konsequenz des „Diesel-Betrugs-Skandals“) und auch aufgrund der Zunahme von Elektro-Autos mit **Minderungen der spezifischen Lärm- und Abgasbelastungen** zu rechnen, so dass gewisse Zunahmen der Verkehrs<sup>1</sup>leistung“ (die es aber unter der Prämisse Klimaschutz gar nicht geben darf, siehe oben) kompensiert werden könnten.

[Das Verkehrssystem soll so gestaltet werden, dass]

- **die leistungsfähigen Verbindungen in die benachbarten Wirtschaftsräume sowie in die europäischen Verkehrsnetze verbessert werden,**

---

<sup>1</sup> Die Menge der gefahrenen Kfz-Kilometer stellt keine „Leistung“ dar, sondern einen *Aufwand*, der minimiert werden sollte – gerade auch durch kluge Raumplanung. Statt des etablierten Begriffs der Fahrleistung bzw. Verkehrsleistung sollte daher lieber von „**Verkehrsaufwand**“ gesprochen werden.

Diesen Grundsatz stellen wir für den Fernstraßen-Ausbau in Frage. Zum einen beweist der wirtschaftliche Erfolg unserer Region, dass die Anbindung heute bereits ausreichend ist. Nimmt man die quantitativen Wachstums-Ziele zurück und berücksichtigt die Notwendigkeit einer „Verkehrswende“ unter der Prämisse eines ausreichenden Klimaschutzes, so kann dieses Straßennetz auch für die Zukunft weitestgehend ausreichen.

Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Straßen in benachbarte Wirtschaftsräume und europäische Straßenverkehrsnetze **würde unweigerlich** auch zu einer besseren Durchlässigkeit der Bodensee-Region für den Fernverkehr und somit **zu einer erheblichen Steigerung des Transitverkehrs führen** – Tag und Nacht – mit allen negativen Auswirkungen, die den hohen Wert dieser Landschaft für Tourismus, Natur und Erholung mindern.

Einem entsprechenden Ausbau des Schienennetzes kann hingegen zugestimmt werden, da damit notwendige Verlagerungseffekte auf die Bahn als energieeffizienten Verkehrsträger möglich 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 Betonung des ÖV und Radverkehrs an dieser Stelle (und auch unter 4.1.3) begrüßen wir nachdrücklich. Zur Konkretisierung sollten im Regionalplan auch die Radnetze mit ihrem Ausbaubedarf kartografisch dargestellt werden, zumindest aber die vorgeschlagene Radschnellverbindung FN-RV-Baindt. Für den öffentlichen Verkehr sollten auch die Busnetze dargestellt werden – zumindest die Linien von regionaler Bedeutung, wie z. B. die bestehenden oder geplanten Regiobus-Linien.

- 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.

Dieser Grundsatz wird begrüßt. Allerdings gibt es im Regionalplanentwurf (zu) viele neue Siedlungsgebiete, die nicht vom Schienenverkehr erschlossen werden. (Siehe auch oben zum Punkt 2.3 Entwicklungsachsen)

#### **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.

Aus unserer Sicht darf es höchstens noch eine punktuelle Weiterentwicklung des Straßennetzes geben Denn dieses ist auch in unserer Region bereits heute sehr viel besser ausgebaut als der Umweltverbund. Dessen Defizite müssen vorrangig behoben werden. Straßenbauprojekte sind nur noch ausnahmsweise dort akzeptabel, wo

- eine sehr hohe Belastung von Anwohnern vorliegt *und*
- diese Belastung erheblich vermindert werden kann *und*
- die neuen Straßen nicht zu gravierenden Mehr bzw. Neubelastungen für Mensch und Natur an anderer Stelle führen.

(Beispiel: B31-Tunnel zur Entlastung von Hagnau).

