

## Kapitel B V 3: Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist von maßgeblicher Bedeutung für die Gewährleistung der sozialen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen, unabhängig von Einkommen und Alter. Er soll in den Verdichtungs- und den ländlichen Räumen als möglichst gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter gestärkt werden.

### Rechtliche Grundlagen / Intention

Gemäß Art. 19 Abs. 1 des Staatsvertrags zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Freistaat Bayern über die Zusammenarbeit bei der Landesentwicklung und über die Regionalplanung in der Region Donau-Iller legt der Regionalplan die anzustrebende räumliche Entwicklung und Ordnung der Region in beschreibender und zeichnerischer Form fest.

Nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG ist die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen.

Nach § 3 Abs. 2 ÖPNVG i. V. m. Art. 2 Abs. 2 BayÖPNVG ist bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben.

Durch raumordnerische Festlegungen soll die Nutzung der Schiene und des ÖPNV gefördert werden (Plansatz 4.1.1 LEP Baden-Württemberg 2002). In den Regionen sind Ansätze für eine integrative Planung für eine engere Zusammenarbeit der raumrelevanten Kräfte und somit für eine regionale Raumentwicklung voranzutreiben. Das Verkehrswesen ist so zu gestalten, dass es zur angestrebten Entwicklung des Landes und seiner Teilräume sowie zur Festigung der Zentralen Orte und zur Ausgestaltung der Entwicklungsachsen beiträgt (Plansatz 4.1.1 LEP Baden-Württemberg 2002). Den unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten und Erfordernissen ist Rechnung zu tragen. Auf eine sachgerechte und umweltschonende Aufgabenverteilung und Verknüpfung der Verkehrssysteme ist hinzuwirken. Die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene ist durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln zu steigern (Plansatz 4.1.15 LEP Baden-Württemberg 2002). In den verdichteten Räumen ist der ÖPNV weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen, während in den schwächer besiedelten Landesteilen ein Grundangebot im ÖPNV auf Schiene und Straße gewährleistet sein soll (Plansatz 4.1.16 LEP Baden-Württemberg 2002).

Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen sollen nach Plansatz 4.1.3 LEP Bayern insbesondere durch die Stärkung des ÖPNV verbessert werden. Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den ÖPNV verbessert werden, um dessen Standortqualität zu erhalten bzw. zu erhöhen. Die Verbesserung der Flächenbedienung trägt auch zur Vernetzung mit den Fernverkehrshaltepunkten und somit zum Anschluss des ländlichen Raums an den öffentlichen Personenfernverkehr bei. Der ÖPNV ist gerade im ländlichen Raum auf eine leistungsfähige Straßenverkehrsinfrastruktur angewiesen. In den Verdichtungsräumen sollen vorrangig Ausbaumaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr umgesetzt werden.

Die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV ist nach Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG sowie § 6 Abs. 1 ÖPNVG i. V. m. § 6 Abs. 3 ÖPNVG eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis. Die Aufgabenträger sind

für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig (§ 8 Abs. 3 PBefG). Dazu definieren sie u. a. die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG; Art. 12 f. BayÖPNVG). Die Träger der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs sind die Länder (Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG; § 6 Abs. 2 ÖPNVG).

Darüber hinaus strebt das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg den Aufbau eines Netzes von sog. „Regiobuslinien“ an. Das Land Baden-Württemberg ist nicht Aufgabenträger für den Busverkehr, fördert jedoch die Umsetzung der überörtlichen Verbindungen mit landesweiter Bedeutung. Auch der Freistaat Bayern hat im April 2017 eine Richtlinie zu einem Förderprogramm u.a. für Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressverbindungen im Omnibusverkehr herausgegeben.

## **Funktion**

Zur Entwicklung der Raumschaft und zur Festigung des Systems der Zentralen Orte sowie zur Ausgestaltung der regionalen Entwicklungsachsen und zur Stärkung der Austauschbeziehungen innerhalb der Region Donau-Iller sowie mit den benachbarten Regionen soll auf eine kreis-, regions- und ländergrenzüberschreitende Abstimmung des ÖPNV-Angebotes hingewirkt werden. Die Nahverkehrsplanungen sollen über die Regionsgrenze hinweg verbundgrenzüberschreitend koordiniert werden.

Als nachhaltige und soziale Alternative zum motorisierten Individualverkehr soll der ÖPNV in der gesamten Region die Mobilität aller Bevölkerungsteile sicherstellen. Für die Sicherstellung der Erreichbarkeit aller Regionsteile soll der ÖPNV auf Schiene und Straße im Sinne eines Integrierten Verkehrssystems weiterentwickelt werden. Ein Integriertes Verkehrssystem zeichnet sich durch die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sowohl innerhalb einer Verkehrsart als auch zwischen verschiedenen Verkehrsarten aus. Die einzelnen Verkehrsträger sollen dabei in den Bereichen eingesetzt werden, in denen sie ihre volle Effizienz entfalten. Insbesondere soll die Verknüpfung des ÖPNV auf Schiene und Straße nach dem Integralen Taktfahrplan weiter verbessert und der ÖPNV zwischen den Nahverkehrsräumen und über die Landesgrenze hinweg koordiniert werden.

