

Stadt Friedrichshafen · Postfach 2440 · 88014 Friedrichshafen

Regionalverband  
Bodensee-Oberschwaben  
Herrn Verbandsdirektor Franke  
Hirschgraben 2  
88214 Ravensburg

**Stadtverwaltung**  
**Amt für Stadtplanung und Umwelt**  
Abteilung Stadtplanung  
Technisches Rathaus  
Charlottenstraße 12  
88045 Friedrichshafen

Telefon 07541 203 4611  
Telefax 07541 203 84611

Ansprechpartner: Herr Winkel

[hj.winkel@friedrichshafen.de](mailto:hj.winkel@friedrichshafen.de)  
[www.friedrichshafen.de](http://www.friedrichshafen.de)

Unser Zeichen: SU-Win

Datum: 22.11.2019

## **Fortschreibung des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben**

**Hier: Beteiligungsverfahren gem. § 10 Abs. 1 des Raumordnungsgesetzes (ROG) in Verbindung mit § 12 Abs. 2 des Landesplanungsgesetzes (LPIG)**

Sehr geehrter Herr Franke,

für Ihre Teilnahme in unseren Gremiensitzungen PBU und Gemeinderat möchte ich mich nochmals ausdrücklich bedanken.

Die ausführliche Stellungnahme der Stadt Friedrichshafen entnehmen Sie bitte der Anlage.

Noch nicht enthalten ist eine Stellungnahme zum geplanten Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe bei Hirschlatt. Dazu werden noch weitere fachliche Prüfungen und politische Beratungen erforderlich sein.

Wir werden diese Stellungnahme vereinbarungsgemäß bis spätestens Ende Februar 2020 nachreichen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr.-Ing. Stefan Köhler  
Erster Bürgermeister

**Anlage: Stellungnahme zum Regionalplanentwurf**

O:\PL\009 Regionalplanung\Fortschreibung\_Regionalplan\_2019\Stellungnahme\_an\_RVBO\Regionalplan\_Stell.\_FN\_EBM\_221119.docx



# Stellungnahme zur Fortschreibung des Regionalplan (Vorentwurf)

Zum vorliegenden Entwurf des Regionalplans 2020 des Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben nimmt die Stadt Friedrichshafen wie folgt Stellung:

## 1. Darstellungen und Aussagen zum Verkehr

### *Zu den Plandarstellungen*

Viele geplante Projekte und Vorhaben im Bereich der Verkehrsinfrastruktur sind in den Plandarstellungen enthalten. Dies wird ausdrücklich begrüßt, da diese Projekte für unverzichtbar gehalten werden; zu erwähnen sind:

- \* Zweispuriger Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn als Planziel
- \* B 31: Vierspuriger Ausbau Richtung Lindau ab Riedleparktunnel („Zweite Tunnelröhre“).

Andere Projekte sind im Plan nicht enthalten:

- \* Alle drei künftigen Anschlusspunkte Friedrichshafens an die B 31neu sind im Plan nicht enthalten oder falsch eingezeichnet.
- \* Es fehlt der Anschlusspunkt Spaltenstein sowie der Anschluss Heiseloch mit Verbindungsstück zur L 328b.
- \* Die Darstellung des Anschlusses FN-Fischbach entspricht nicht der aktuell in Bau befindlichen Lösung. Die alte Linienführung, die aktuell teilweise zurückgebaut werden wird, ist noch enthalten und an die Trasse des Planfall 7.5 angebunden.

Alle diese Bereiche sind mit Grünzügen belegt. Es wird um Anpassung der Plandarstellung an die Ausführungsplanung gebeten (siehe dazu Abb. 1).

Weitere geplante Projekte sind nicht enthalten, sollten aber zur Absicherung in den Regionalplan aufgenommen werden:

- \* Überörtlich bedeutsame Radschnellverbindungen sollten im Regionalplan verankert werden, hier vor allem der geplante Radschnellweg Friedrichshafen – Baidt. Damit könnte dem Projekt mehr Nachdruck verliehen werden, was für die Umsetzung von Vorteil sein könnte (hinsichtlich örtlicher Beschlüsse aber auch mögliche Fördermittel betreffend).
- \* Da in der Diskussion zum VEP die Aufnahme eines neuen Bahnhaltepunktes „ZF-Forum“, gefordert wurde, sollte ein solcher zumindest nachrichtlich im Regionalplan verankert werden (siehe Abb. 1).
- \* Der Regionalverband wird gebeten, einen zusätzlichen Bahnhaltepunkt im Bereich Lipbach / Negelsee als Planung in den Planentwurf aufzunehmen (siehe Abb. 2). Der Bahnhaltepunkt wäre eine sinnvolle Maßnahme im Sinne des Maßnahmenbündels, das i. Z. mit dem Ergebnis der Verkehrsmediation Kluftern erarbeitet worden ist; dabei wurde vereinbart, als Ersatz für den Verzicht auf den Bau der Ortsumfahrung Kluftern (K 7743neu) alle Facetten des ÖPNV und des Umweltverbunds auszubauen und zu optimieren.

