

Kapitel B V 1: Straßenverkehr

Rechtliche Grundlagen / Intention

Das Straßennetz ist für die Verbindung der Region mit den europäischen Metropolregionen und den benachbarten Regionen sowie für die flächenhafte Erschließung der Region von besonderer Bedeutung. Es ist zudem Grundvoraussetzung für wettbewerbsfähige Standortbedingungen von Industrie und Handel. Es wird angestrebt, das Straßennetz der Region zu erhalten und leistungsfähig weiterzuentwickeln. Die Verbindungen der Region zu den europäischen Metropolregionen und zu den benachbarten Regionen sowie die innerregionale Erschließung sollen verbessert werden.

Gemäß § 8 Abs. 5 Nr. 3 ROG sollen Raumordnungspläne Festlegungen zur Raumstruktur enthalten, insbesondere zu den zu sichernden Standorten und Trassen für Infrastruktur. Hierzu können gemäß § 8 Abs. 5 Nr. 3a ROG die Verkehrsinfrastruktur und Umschlaganlagen von Gütern gehören. **Festlegungen zu Bedarf und Dringlichkeit eines Aus- oder Neubaus von Verkehrsvorhaben gehören jedoch zum Kernbereich der Fachplanungskompetenz Verkehr.** Es ist Aufgabe der Fachplanung, nach fachlichen Gesichtspunkten den Bedarf und die Dringlichkeit solcher Vorhaben festzustellen.

Nach dem Grundgesetz ist der Bund für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege verantwortlich (Art. 90 GG i.V.m. § 5 Abs. 1 FStrG). Der Bau und Ausbau der Bundesfernstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes (§ 1 FStrAbG). Die Bundesfernstraßen umfassen die Bundesautobahnen und Bundesstraßen (§ 1 Abs. 2 FStrG). Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrage des Bundes. Wichtigstes Steuerungsinstrument ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung. Ihre Ergebnisse werden in einem Bundesverkehrswegeplan dokumentiert. Dieser ist zugleich Grundlage für den Bedarfsplanentwurf. Der Bedarfsplan als Anlage des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz) legt fest, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde am 03. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Das Fernstraßenausbaugesetz wurde zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354).

Für Planung, Bau und Verwaltung von Staatsstraßen sind die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, die Regierungen und die Staatlichen Bauämter zuständig. Für die Planung von Neu-, Aus- und Umbau von Landesstraßen ist die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg zuständig. Die Länder sind gemäß Art. 41 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz bzw. § 43 Straßengesetz für Baden-Württemberg Träger der Straßenbaulast für Staats- bzw. Landesstraßen. Die Neu- und Ausbauziele der Staatsstraßen stellt im bayerischen Regionsteil der Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern bzw. für Landesstraßen im baden-württembergischen Regionsteil der Maßnahmenplan Landesstraßen im Rahmen des Generalverkehrsplans 2010 Baden-Württemberg dar. Der Maßnahmenplan Landesstraßen wurde im November 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern wurde am 11.10.2011 vom Ministerrat beschlossen.

Für Kreisstraßen sind die Landkreise und kreisfreien Gemeinden Straßenbaulastträger (Art. 41 Nr. 2 BayStrWG; § 42 Abs. 2 StrG). Die Straßenämter sind für die Planung, Bau und Erhalt von Kreisstraßen zuständig. Die Landkreise können die Verwaltung ihrer Kreisstraßen den örtlich zuständigen Staatlichen Bauämtern (Art. 59 Abs. 1 BayStrWG) bzw. Dritter übertragen (§ 45 Abs. 1 StrG).

Entsprechend Art. 19 und Art. 20 BayLplG legen der Landesentwicklungsplan bzw. die Regionalpläne raumbedeutsame Festlegungen, insbesondere auch zum Verkehr, fest, sofern nicht die jeweiligen Belange hinreichend gesichert sind. Entsprechend Landesentwick-

lungsprogramm Bayern Ziffer 4.2 soll das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Dem Ausbau des vorhandenen Straßennetzes soll Vorzug vor dem Neubau eingeräumt werden.

Soweit es für die Entwicklung und Ordnung der räumlichen Struktur der Region erforderlich ist, enthalten Regionalpläne gemäß Art. 11 Abs. 3 LplG Festlegungen zu sichernden Standorten und Trassen für die Infrastruktur der Region. Gemäß Art. 11 Abs. 6 Nr. 3 LplG werden aus den fachlichen Entwicklungsplänen nach Art. 8 LplG **Bereiche, Trassen und Standorte mit ihren Entwicklungsaufgaben nachrichtlich in den Regionalplan übernommen, soweit sie für die Region von Bedeutung sind.** Gemäß Ziffer 4.1.1 des Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg 2010 ist das Verkehrswesen so zu gestalten, dass es zu der angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt. Dabei ist den unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten und Erfordernissen Rechnung zu tragen. Wegen der hohen Raumbedeutsamkeit von verkehrlichen Maßnahmen ist die Koordination auf regionaler Ebene unausweichlich, um verkehrliche und Umwelanforderungen aufeinander abzustimmen (Begründung zu 4.1.1). Die Zielsetzungen der Raumordnung sind raumspezifisch auszuformen und die Fachplanungen in die Entwicklungskonzeptionen einzubinden.