Dabei muss der Verkehr in ländlichen Räumen anderen strategischen Anforderungen gerecht werden als in städtischen Räumen:

- Zentrale Orte haben eine Versorgungsfunktion für das sie umgebende Umland. Der ÖPNV ist Voraussetzung dafür, dass sie von allen Bevölkerungsteilen erreicht werden können. Innerhalb der zentralörtlichen Versorgungsbereiche sollen insbesondere die zentralen Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, weiterführende Bildungseinrichtungen, Einrichtungen für Kultur und Sport) und Arbeitsplätze mit dem ÖPNV erschlossen werden. Zugleich kann der ÖPNV einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung und somit zur Reduzierung der Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr in den Verdichtungsräumen leisten.
- In ländlich geprägten Regionsteilen ist der ÖPNV wichtiger Faktor zur Sicherung und Stärkung der Standortqualität und Wettbewerbsfähigkeit. Die Siedlungspolitik kann hier die Gewährleistung eines Grundangebotes im ÖPNV unterstützen.

## **Steuerungswirkung**

Zur Festigung des Systems der Zentralen Orte soll auf die Realisierung eines **regionalen Erreichbarkeitsnetzes** hingewirkt werden (siehe Anlage). Das Erreichbarkeitsnetz verbindet die Zentralen Orte in der Region sowie in den benachbarten Regionen miteinander. Je nach Verbindungsfunktion wird das Erreichbarkeitsnetz in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz eingeteilt. Sämtliche Zentralen Orte in der Region sollen in das Erreichbarkeitsnetz ein- und

somit an das Schienennetz angebunden werden. Zugleich sollen Lücken im Schienennetz zwischen benachbarten Ober- und Mittelzentren nach Möglichkeit geschlossen werden. Insbesondere auf den tangentialen Verbindungen des Hauptnetzes soll so der straßengebundene ÖPNV, als Ergänzung zum Schienennetz, weiterentwickelt werden.

Auf den Verbindungen des regionalen Erreichbarkeitsnetzes sollte ein **ganztägiges regelmäßiges Angebot nach dem Integralen Taktfahrplan** mit schlanken Anschlüssen in den Knoten angestrebt werden.

Auf den straßengebundenen ÖPNV-Verbindungen des **Hauptnetzes** soll eine konsequente Abstimmung zwischen schienen- und straßengebundenen ÖPNV erfolgen. Auf den Verbindungen des **Ergänzungsnetzes** sollte auf eine Anbindung aller Zentralen Orte der Region an das jeweils nächstgelegene Mittel- bzw. Oberzentrum und so an das Schienennetz hingewirkt werden. Es sollte dabei ein möglichst ganztägiges getaktetes Grundangebot angestrebt werden.

Sollte eine kostendeckende Mindestbedienung von Regionsteilen nicht möglich sein, sollte, für eine ganztägige flächenhafte Erschließung der Region, die **Einführung bzw. Weiterentwicklung von flexiblen Bedienungsformen** geprüft werden.

Für einen leistungsfähigen ÖPNV soll auf eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur hingewirkt werden. Dies betrifft insbesondere die Steigerung der Leistungsfähigkeit von Schiene und Straße sowie die Bereitstellung von Schnittstellen für technische Integration (z. B. multi- und intermodale Informationssysteme sowie Ticketing), deren Bedeutung künftig weiter zunehmen wird. Zudem soll auf eine Infrastruktur für eine bedarfsgerechte verkehrsträgerübergreifende Verknüpfung an Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen in der Region hingewirkt werden.

Der Schienenpersonennahverkehr ist das Rückgrat des ÖPNV in der Region und den auf die Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und Memmingen zulaufenden Schienenstrecken kommt für die regionale Erschließung eine besondere Bedeutung zu. Nach den Nahverkehrsgesetzen beider Länder sollen die schienengebundenen Verkehre als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen darauf ausgerichtet werden. Als Grundlage für die künftige Gestaltung des ÖPNV auf Schiene und Straße in der Region wird die regionale Schienenpersonennahverkehrskonzeption "**Regio-S-Bahn Donau-Iller**" vorgeschlagen.

Zudem soll auf die Einführung eines die **gesamte Region umfassenden Geltungsbereichs von Tickets** für Fahrten mit dem ÖPNV im Alltags- und Freizeitverkehr hingewirkt werden.

## **Planerische Umsetzung**

Die raumordnerischen Festlegungen und Vorschläge im Rahmen des Kapitel ÖPNV werden in der Raumnutzungskarte nicht dargestellt.