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

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

Diese lange Liste von vordringlichen Bundesstraßenprojekten steht in krassem Widerspruch zu dem oben zitierten Grundsatz, wonach der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsträger und Mobilitätsangebote am Personen- und Güterverkehr gesteigert werden soll. Demgegenüber wird beim Schienenverkehr unter 4.1.2 kein einziges BVWP-Projekt genannt. Während der Bund also viele 100 Mio Euro für neue Bundesstraßenprojekte in der Region im BVWP eingeplant hat, nimmt er seine finanzielle Verantwortung für die Schiene selbst bei wichtigen Hauptstrecken wie z. B. der dringend ausbaubedürftigen Bodenseegürtelbahn nicht wahr. **Der RVBO sollte sich daher beim BMVI für ein deutliches „Abspecken“ der Straßenprojekte zugunsten der Schienenstrecken auch in unserer Region stark**

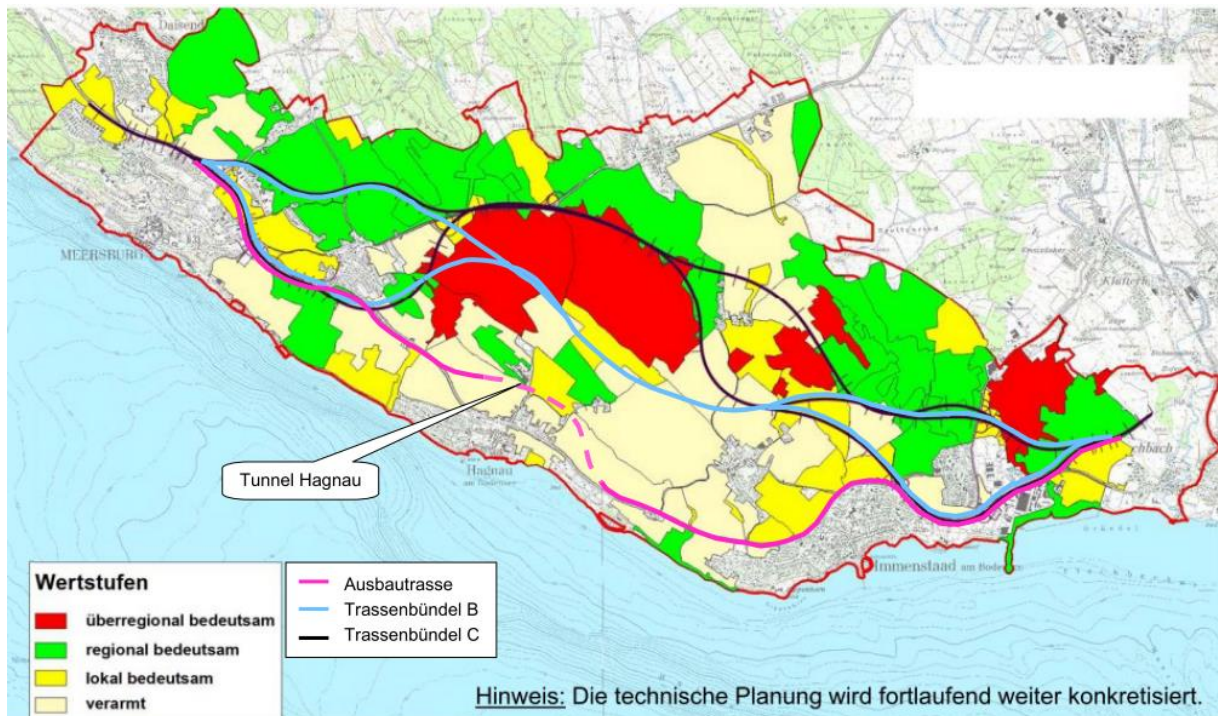
**machen.** Dies gilt sowohl für die Anzahl der Straßenprojekte als auch für ihre Dimensionierung (also z. B. 2-3spurig für die B30 und B31 neu statt des derzeit favorisierten autobahnähnlichen Ausbaus mit 4 Fahrspuren und 2 Standspuren) und die geplanten Entwurfsgeschwindigkeiten. Die Klimaschutzziele erfordern eine grundlegende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans, der noch aus einer Zeit vor dem Dürrejahr 2018 und Fridays-for-future stammt.