Funktion

Verkehrliche Maßnahmen besitzen eine hohe Raumbedeutsamkeit. **Die nachrichtliche Übernahme von Neu- und Ausbaumaßnahmen im künftigen Regionalplan der Region Donau-Iller und Darstellung in der Raumnutzungskarte dient der Erweiterung der Aussagekraft des Regionalplans sowie der Information und Abstimmung mit den anderen Fachbereichen.** Durch eine interdisziplinäre Abstimmung der Planungen der verschiedenen Fachbereiche zum zukünftigen Regionalplan der Region Donau-Iller sollen die Maßnahmen für eine leistungsfähige Weiterentwicklung des Straßennetzes der Region langfristig ermöglicht und nicht durch andere regionalplanerische Festsetzungen beeinträchtigt werden. **Durch die Abstimmung der verkehrlichen Anforderungen und den Umwelanforderungen sollen Konflikte im Rahmen einer späteren Realisierung der Trassen bereits im Vorfeld möglichst ausgeschlossen werden.**

Durch Vorschläge von zusätzlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen im regionalbedeutsamen Straßennetz, die über die Planungen der Fachplanungsträger hinausgehen, und deren Darstellung in der Raumnutzungskarte werden weitere Verbesserungen für die Erschließung und Erreichbarkeit der Regionsteile angeregt. Auch dieses Vorgehen dient insbesondere der Information und Abstimmung der verkehrlichen Anforderungen mit den Anforderungen anderen Fachbereiche, um mögliche Konflikte im Rahmen einer späteren Realisierung bereits im Vorfeld möglichst auszuschließen.

Steuerungswirkung

Die Vorgehensweise für die Festlegung von Freihaltetrassen als Ziele der Raumordnung hat sich gegenüber der Erstellung des Regionalplans von 1987 grundlegend verändert und ist unter den heutigen rechtlichen Rahmenbedingungen so nicht mehr möglich. Für die Ausweisung von Freihaltetrassen ist aufgrund der eingetretenen rechtlichen Rahmenbedingungen eine Strategische Umweltprüfung mit Planungsalternativenprüfung notwendig.

Die in der Raumnutzungskarte dargestellten nachrichtlichen Übernahmen und Vorschläge des Regionalverbandes werden im Rahmen der Aufstellung des neuen Regionalplans der Region Donau-Iller interdisziplinär abgestimmt, insbesondere hinsichtlich der verkehrlichen und den Umwelanforderungen. Die Trassen werden nachrichtlich entsprechend den Darstellungen der Fachplanungen übernommen. Eine gebietsscharfe Festlegung erfolgt nicht. Eine Linienbestimmung erfolgt im jeweiligen Planfeststellungsverfahren.

In der Raumnutzungskarte dargestellte punkt- oder linienförmige Infrastrukturen werden im Folgenden vom Ausschluss anderer konkurrierender raumordnerischer Festlegungen ausgenommen und somit eine entsprechende Steuerungswirkung erzielt. Dies erfolgt im Rahmen der jeweiligen Kapitel der anderen Fachbereiche.

Planerische Umsetzung

Regionalbedeutsames Straßennetz (s. Straßenverkehr- Karte 1)

Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels Straßenverkehr ist die funktionale Gliederung des Verkehrsnetzes zur Bestimmung eines regionalbedeutsamen Straßennetzes gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) Ausgabe 2008. Basis für die Ermittlung der Verkehrsbedeutung der Straßen bildet das System der Zentralen Orte. Zur Ermittlung der Verbindungsfunktionsstufen werden in einem ersten Schritt sog. Luftlinienetze für jeden Ort gebildet, die im Folgenden, nach den Kriterien Direktheit der Verbindung und Reisezeit, auf das Straßennetz übertragen werden. Gemäß ihrer Verkehrsbedeutung werden die Verbindungen in Verbindungsfunktionsstufen eingeteilt. Das Straßennetz der Region gliedert sich wie folgt:

- Verbindungsfunktionsstufe I - Straßen für den großräumigen Verkehr

(Verbindungen zwischen Oberzentren und Metropolregionen (Versorgungsfunktion) bzw. zwischen Oberzentren untereinander (Austauschfunktion))

- Verbindungsfunktionsstufe II - Straßen für den überregionalen Verkehr

(Verbindungen zwischen Mittelzentren und Oberzentren (Versorgungsfunktion) bzw. zwischen Mittelzentren untereinander (Austauschfunktion))

- Verbindungsfunktionsstufe III - Straßen für den regionalen Verkehr

(Verbindungen zwischen Klein/Unterzentren und Mittelzentren (Versorgungsfunktion) bzw. zwischen Klein/Unterzentren untereinander (Austauschfunktion))

Das regionalbedeutsame Straßennetz wird in der Raumnutzungskarte dargestellt. Eine eigene regionalplanerische Festsetzung erfolgt nicht.

In einem nächsten Schritt wird die Angebotsqualität der Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufen I und II ermittelt und bewertet. Zur Bewertung der Angebotsqualität wurden die Qualitätsstufen von Luftliniengeschwindigkeiten und von Umwegfaktoren analysiert.