Die Verbindungen des regionalen Erreichbarkeitsnetzes sollen im Textteil des Regionalplans im Rahmen eines Grundsatzes aufgeführt werden (keine zeichnerische Darstellung des Erreichbarkeitsnetzes). In einem ergänzenden Grundsatz sollen für diese Verbindungen die angestrebten Funktionen dargestellt werden. Die Ausformung der Verbindungen des Haupt- und Ergänzungsnetzes sowie auch die Angebotsgestaltung liegen jedoch weiterhin im Zuständigkeitsbereich der Aufgabenträger für den ÖPNV.

Infrastrukturmaßnahmen zur Umsetzung von Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr (z. B. zweigleisige Ausbaumaßnahmen, neue zusätzliche Haltepunkte) werden im Kapitel Schienenverkehr berücksichtigt und ggf. in der Raumnutzungskarte zeichnerisch erläutert.

Im Rahmen einer Bestandsaufnahme des ÖPNV-Systems in der Region wurden die aktuelle Tarifstruktur sowie das ÖPNV-Angebot als auch die Liniennetze erfasst. Darüber hinaus wurden die Nahverkehrsplanungen der Kreise Alb-Donau, Biberach, Günzburg und Neu-

Ulm sowie der Stadt Ulm und des regionalen Nahverkehrsraums Memmingen-Unterallgäu berücksichtigt.



Basierend auf den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung wurde ein Erreichbarkeitsnetz, bestehend aus einem Haupt- und einem Ergänzungsnetz, für die Region erstellt. Das Hauptnetz stellt die Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren sowie untereinander dar. Die Verbindungen werden im Folgenden regionalbedeutsam ausgeformt. Dabei wurde auf die Einbindung von Zentralen Orten niedriger Stufe in das Hauptnetz geachtet. In einem ersten Schritt wurden Schienenverbindungen mit einem regelmäßigem Angebot berücksichtigt. Daran anschließend wurde das Hauptnetz durch straßengebundene ÖPNV-Verbindungen erweitert. Das Ergänzungsnetz bindet Zentrale Orte niedrigerer Stufe, die nicht im Hauptnetz liegen, an Zentrale Orte höherer Stufe mit Schienenanschluss an. Bei sehr gering ausgeprägten sozioökonomischen Verflechtungen wurde auf die Darstellung einer Verbindung des Haupt- oder Ergänzungsnetzes verzichtet, sofern alternativ eine Verbindung über einen anderen Zentralen Orte hergestellt werden kann.

# Regionales Erreichbarkeitsnetz in der Region Donau-Iller


(Kapitel B V 3)

Beratungsunterlage  
PA 17.10.2017,  
TOP 2 c







## Erreichbarkeitsnetz

-  Hauptnetz
-  Ergänzungsnetz

## Entwicklungsachsen

-  Regionale Entwicklungsachse (Z)

## Zentrale Orte

-  Oberzentrum (N)
-  Mittelzentrum (N)
-  Unterzentrum (Z)
-  Kleinzentrum (Z)
-  Bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort (Z)
-  Doppelzentrum (N)/(Z)

## Grenzen

-  Regionsgrenze
-  Landesgrenze
-  Landkreisgrenze
-  Gemeindegrenze

ENTWURF

(Z) = Ziel  
(N) = Nachrichtliche Übernahme aus dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg (LEP) 2002 gemäß § 11, Abs. 6 Landesplanungsgesetz (LplG) in der Fassung vom 10. Juli 2003, zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Mai 2009 (GBl. S. 185) bzw. aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 8. August 2006 (GVBl. S. 471, BayRS 230-1-5-W), geändert durch Verordnung vom 22. August 2013 (GVBl. S. 550)