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**.

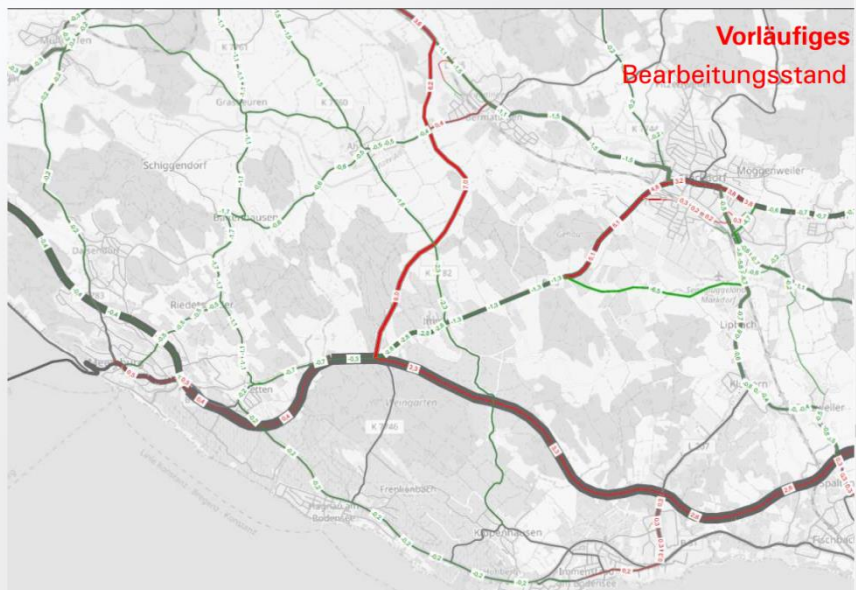


## Variante C1-V4

### Planreihe 7.5

Trassierung wie C1, jedoch mit L205neu OU Bermatingen/Ahausen/Ittendorf und ohne K7743neu OU Markdorf.

Differenzen zum PPF C1  
Gesamtverkehr DTV(W5)



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

### zu PS 4.1.1

Daher sind Ergänzungen und Ausbauten des Straßennetzes dort notwendig, wo sie Kapazitätsengpässe und Erreichbarkeitsdefizite beheben

#### 4.1.2 Schienenverkehr

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

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%)!**<sup>2</sup>

##### 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 In-

Ein Ausbau des Schienennetzes **allein** wird nicht zu einer deutlichen Verlagerung des Individualverkehrs weg vom PKW führen, wie sie angesichts der Klimaproblematik und anderer Umweltgesichtspunkte notwendig ist. Zusätzlich muss der straßengebundene Kfz-Verkehr zurückgedrängt werden (sog. „push&pull“-Ansatz). Keinesfalls dürfen die parallelen Straßenverbindungen so massiv ausgebaut werden, wie dies in der Region geplant ist (z. B. B30-Aus-/Neubauprojekte parallel zur Südbahn bzw. B31neu, L205neu und K7743neu parallel zur Bodenseegürtelbahn).

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

---

<sup>2</sup> Mit nur ca. fünf Metern zusätzlicher Trassenbreite für ein zweites Gleis kann die Verkehrskapazität einer 28 Meter breiten Autobahn geschaffen werden.

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**.

- 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)-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 Ablachtalbahn (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 wurden<sup>3</sup>, 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.

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

---

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

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.

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.

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 Ablachtalbahn ( 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.

#### 4.1.5 Luftverkehr

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

Dieser Grundsatz ist zu streichen. Nach unserer Überzeugung müssen defizitäre Regionalflyer 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 Regionalflyer 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 Regionalflyer 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 Fähre 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 Bodenseeufer einer Erosion durch Wellenschlag – verursacht durch den Katamaran (z.B. in Hagnau).