Berücksichtigung der Fachplanungen von Bund, Länder und sonstige Fachplanungen (s. Straßenverkehr- Karte 2)

Die Fachplanungen im regionalbedeutsamen Straßennetz von Bund und Länder werden nachrichtlich übernommen. Grundlage für die nachrichtliche Übernahme von Maßnahmen entlang Bundesfernstraßen ist das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354), mit dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen sowie der 7. Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern bzw. der Maßnahmenplan Landesstraßen im Rahmen des Generalverkehrsplans 2010 Baden-Württemberg.

Ergänzend werden Planungen von regionaler Bedeutung mit Auswirkungen auf das regionalbedeutsame Straßennetz welche in Bauleitplanungen oder Fachplanungen vorgesehen, aber nicht in den Bedarfs- und Ausbauplänen enthält sind nachrichtlich übernommen. Neben den in den Raumordnungskatastern der Länder Bayern und Baden-Württemberg und Bauleitplänen dargestellten Planungen werden weitere regionalbedeutsame Planungen von Gebietskörperschaften, in die der Regionalverband unmittelbar eingebunden bzw. beteiligt wurde/ist bzw. von den Fachplanungen mitgeteilt wur-

den/werden, nachrichtlich übernommen. Die Regionalbedeutsamkeit von Maßnahmen bestimmt sich nach ihrer Lage im regionalen Straßenverkehrsnetz sowie ihrer Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsnetz.

Vorschläge des Regionalverbandes zur Weiterentwicklung des regionalbedeutsamen Straßennetzes

Es ist beabsichtigt, über die Planungen der Fachplanungsträger hinaus, Vorschläge zur Weiterentwicklung des regionalbedeutsamen Straßennetzes in den neuen Regionalplan aufzunehmen.

Basis für die Vorschläge bilden eine Struktur- und Verkehrsanalyse der Region Donau-Iller mit einer Verkehrsprognose sowie die Beobachtung der Raumentwicklung in der Region Donau-Iller. Wichtige Kennwerte für die Abschätzung der verkehrlichen Entwicklung sind Pendlerverflechtungen, Straßenverkehrszählungen, Verkehrsleistungen sowie Analysen zu Erreichbarkeiten und zu Verkehrsstockungen sowie Informationen zur Bevölkerungsentwicklung. **Vorschläge zur Weiterentwicklung des Straßennetzes in der Region werden insbesondere für die Verbindungsfunktionsstufen I und II des regionalbedeutsamen Straßennetzes aufgezeigt,** da diese Straßen für die zentralörtlichen Verbindungen von besondere Bedeutung sind, die Verkehre möglichst auf diesen Achsen gebündelt werden sollen und zum Teil bereits heute überdurchschnittlich stark belastet sind. Empfehlungen für die Weiterentwicklung des regionalbedeutsamen Straßennetzes (z. B. Beseitigung von Ortsdurchfahrten) lassen sich hier z.B. auch aus der RIN ableiten.

Weitere Quellen für Vorschläge zur Weiterentwicklung des regionalbedeutsamen Straßennetzes können z.B. nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Regionalplan der Region Donau-Iller 1987 sein, Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 die nicht aufgenommen wurden, nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 die nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 übernommen wurden sowie Anmeldungen zu den Ausbau- bzw. Maßnahmenplänen der Länder die nicht aufgenommen wurden.

Die Abschätzungen der verkehrlichen Wirkung der identifizierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Straßennetzes der Region werden für jeden Vorschlag separat in Steckbriefen ausführlich dargestellt. Die Steckbriefe sind Bestandteil der Dokumentation des methodischen und planerischen Vorgehens.

Straßenverkehr (Kapitel B V 1)

Beratungsunterlage
PA 04.07.2017,
TOP 2 e

Karte 1

Regionalbedeutsames Straßennetz
(nach RIN 2008)

- I - Großräumige Verbindung
- II - Überregionale Verbindung
- III - Regionale Verbindung