Maßstab: 1:350.000

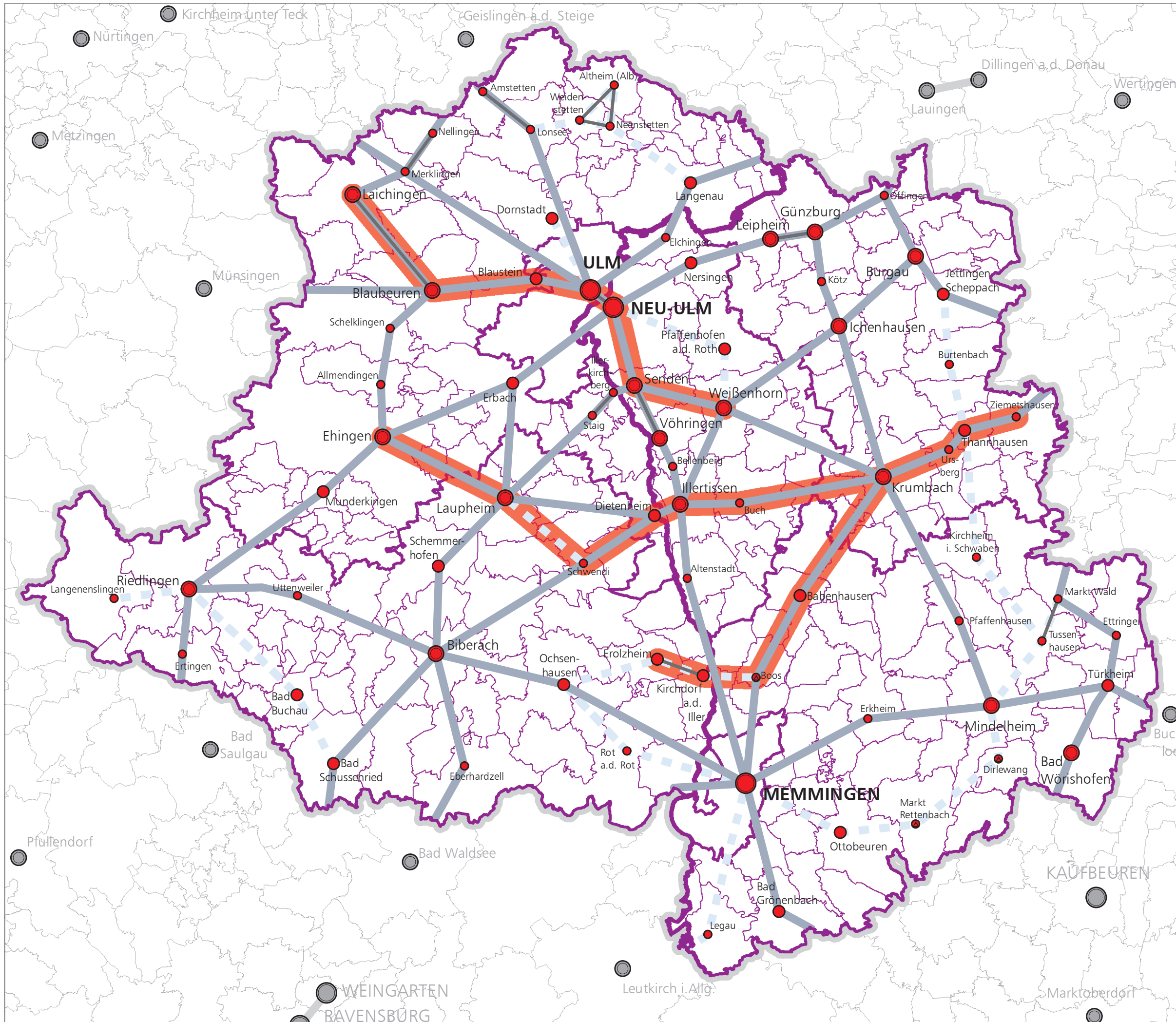


Geobasisdaten:  
© Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)  
© Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de) Az.: 2851.9-1/19



Schwambergerstraße 35  
Tel. 0731 / 17608-0

89073 Ulm  
www.rvdi.de



## Kapitel B V 4: Güterverkehr

Die Region Donau-Iller ist zentral in Europa und Süddeutschland bzw. dem DACH-Raum zwischen den europäischen Metropolregionen Nürnberg, München, Stuttgart und Zürich (CH) gelegen. Die geographische Gunstlage in Verbindung mit einer guten Anbindung an das europäische Fernverkehrsnetz sowie einer diversifizierten Unternehmensstruktur innerhalb der Raumschaft mit einem hohen Besatz an Betrieben des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes zeichnen die Region als attraktiven Logistik-Standort aus. Das Güterverkehrssystem in der Region soll deshalb bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

### Rechtliche Grundlagen / Intention

Nach dem Grundgesetz ist der Bund für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege (Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen) verantwortlich. Güterverkehrszentren zählen per se nicht zu den Bundesverkehrswegen, der Bund ist jedoch für ihre Anbindung an das Netz der Bundesverkehrswege zuständig. Wichtigstes Steuerungsinstrument ist die verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung (Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und Bundesfernstraßen).

Nach Plansatz 4.1.3 LEP Bayern sollen der Güterverkehr optimiert und insbesondere die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene und Wasserstraße angestrebt werden. Die Einrichtungen für den Kombinierten Verkehr und den Einsatz von Verkehrstelematik zur nachhaltigen Entlastung von Straßen und Umwelt sollen weiter ausgebaut werden. Das Land Baden-Württemberg ist bedarfsgerecht in die nationalen und transeuropäischen Verkehrsnetze, insbesondere auch für den Güterverkehr, einzubinden (Plansatz 4.1.3 LEP Baden-Württemberg 2002). Schiene und Binnenschifffahrt sind entsprechend ihrer großen Transportkapazität, relativen Umweltfreundlichkeit und möglichen Entlastungswirkung für hoch belastete Verkehrskorridore nachdrücklich zu stärken (Plansatz 4.1.4 LEP Baden-Württemberg 2002). Dabei sollen überregionale Güterverkehrszentren und regionale logistische Zentren ein integratives Verkehrssystem unterstützen und verstärkt Häfen in die Gütertransportketten einbezogen werden.