#### **4.1.7 Fuß- und Radverkehr**

- G (1) Der Fuß- und Radverkehr soll neben den Systemen des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als gleichwertiges Verkehrssystem gefördert und weiterentwickelt werden.**

Um die Bedeutung des Fußverkehrs und des Fahrradverkehrs als **eigenständige Verkehrssysteme** angemessen zu würdigen, bitten wir um folgende Änderung der Formulierung:

*„Fuß- und Radverkehr sollen neben den Systemen des MIV und des ÖV als gleichwertige Verkehrssysteme gefördert und weiterentwickelt 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.

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.**

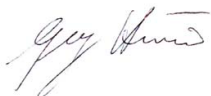
Diese vorgeschlagene Radschnellverbindung wird begrüßt und sollte **in die Raumnutzungskarte aufgenommen** werden.

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 Vermin-

derung von Kfz-Schleichverkehr). So können – unterhalb der anspruchsvollen Standards einer „Radschnellverbindung“ – rasch und kostengünstig attraktive Radverbindungen realisiert werden (Beispiel: Gemeindeverbindungsstraßen Kluftern-Ittendorf-Bürgberg)

Für Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



gez.



Georg Heine  
LNV-AK Ravensburg

Helga Hartmann  
LNV AK Sigmaringen

Dr. Marion Morcher  
LNV AK Bodenseekreis



Ulfried Miller

BUND-Regionalverband-Oberschwaben



Sabine Brandt  
NABU-Bezirksgeschäftsstelle  
Allgäu-Donau-Oberschwaben



Thomas Körner  
NABU Bezirksverband  
Donau-Bodensee

**Anlagen:**

- Vogelliste Weingarten/West
- Vogelliste Weingarten/West - Tabelle



**Vogelliste Weingarten/West**

Auf der Fläche des Minuten-Rasterfeldes Weingarten West (siehe unten: rot markiertes Rechteck im Ausschnitt der Topographischen Karte 1 : 25000= 8123 Weingarten) wurden seit den 60-er Jahren **insgesamt 150 Vogelarten** festgestellt (Georg Heine, NABU Wangen: Artenliste Rasterfeld Weingarten West)

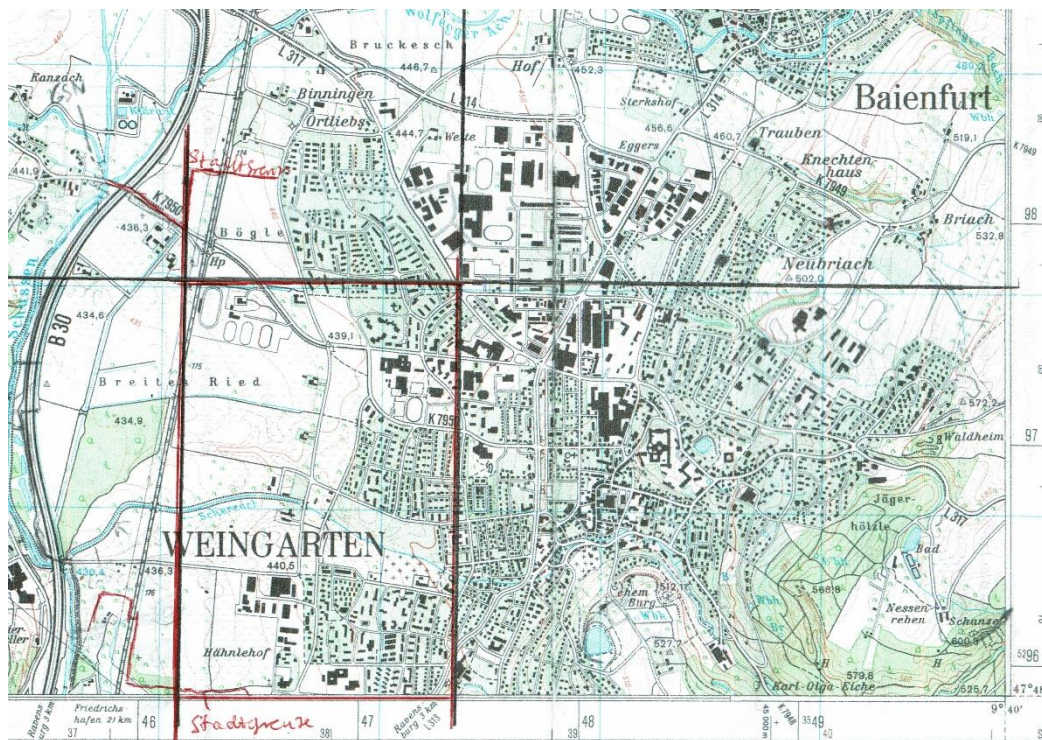
63 Arten davon wurden vor dem Jahr 2000 letztmalig gesichtet. **Aktuell (2000-2019)** wurden also **87 Vogelarten** festgestellt.