Grenzen

- Regionsgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

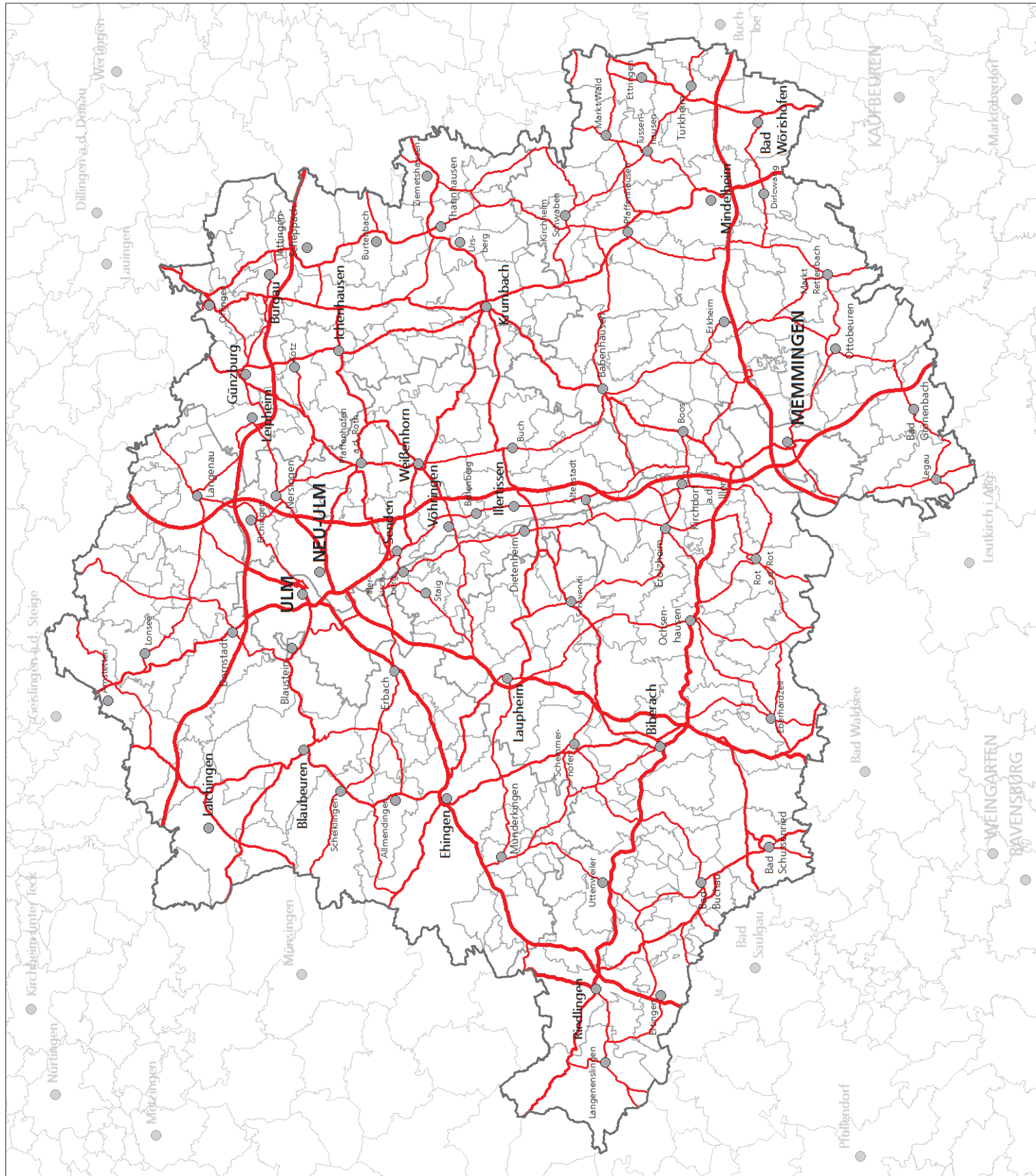
Maßstab: 1:500.000



Geobasisdaten:
© Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg (www.lgi-bw.de) Az.: 2851.9-1/19

Regionalverband
Donau-Iller

Schwabingerstraße 35 89073 Ulm
Tel. 0731 / 17608-0 www.rvdi.de



Straßenverkehr (Kapitel B V 1)

Beratungsunterlage

PA 04.07.2017,

TOP 2 e

Karte 2

Regionalbedeutendes Straßennetz

- I - Großräumige Verbindung
- II - Überregionale Verbindung
- III - Regionale Verbindung

Nachrichtliche Übernahmen

(Maßnahmen, die nicht in Bedarfs- und Ausbauplänen von Bundes- und Ländern sind, sind vorläufig)

Ausbau

- I - Großräumige Verbindung
- II - Überregionale Verbindung
- III - Regionale Verbindung

Neubau

- I - Großräumige Verbindung
- II - Überregionale Verbindung
- III - Regionale Verbindung

Vorschläge (vorläufig)