### Funktion

Mit den raumordnerischen Grundsätzen im neuen Regionalplan der Region Donau-Iller soll auf eine Weiterentwicklung des Güterverkehrssystems in der Region, insbesondere des Kombinierten Verkehrs, hingewirkt sowie die Region als Produktions- und Logistik-Standort gesichert und gestärkt werden. Die Plansätze sollen vor allem auf ein abgestimmtes ländergrenzüberschreitendes Güterverkehrssystem zielen.

Die Weiterentwicklung des Güterverkehrssystems soll dabei möglichst raum- und siedlungsverträglich erfolgen, so dass die Bevölkerung vor negativen Auswirkungen durch den Güterverkehr geschützt wird. Anlagen und Einrichtungen mit einem hohen Anteil an Güterverkehrsaufkommen sollten deshalb an Standorten mit direkten Anbindungen an die großräumige und überregionale Verkehrsinfrastruktur angesiedelt werden. Durch eine entsprechende Lenkung der Verkehrsströme soll das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere Wohn- und Erholungsgebiete sowie Ortszentren, entlastet werden.

### Steuerungswirkung

Der Kombinierte Verkehr in der Region soll gestärkt und das **Güterverkehrszentrum (GVZ) Region Ulm** bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Dadurch soll eine Entlastung der

Straße sowie eine umweltfreundliche Verkehrsabwicklung erzielt werden. Mit dem GVZ Region Ulm nimmt die Region Donau-Iller eine wichtige Umschlagsfunktion für den Kombinierten Verkehr im süddeutschen Raum sowie für Teile Vorarlbergs (AT) ein. Das zunehmende Güterverkehrsaufkommen sowie die Maßnahmen von Bund und Länder zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs führen vsl. zu einem steigenden Transportaufkommen, auch im GVZ Region Ulm. Bei einer weiteren Zunahme des Güterverkehrsaufkommens ist das GVZ Region Ulm an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Um das künftige prognostizierte Aufkommen bewältigen zu können ist ein **Ausbau des Terminals** erforderlich. Eine Erweiterung des Terminals um ein zweites Umschlagmodul ist konzeptionell bereits vorgesehen. Durch einen **südlichen Gleisanschluss an die Filstalbahn** können die Leistungsfähigkeit des Terminals gesteigert sowie die Transportzeiten verkürzt werden. Die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs in der Region erhöht sich hierdurch weiter. Die Planungen zur Erweiterung des GVZ Region Ulm und dessen Schienensüdanbindung an die Filstalbahn werden nachrichtlich übernommen. Die dafür **benötigten Flächen sollen durch Ziele der Raumordnung gesichert werden**. Die Maßnahmen zur Förderung der Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene sind regionalbedeutsam und es soll verhindert werden, dass eine Weiterentwicklung des Güterverkehrssystems durch konkurrierende Flächennutzungsansprüche beeinträchtigt wird.

Für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene soll die Schieneninfrastruktur leistungsfähig weiterentwickelt und ausgebaut werden. Insbesondere die von Nord nach Süd verlaufenden Bahnstrecken in der Region könnten bei Bedarf als alternative Zulaufstrecken für die neue Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) fungieren und die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen auf diesen Strecken könnte weiter gesteigert werden.

Als Verbindung zu den globalen Beschaffungs- und Absatzmärkten sowie als trimodale Knotenpunkte des Land- und Schiffverkehrs sind Häfen von besonderer Bedeutung für die Wirtschaft. Auf eine weitere Verbesserung der Anbindungen der Region an die See- und Binnenhäfen soll hingewirkt werden.

Ergänzend sollen **Privatgleisanschlüsse** zur Anbindung von Industrie, Handel und Gewerbe an das Schienennetz gefördert werden. Die derzeit nicht benutzte Schienengüterverkehrsinfrastruktur soll nach Möglichkeit erhalten werden. Es soll kein Rückbau von Überholgleisen, Abstellgleisen und Verladestellen erfolgen, sofern langfristig ein Bedarf nicht ausgeschlossen werden kann.

Auf den Ost-West- sowie Nord-Süd-Achsen des großräumigen und überregionalen Verkehrs, insbesondere auf den Bundesautobahnen A 7, A 8 und A 96, wird ein überdurchschnittliches Transitverkehrsaufkommen verzeichnet. Im Hinblick auf die prognostizierte Steigerung der Transportleistungen sind vor allem die großräumigen und überregionalen Achsen des Fernverkehrs bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Durch eine angemessene Straßengüterverkehrsinfrastruktur soll ein zuverlässiger Transport unter Wahrung ökologischer und sozialer Belange ermöglicht und die Voraussetzungen für Effizienzsteigerungen im Dienstleistungsverkehr geschaffen werden. Dabei soll auf eine koordinierte Landesgrenzüberschreitende Entwicklung geachtet werden.