Das Minutenfeld dürfte aktuell **knapp zur Hälfte bebaut** sein. Vernachlässigt man die in Siedlungen vorkommenden Vogelarten, so bleiben **27** mehr oder weniger **aufs offene Land spezialisierte Vogelarten**. (sie sind in der folgenden Tabelle dargestellt)

**Es handelt sich dabei überwiegend um rastende Zugvögel und Nahrungsgäste (z.B.Greifvögel). 18 dieser Arten gelten als wertgebend, weil sie auf den Roten Listen des Landes Baden-Württemberg und/oder der Bundesrepublik Deutschland stehen bzw. im Anhang I der Europäischen Vogelschutzrichtlinie aufgeführt sind. (sie sind in der Tabelle fettgedruckt)**

Bisher ist diese Fläche als Regionaler Grünzug vor Bebauung geschützt. Die Bedeutung der Fläche für rastende Zugvögel und Offenland bevorzugende Nahrungsgäste spricht für die Beibehaltung dieses Schutzes. Sollte eine Bebauung durchgeführt werden, werden die seltenen und schützenswerten Vogelarten dort auf Dauer vertrieben.

Bearbeitet von Helmut Kraft, NABU Weingarten e. V.



**Vogelliste Weingarten/West**

<b>Nr.</b>	<b>Vogelart</b>	<b>N Beob.</b>	<b>Summe Ind.</b>	<b>Maximum</b>	<b>Last</b>
1	<b>Silberreiher</b>	1	4	4	06.06.05
2	Graureiher	32	55	6	17.05.19
3	<b>Weißstorch</b>	10	90	41	11.09.08
4	Höckerschwan	3	13	10	06.06.10
5	<b>Knäkente</b>	1	2	2	21.03.01
6	<b>Wespenbussard</b>	5	67	60	09.05.01
7	<b>Schwarzmilan</b>	12	17	5	02.04.12
8	<b>Rotmilan</b>	43	45	2	17.05.19
9	Mäusebussard	33	40	3	27.12.18
10	<b>Turmfalke</b>	77	104	12	17.05.19
11	<b>Baumfalke</b>	5	5	1	15.07.16
12	<b>Wanderfalke</b>	2	2	1	14.10.16
13	<b>Kranich</b>	4	75	54	05.11.13
14	<b>Kiebitz</b>	6	68	60	21.02.02
15	<b>Lachmöwe</b>	11	1454	400	22.03.13
16	<b>Kuckuck</b>	1	1	1	23.05.10
17	<b>Alpensegler</b>	1	1	1	26.06.18
18	<b>Steinschmätzer</b>	33	236	41	24.03.18
19	Sumpfrohsänger	2	5	3	26.05.16
20	Dorngrasmücke	2	2	1	23.05.10
21	<b>Neuntöter</b>	1	1	1	23.05.10
22	Saatkrähe	6	363	220	13.02.02
23	Rabenkrähe	207	2473	800	11.08.18
24	Berghänfling	1	25	25	13.02.02
25	<b>Goldammer</b>	18	846	300	19.06.12
26	<b>Rohrammer</b>	4	10	6	08.06.08
27	Weißkopfmöwe	1	2	2	24.02.10