- Ausbau
- Neubau

Grenzen

- Regionsgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

Maßstab: 1:500.000

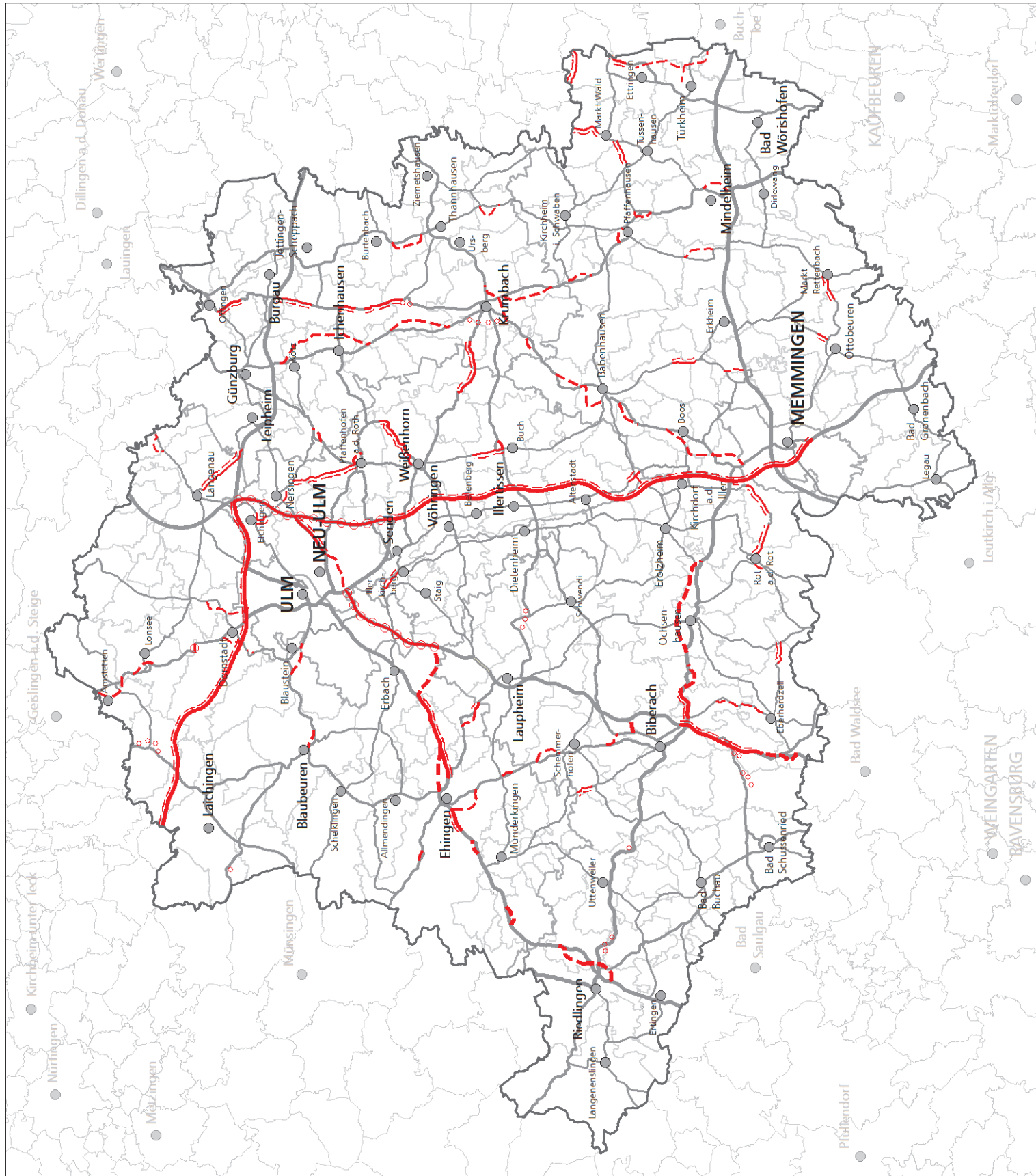


Geobasisdaten:

© Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Baden-Württemberg (www.lgi-bw.de) Az.: 2851.9-1/19

Regionalverband
Donau-Iller

Schwabingerstraße 35 89073 Ulm
Tél. 0731 / 17608-0 www.rvdi.de



Kapitel B V 2: Schienenverkehr

Rechtliche Grundlagen / Intention

Das Schienennetz ist wesentlicher Bestandteil der Infrastruktur der Region Donau-Iller. Die Schienenstrecken stellen Verbindungen für die Bevölkerung und die Wirtschaft zu den europäischen Metropolregionen sowie zu den benachbarten Zentren her und sind das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region. Den in den Knotenpunkten Ulm und Memmingen sternförmig zusammenlaufenden Schienenstrecken kommt für die Erschließung der ländlichen Regionsbereiche eine besondere Bedeutung zu. Das Schienennetz in der Region soll in seinem Bestand erhalten sowie leistungsfähig weiterentwickelt und ausgebaut werden. Es sollen sowohl der großräumige Personen- und Güterverkehr als auch die regionalen Verkehre (Regio-S-Bahn Donau-Iller) abgewickelt werden können.

Gemäß § 8 Abs. 5 Nr. 3 ROG sollen Raumordnungspläne Festlegungen zur Raumstruktur enthalten, insbesondere zu den zu sichernden Standorten und Trassen für Infrastruktur. Hierzu können gemäß § 8 Abs. 5 Nr. 3a ROG die Verkehrsinfrastruktur und Umschlaganlagen von Gütern gehören. **Festlegungen zu Bedarf und Dringlichkeit eines Aus- oder Neubaus von Verkehrsvorhaben gehören jedoch zum Kernbereich der Fachplanungskompetenz Verkehr. Es ist Aufgabe der Fachplanung, nach fachlichen Gesichtspunkten den Bedarf und die Dringlichkeit solcher Vorhaben festzustellen.**

Nach dem Grundgesetz hat der Bund die ausschließliche Gesetzgebung über den Verkehr von Eisenbahnen, die ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes stehen (Eisenbahnen des Bundes) sowie den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (Art. 73 Abs. 1 Nr. 6a GG). Die Infrastruktursparten der Deutschen Bahn AG stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst. Der Bund ist somit für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Schienenwege des Bundes verantwortlich. Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut. Dieser legt als Anlage des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) fest, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte in welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Wichtigstes Steuerungsinstrument ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung. Ihre Ergebnisse werden in einem Bundesverkehrswegeplan dokumentiert. Dieser ist zugleich Grundlage für den Bedarfsplanentwurf. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde am 03. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz wurde zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221).