Dies gilt insbesondere auch für Großraum- und Schwerlasttransporte. In der Region werden u. a. Halb- und Fertigerzeugnisse produziert, die nur mittels Großraum- bzw. Schwerlasttransporten von den Produktionsstätten zu den Kunden geliefert bzw. zu den Umladestationen gebracht werden können. Der Produktionsstandort Donau-Iller soll langfristig gesichert werden. Neben den ausgewiesenen Großraum- und Schwerlasttrouten sollen in der Region zusätzliche durchgängige ländergrenzüberschreitende Verbindungen für den Transport von Gütern mit Übergröße bzw. -gewicht bereitgehalten werden.

## **Planerische Umsetzung**

Bei den Planungen im Bereich Güterverkehr kommt es zu thematischen Überschneidungen mit Festlegungen in den Kapiteln Straßen- und Schienenverkehr (z. B. Sicherung stillgelegter, nicht entwidmeter Trassen des Schienengüterverkehrs). Bei der Erarbeitung des Fachkapitels wird auf die Vermeidung von Überschneidungen von Festlegungen geachtet.

Grundlage für die nachrichtliche Übernahme und Sicherung der Flächen für eine Schienensüdanbindung des GVZ Region Ulm an die Filstalbahn ist der Bedarfsplan als Anlage des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221).

Die Sicherung der Flächen für eine Erweiterung des GVZ Region Ulm beruhen auf Planungen der DB Intermodal Services GmbH bzw. der DB Immobilien Region Südwest als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen.

Informationsgrundlage für die Großraum- und Schwerlastroute in der Region ist der GVP Baden-Württemberg 2010 in Verbindung mit der Fortschreibung der Großraum- und Schwerlaststreckenkarte Baden-Württemberg des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (Stand: 15. Dezember 2015). In Bayern werden auf Nachfrage bei der zuständigen Genehmigungsbehörde keine Schwerlastrouuten ausgewiesen.

Zudem war der Regionalverband Projektpartner in den EU-Projekten "Transalpine Transport Architects" (TRANSITECTS) und AlpFRail. Aus diesen Projekten liegen weiterführende Informationen über das Güterverkehrssystem in der Region vor.



## Kapitel B V 5: Radverkehr

Der Radverkehr ist eine wichtige Systemkomponente des Umweltverbundes und das Fahrrad leistet für viele Menschen einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben. Der Trend zur Nutzung des Fahrrads wird durch die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität zusätzlich verstärkt. Durch den Einsatz von E-Bikes und Pedelecs können längere Wege, auch in topographisch bewegtem Gelände, ohne große körperliche Kraftanstrengung zurückgelegt werden. Damit steigt die Attraktivität des Rades sowohl innerstädtisch als auch für die regionale Stadt-Umland-Mobilität. Der Radverkehr in der Region Donau-Iller soll deshalb gefördert und das Radwegenetz sowie die begleitende Radverkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

### Rechtliche Grundlagen / Intention

Die Förderung des Radverkehrs ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Der Bund hat mit dem Nationalen Radverkehrsplan eine aktive Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber für eine bundesweite Radverkehrsförderung übernommen und finanziert den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen. Im Rahmen der föderalen Aufgabenteilung sind aber in erster Linie Länder und Kommunen für die Radwegeinfrastruktur und für die Radverkehrsförderung vor Ort verantwortlich.

Entsprechend Plansatz 4.4 LEP Bayern soll das Radwegenetz erhalten und bedarfsgerecht ergänzt sowie das überregionale „Bayernnetz für Radler“ weiterentwickelt werden. Besonderes Gewicht wird der Schaffung eines über die Verwaltungsgrenzen hinaus durchgängigen Radverkehrsinfrastrukturnetzes mit umwegefremen, attraktiven und sicheren Verbindungen für den Radverkehr bemessen. Nach Plansatz 2.2.3.5 LEP Baden-Württemberg 2002 sind integrierte Verkehrskonzepte funktions- und umweltgerecht auszubauen sowie der nicht motorisierte Verkehr entsprechend Plansatz 2.2.3.6 durch die Aufwertung des Rad- und Fußwegenetzes zu stärken. Das Land Baden-Württemberg soll durch ein zusammenhängendes, großräumiges Radwegenetz erschlossen werden, das durch kleinräumige Verbindungen ergänzt werden soll (Plansatz 4.1.17 LEP Baden-Württemberg 2002). Insbesondere sind die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsstätten, zentralörtlichen Versorgungsstandorten und Freizeiteinrichtungen über Rad- und Fußwege zu verbessern sowie die Verknüpfung des Rad- und Fußwegenetzes mit Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu optimieren. Durch die Radverkehrsförderung soll eine Verkehrs- und Umweltentlastung erfolgen sowie diejenigen Personengruppen unterstützt werden, die kein Auto nutzen können oder wollen.