Investitionsanlagen in die Eisenbahnen des Bundes können darüber hinaus auch durch andere Instrumente zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen (z.B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II, Sonderbauprogramme). Die Mittelzuteilung aus diesen Instrumenten auf einzelne Infrastrukturprojekte wird maßgeblich durch die Länder mitbestimmt.

Die Länder Bayern und Baden-Württemberg sind nach § 5 Abs. 1a Allgemeines Eisenbahngesetz zuständig für die Eisenbahnaufsicht über nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit das Allgemeine Eisenbahngesetz hierfür eine Zuständigkeit der Länder vorsieht.

Gemäß Plansatz 4.3.1 des **Landesentwicklungsprogramms Bayern** soll das Schienenwegenetz erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Der Aus-, Um- und Neubau der Schieneninfrastruktur dient dem Erhalt und der Ergänzung eines leistungsfähigen Netzes für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Der Anteil des Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ist zu steigern und dazu die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zügig bedarfsgerecht auszubauen. Dazu gehö-

ren insbesondere auch attraktive und barrierefreie Bahnhöfe in ihrer Funktion als Ein-, Aus- und Umsteigestationen im Schienenwegenetz.

Durch raumordnerische Festlegungen soll, gemäß Plansatz 4.1.1 des **Landesentwicklungsplans Baden-Württemberg 2002**, im Personenverkehr die Nutzung der Schiene und des öffentlichen Personenverkehrs, im Güterverkehr eine Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße gefördert werden. Nach Plansatz 4.1.7 LEP Baden-Württemberg 2002 ist der Fernverkehr der Bahn durch Aus- und Neubau weiterer Strecken und Streckenabschnitte, insbesondere durch die Realisierung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm (mit Fortsetzung in Richtung München) sowie durch die Attraktivitätssteigerung der Strecke Ulm – Friedrichshafen, zu verbessern. Entsprechend Plansatz 4.1.16 LEP Baden-Württemberg 2002 ist der öffentliche Personennahverkehr auf Schiene und Straße weiter auszubauen. In den verkehrlich hoch belasteten Verdichtungsräumen ist den Verkehrsträgern mit hoher Kapazität im Personen- und Güterverkehr Vorrang beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einzuräumen. Nach Ziffer 2.3.1 des **Generalverkehrswegeplan Baden-Württemberg 2010** muss die Schieneninfrastruktur im Land bedarfsgerecht erhalten und sukzessive ausgebaut werden. Die Streckenelektrifizierung im Land soll, zur Steigerung der elektrischen Traktion im Personen- und Güterverkehr, nach Ziffer 2.3.3 des GVP Baden-Württemberg 2010 fortgeführt werden. **Unter Ziffer 3.3.1 des GVP Baden-Württemberg 2010 werden die Regionalverbände aufgefordert, momentan nicht genutzte Wirtschaftsverkehrsinfrastruktur für künftige Entwicklungen zu identifizieren und gegebenenfalls planerisch zu sichern. Auf den Abbau von Überholgleisen, Abstellgleisen und Nebenstrecken soll verzichtet werden.** Wegen der hohen Raumbedeutsamkeit von verkehrlichen Maßnahmen ist die Koordination auf regionaler Ebene unausweichlich, um verkehrliche und Umweltaanforderungen aufeinander abzustimmen (Begründung zu 4.1.1 LEP Baden-Württemberg 2002). Die Zielsetzungen der Raumordnung sind raumspezifisch auszuformen und die Fachplanungen einzubinden.

Funktion

Verkehrliche Maßnahmen besitzen eine hohe Raumbedeutsamkeit. Als Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs hat das Schienennetz eine herausragende Bedeutung zur Erschließung der Region Donau-Iller. **Mit den Festlegungen zum Kapitel Schienenverkehr im künftigen Regionalplan der Region Donau-Iller sollen die Flächen bzw. Trassen für eine Weiterentwicklung des Schienennetzes der Region freigehalten und gesichert werden. Hierzu zählen Flächen für den Neubau bzw. die Reaktivierung von Haltepunkten sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes, wie zum Beispiel der (partiell) zweigleisige Ausbau von Bahnstrecken oder die Sicherung von Flächen für eine mögliche Erweiterung des Hauptbahnhofes Ulm um einen zusätzlichen Bahnsteig. Zusätzlich sollen die für eine Elektrifizierung des Schienennetzes benötigten Flächen freigehalten werden.** Es soll damit verhindert werden, dass eine Weiterentwicklung des Schienennetzes durch konkurrierende Flächennutzungsansprüche beeinträchtigt bzw. gar unmöglich gemacht wird.

Darüber hinaus sollen stillgelegten Personen- und Güterverkehrsstrecken in der Region erhalten werden. Gegenüber Streckenneubauten kann hierdurch das Schienenwegenetz ohne wesentliche Neuzerschneidungen der Landschaft kostengünstig und flächensparend ausgebaut werden. Auf die Entwidmung sowie auf den Rückbau der bestehenden Schieneninfrastruktur soll verzichtet werden.

Die nachrichtliche Übernahme von Neu- und Ausbaumaßnahmen des Schienennetzes im künftigen Regionalplan der Region Donau-Iller und Darstellung in der Raumnutzungskarte dient der Erweiterung der Aussagekraft des Regionalplans sowie der Information und Abstimmung mit den anderen Fachbereichen. Durch eine interdisziplinäre Abstimmung der Planungen der verschiedenen Fachbereiche zum zukünftigen Regionalplan der Region Donau-Iller sollen die Maßnahmen für eine leistungsfähige Weiterentwicklung des Schienen-

netzes der Region langfristig ermöglicht und nicht durch andere regionalplanerische Festsetzungen beeinträchtigt werden. Durch die Abstimmung der verkehrlichen Anforderungen und den Umweltaanforderungen sollen Konflikte im Rahmen einer späteren Realisierung der Trassen bereits im Vorfeld möglichst ausgeschlossen werden.

Steuerungswirkung

Durch die Festlegung als raumordnerische Ziele und durch die Ausweisung von Vorranggebieten sollen Trassen für zweigleisige Ausbaumaßnahmen, Elektrifizierungen, für die Neubaustrecke Ehingen – Erbach sowie für kleinräumige Ausbaumaßnahmen und den Bau neuer Haltepunkte gesichert werden. In den Vorranggebieten sollen andere raumbedeutsame Nutzungen oder Maßnahmen, die einem Neu-/Ausbau und einem anschließendem Bahnbetrieb entgegenstehen nicht zulässig sein. Dies betrifft insbesondere die im Rahmen der regionalen Stadt-Umland-Mobilitätskonzeption Regio-S-Bahn Donau-Iller geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs. Die benötigten Flächen für die von regionaler Seite angestoßenen Planungen zu neuen zusätzlichen Haltepunkten und Streckenausbaumaßnahmen sollen gesichert werden.

Die in der Raumnutzungskarte dargestellten **nachrichtlichen Übernahmen** aus dem Bundesverkehrswegeplan dienen insbesondere der Erweiterung der Aussagekraft des Regionalplans sowie zur interdisziplinären Abstimmung der Planungen der verschiedenen Fachbereiche. Die in der Raumnutzungskarte dargestellten, nachrichtlichen übernommenen Schienenneu- bzw. Ausbaumaßnahmen werden vom Ausschluss anderer konkurrierender raumordnerischer Festlegungen ausgenommen und somit eine entsprechende Steuerungswirkung erzielt. Dies erfolgt im Rahmen der jeweiligen Kapitel der anderen Fachbereiche.

Planerische Umsetzung

Bestandsaufnahme

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme des Schienennetzes der Region Donau-Iller wurden die stillgelegten, nicht entwidmeten Trassen des Personen- und Güterverkehrs in der Region Donau-Iller identifiziert. Das bestehende Schienennetz der Region soll in der Raumnutzungskarte dargestellt werden. **Die stillgelegten Personen- und Güterverkehrsstrecken Ettringen - Markt Wald sowie Bad Schussenried - Bad Schussenried Stadt - Bad Schussenried (Torfwerk) sollen raumordnerisch gesichert werden und ebenfalls in der Raumordnungskarte dargestellt werden.**

Berücksichtigung der Fachplanungen des Bundes

Die Fachplanungen des Bundes zur Weiterentwicklung der Schienenwege des Bundes werden nachrichtlich übernommen und in der Raumnutzungskarte dargestellt. Grundlage für die nachrichtliche Übernahme ist das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221), mit dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. **Die Trassenverläufe der Maßnahmen ABS/NBS [Stuttgart] - Ulm - [Augsburg], ABS Ulm - [Friedrichshafen] - [Lindau] und ABS [München] - Memmingen - [Lindau] - [Grenze D/A] werden nachrichtlich den Planfeststellungsverfahren entnommen.**

Auch das Projekt **ABS/NBS Ulm - [Augsburg]** wird nachrichtlich übernommen, jedoch nicht in der Raumnutzungskarte dargestellt, da die Maßnahme im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 als ca. 10 km breiter Trassenkorridor dargestellt wird. Die Planungen für einen Trassenverlauf einer möglichen Neubaustrecke sind noch nicht konkretisiert und sollen im Dialog mit der Bevölkerung bestimmt werden. Nach Bestimmung eines konkreten Verlaufs soll die Trasse raumordnerisch gesichert und die für

einen Neu- bzw. Ausbau benötigten Flächen freigehalten werden. Andere raumbedeutsame Nutzungen oder Maßnahmen, die mit der künftigen Trasse nicht vereinbar sind oder einem Bahnbetrieb entgegenstehen sollen nicht zulässig sein.