### Funktion und Steuerungswirkung

Der Radverkehr ist wichtiger Bestandteil eines integrierten Verkehrskonzeptes zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Auf die Gestaltung eines **durchgängigen kreis- und ländergrenzüberschreitenden Radwegenetzes** soll hingewirkt werden. Dabei sollte auch auf eine lückenlose Durchgängigkeit der Radwege und deren Wegweisung in den innerörtlichen Bereichen geachtet werden.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll bedarfsgerecht weiterentwickelt und ausgebaut werden. Für eine flächenhafte Erschließung der gesamten Region soll die **Einbeziehung land- und forstwirtschaftlich genutzter Wege** in das Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr geprüft werden. Die Einbindung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen ermöglicht in ländlichen Räumen eine zeitnahe Realisierung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes. Zugleich kann hierdurch der Flächenverbrauch reduziert werden, da der Bau von neuen straßenparallelen Radwegen ggf. entfällt.

Zur weiteren Steigerung des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen im Rahmen der Stadt-Umland-Mobilität sollen Achsen aufgezeigt werden, die in Zukunft für eine regionale Erschließung durch **Radschnellverbindungen** geeignet sein könnten. Insbesondere in den verdichteten Räumen können Radschnellverbindungen, die wichtige Quell- und Zielbereiche über größere Entfernungen verbinden und durchgängig ein sicheres Befahren mit hohen Geschwindigkeiten ermöglichen, eine Option darstellen um den Radverkehr in der Region weiter zu fördern und Pendler zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Rad zu überzeugen. Vorschläge von Radschnellwegverbindungen sollen im künftigen Regionalplan der Region Donau-Iller verbal erläutert, aber nicht in der Raumnutzungskarte dargestellt werden.

Mit dem Radverkehr können die Einzugsbereiche der Haltestellen des ÖPNV im nicht-motorisierten Individualverkehr deutlich erweitert und somit ein Beitrag für eine flächendeckende Erschließung der gesamten Region mit dem ÖPNV geleistet werden. Auf gute **Verknüpfungen an den Haltestellen** des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs soll hingewirkt werden. Dafür sollen Flächen für Verknüpfungsanlagen bedarfsgerecht freigehalten werden.

### **Planerische Umsetzung**

Zunächst erfolgte eine Bestandsaufnahme des Radwegenetzes der Region Donau-Iller. Hierbei wurden die bestehenden Radwegenetze der Kreise sowie die Radfernwege und Landesradwegenetze berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die Radverkehrsplanungen der Länder (z. B. RadNETZ Baden-Württemberg, Radverkehrsprogramm Bayern 2025) und der Kreise (z. B. Radwegekonzeption Alb-Donau-Kreis) berücksichtigt.

In Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung wurden die Verbindungen der Zentralen Orten zu den jeweils nächstgelegenen Orten analysiert. Darauf aufbauend wurde ein generalisiertes Zielnetz nach den Kriterien Distanz und Höhendifferenz bewertet sowie eine Erreichbarkeitsanalyse nach Reisezeit durchgeführt.

An Hand von Daten aus der Strukturanalyse sowie den o. g. Untersuchungen und Grundlagen zum Radverkehr in der Region Donau-Iller wurden Achsen ermittelt, die für eine Anlage von Radschnellwegen potenziell geeignet sein könnten. Dazu wurden die Kriterien Zentrale Orte, Bevölkerungsdichte, Entfernung der Zentralen Orte zueinander sowie Arbeitsplätze, Pendlerbeziehungen und Topographie abgeglichen. Derzeit wird nicht davon ausgegangen, dass sämtliche identifizierten Achsen die Kriterien bzw. Potenziale für eine Anlage von Radschnellverbindungen erfüllen. Eine ggf. künftige Ausweisung von Radschnellverbindungen sollte jedoch weiter überprüft werden.

## Kapitel B V 6: Luftverkehr

Der Luftverkehr ist für die nationale und internationale Anbindung der Region von besonderer Wichtigkeit. Eine gute Einbindung in das Luftverkehrssystem ist für die Qualität des Wirtschaftsstandortes Donau-Iller von hoher Bedeutung und damit wichtiger Standortfaktor für Gewerbe- und Industrieansiedlungen in der Region. Dem Allgäu Airport kommt für die Einbindung der Region sowie auch der Tourismusdestination Allgäu in das Luftverkehrsnetz, insbesondere im Linien- und Touristikverkehr, eine zentrale Rolle zu. Die Einbindung der Region in das nationale und internationale Luftverkehrsnetz soll deshalb gesichert und weiter verbessert werden.

### Rechtliche Grundlagen / Intention

Die Luftverkehrsverwaltung wird in Bundesverwaltung geführt, wobei die Aufgaben der Luftverwaltung den Ländern als Auftragsverwaltung übertragen werden können (Art. 87d GG). Luftfahrtbehörde für die Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern und Schwaben ist das Luftamt Südbayern. Für Luftverkehrs- und Luftsicherheitsaufgaben in Baden-Württemberg ist zentral das Regierungspräsidium Stuttgart zuständig.