Ergänzende Festlegungen zur Weiterentwicklung des Schienennetzes in der Region

Bedeutende Planungsgrundlage für das Kapitel Schienenverkehr im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Regionalplans der Region Donau-Iller sind die Planungen zur Regio-S-Bahn Donau-Iller sowie insbesondere das, am 05. Juli 2017 in der Verbandsversammlung vorgestellte, Regionale SPNV-Zielkonzept. Das Regionale SPNV-Zielkonzept baut auf den Ergebnissen der vorangegangenen Studien und Untersuchungen zur Regio-S-Bahn Donau-Iller auf und integriert die verschiedenen regionsübergreifenden Planungen der langlaufenden Expresslinien entlang den Schienenstrecken. Zugleich gibt das Regionale SPNV-Zielkonzept einen Ausblick auf eine zukünftige Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Donau-Iller und ist um eine langfristige Zielkonzeption ergänzt. Des Weiteren werden die gemeinsam von den Interessengemeinschaften entlang den Bahnstrecken der Region (IG Brenzbahn, IG Donaubahn, IG Illertalbahn und IV Südbahn) und den Ländern Baden-Württemberg und Bayern beauftragten Untersuchungen und Gutachten als Planungsgrundlage für die Festlegungen im Bereich Schienenverkehr verwendet. Im Rahmen dieser Untersuchungen werden die im Regionalen-SPNV-Zielkonzept aufgeführten Maßnahmen weiter vertieft und konkretisiert. Im Rahmen der vertiefenden Untersuchungen ergeben sich zum Teil weitere, durch sich geänderte Rahmenbedingungen ausgelöste, Infrastrukturausbaubedarfe. Es wird deswegen vorgeschlagen, um die Entwicklungsmöglichkeiten des Schienennetzes langfristig zu sichern, **die Bahnstrecken Brenz-, Donau-, Iller- und Allgäubahn, über die Konzeption der Regio-S-Bahn Donau-Iller hinaus, für einen gesamthaften zweigleisigen Ausbau vorzuhalten.** Im Rahmen der Flächensicherung für einen gesamthaften zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecken Brenz-, Donau-, Iller- und Allgäubahn **sollen auch die im Rahmen der Regio-S-Bahn Donau-Iller angeregten partiellen zweigleisigen Ausbaumaßnahmen (z.B. NU-Finningerstraße – Senden an der Illertalbahn sowie Langenau – Rammingen an der Brenzbahn als auch Blaubeuren – Blaubeuren-Weiler an der Donaubahn) in der Region gesichert sein.** Bei deren Bau soll auf eine aufwärtskompatible Gestaltung, d. h. auf eine mögliche künftige Verlängerung der Zweigleisigkeit geachtet werden. Zusätzlich ist beabsichtigt, **Flächen für kleinräumige Ausbaumaßnahmen mit regionaler Bedeutung für den Schienenverkehr, z.B. Bahnsteig 5 im Hauptbahnhof Ulm, Kreuzungsbahnhof Zwiefaltendorf (Donaubahn), Wende- bzw. Kreuzungsbahnhof Buxheim (Illertal-/Allgäubahn), Abstellgleise für künftige Regio-S-Bahnen in Langenau (Brenzbahn) und Ummendorf (Südbahn), zu sichern.** Ergänzend sollen sowohl die Flächen für die im Regionalen SPNV-Zielkonzept aufgeführten **geplanten neuen Haltepunkte als auch für die optionalen neuen Haltepunkte sowie Flächen für geplante und optionale Verlegungen von Haltepunkten raumordnerisch gesichert** und freigehalten werden.

Gemäß Beschluss des Planungsausschusses und Planungsbeirates vom 29. September 2005 soll die **Trasse der Schienenverbindung Donautalbahn/Südbahn im Bereich Erbach in den Regionalplan aufgenommen** werden. Hierzu liegt eine Vorstudie mit Prüfung von Planungsalternativen und einer Trassenbeurteilung in ökologischer Hinsicht vor. Es ist beabsichtigt, diese **Trasse als Vorranggebiet festzulegen** und in der Raumordnungskarte als Korridor darzustellen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Schienenverkehr werden in der beigefügten Karte (Anlage 1) dargestellt. Nicht in der Karte dargestellt sind die nachrichtliche Übernahme und beabsichtigte künftigen Trassensicherung des Projektes ABS/NBS Ulm - [Augsburg] sowie die beabsichtigte Sicherung von Flächen für einen zusätzlichen Bahnsteig in Ulm Hauptbahnhof sowie für kleinräumige Ausbaumaßnahmen (Kreuzungsbahnhof Zwiefaltendorf, Kreuzungsbahnhof Buxheim, Wendegleise in Langenau und Ummendorf).

Schienenverkehr

(Kapitel B V 2)

Beratungsunterlage

PA 04.07.2017,

TOP 2 e

Schienenstrecken

Nachrichtliche Übernahme (N)

Bestand Neubau

— Eisenbahnstrecke

Ziele der Raumordnung (Z)

Sicherung Ausbau Neubau

Trasse für den Schienenverkehr

Elektrifizierung (N, Z)

Bestand Planung

Haltepunkte (Z)

HP in Betrieb

HP in Planung

HP-Verlegung

Güterverkehr (N/Z)

GVZ Region Ulm

Grenzen

Regionsgrenze

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Maßstab: 1:500.000

0 5 10 20 km

Geobasisdaten:

© Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)

© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung

Baden-Württemberg (www.lgi-bw.de) Az.: 2851.9-1/19

Regionalverband

Donau-Iller

Schwabingerstraße 35

Tel. 0731 / 17608-0

89073 Ulm

www.rvdi.de