Der Verkehrsflughafen Memmingen soll die nationale und internationale Luftverkehrs-anbindung des Allgäus sicherstellen (Plansatz 4.5.3 LEP Bayern). Nach Ziel 4.5.5 LEP Bayern muss jede Region über mindestens einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. Ausgenommen hiervon ist u. a. die Region Donau-Iller, da der Allgäu Airport diese Funktion für die Allgemeine Luftfahrt übernehmen soll. Nach Plansatz 4.1.12 LEP Baden-Württemberg 2010 ist der Luftverkehr so weiterzuentwickeln, dass die Einbindung des Landes Baden-Württemberg in ein Netz nationaler, europäischer und interkontinentaler Verbindungen in angemessener Bedienungsqualität gesichert ist. Auf eine enge Zusammenarbeit zwischen den Flughäfen innerhalb des Landes, möglichst unter Einbeziehung von Flughäfen in den Nachbarräumen, ist hinzuwirken. Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätze sollen nach Plansatz 4.1.14 LEP Baden-Württemberg 2002 die Anbindung an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz sichern und sind weiterzuentwickeln.

### Funktion und Steuerungswirkung

Mit den Plansätzen im Kapitel Luftverkehr soll die Einbindung der Region in das nationale und internationale Luftverkehrsnetz gesichert sowie das Luftverkehrssystem in der Region in seinem Bestand erhalten und weiterentwickelt werden.

**Der Verkehrsflughafen Memmingen (Allgäu Airport) sowie die Verkehrslandeplätze Biberach und Tannheim sollen gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.**

Zur Wahrnehmung des Flugsports sollen auch die **Sonderlandeplätze, Segelfluggelände und Hubschraubersonderlandeplätze** möglichst erhalten werden.

Für eine flächendeckende Notfallversorgung der Bevölkerung sollen die **Sonderlandeplätze für Rettungshubschrauber** bei Krankenhäusern in der Region erhalten und bei Bedarf neu gebaut werden.

Die vorhandene Luftverkehrsinfrastruktur ist insbesondere zur Verbesserung der Flugsicherheit weiterzuentwickeln. Gleichzeitig soll die Bevölkerung nach Möglichkeit vor den Umweltbeeinträchtigungen und Lärmbelastigungen durch den Luftverkehr geschützt werden. Dem **Schutz der Bevölkerung, insbesondere vor Fluglärm**, soll bei Erweiterung der Luftverkehrsinfrastruktur besonders Rechnung getragen werden.

Der Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Memmingen soll nachrichtlich übernommen und in der Raumnutzungskarte des künftigen Regionalplans der Region Donau-Iller dargestellt werden. Der Lärmschutzbereich gliedert sich in zwei Schutzzonen, die Tag-Schutzzone 1 und die Tag-Schutzzone 2. Eine Nacht-Schutzzone wurde von der zuständigen Behörde nicht festgesetzt, da diese vollständig innerhalb des Flugplatzgeländes zu liegen kommt. Die nachrichtliche Übernahme dient der Erweiterung der Aussagekraft des Regionalplans sowie der Information und Abstimmung mit den sonstigen Fachbereichen.

Zum Schutz der Bevölkerung vor Durchgangs- und Schwerlastverkehr sollten luftverkehrsorientierte Betriebe in der Region möglichst in geringer geographischer Nähe zu den Luftverkehrseinrichtungen angesiedelt werden. Im Regionalplan könnte vorgeschlagen werden, dass verfügbare Gewerbe- und Industrieflächen an vorhandenen Flugplätzen oder in ihrer unmittelbaren Umgebung vorrangig für solche Betriebe zur Verfügung stehen sollen.

Neben der Verbesserung der Einbindung der Region in das nationale und internationale Luftverkehrsnetz soll auf eine Verbesserung der Anbindung der Region an die internationalen Verkehrsflughäfen in den benachbarten europäischen Metropolregionen Stuttgart, München, Frankfurt am Main und Zürich (CH) hingewirkt werden. Insbesondere soll auf eine umsteigefreie Anbindung der Region an den Flughafen Stuttgart über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm hingewirkt werden. Durch ein konkurrenzfähiges Angebot auf der Schiene sollen Kurzstreckenflüge möglichst vermieden werden.

### **Planerische Umsetzung**

Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels Luftverkehr ist eine Bestandsaufnahme der Einrichtungen des Luftverkehrssystems in der Region sowie der benachbarten Regionen.

Grundlage für die nachrichtliche Übernahme des Lärmschutzbereichs des Verkehrsflughafens Memmingen ist die Fluglärmschutzverordnung Memmingen vom 6. November 2012 (GVBl. S. 535, BayRS 96-1-1-I), die durch § 2 Abs. 22 des Gesetzes vom 17. Juli 2015 (GVBl. S. 243) geändert worden ist. Die Bauschutzbereiche bestimmen sich nach dem Luftverkehrsgesetz. Die Planungen zur Weiterentwicklung des Verkehrsflughafens Memmingen Maßnahmen werden nachrichtlich dem Planfeststellungsbeschluss (25-30-3736-MM-2) vom 01. März 2013 übernommen.