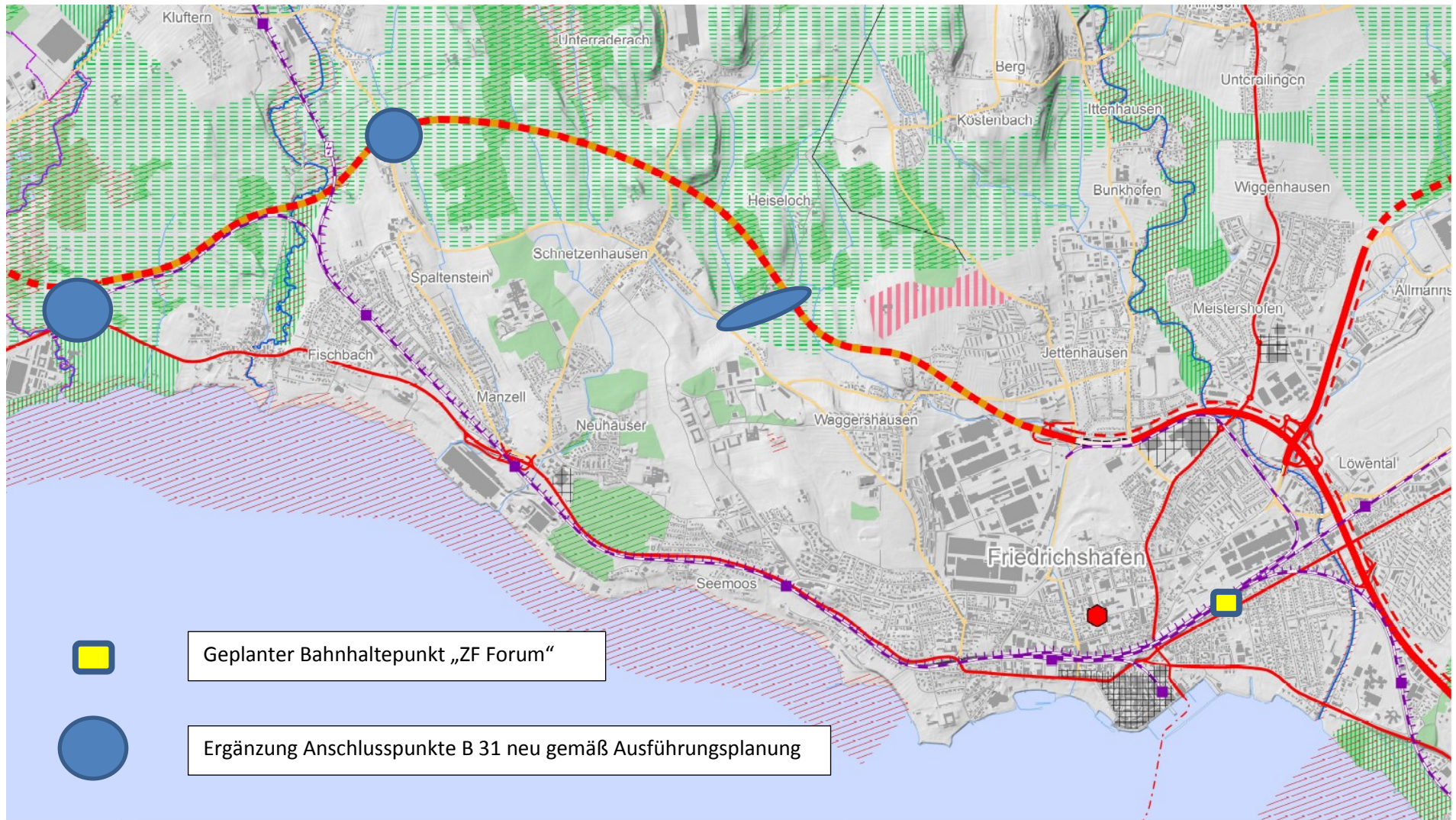


Abb.1: Ergänzungen zu Darstellungen der Verkehrsinfrastruktur

Auch wenn die Bahnhofpunkt-Planung selbst noch keinen großen Konkretheitsgrad aufweist, erscheint die Aufnahme zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll, um gegenüber der Deutschen Bahn, den anderen Verkehrsbetrieben und Verkehrsbehörden einen Hinweis zu geben mit entsprechender Verortung, dass ein Haltepunkt in Lipbach ernsthaft geprüft und zu einem späteren Zeitpunkt dann möglichst auch realisiert wird.

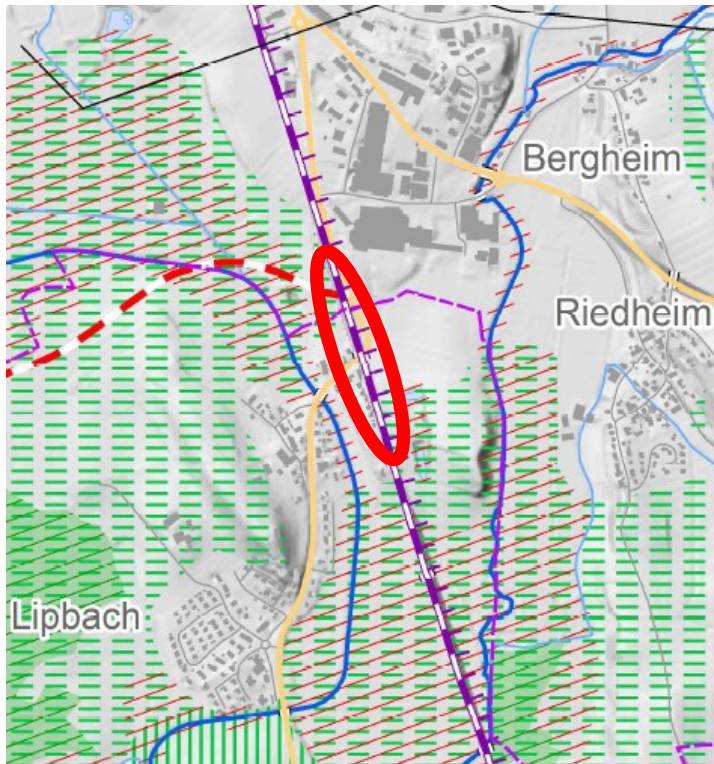


Abb. 2: Möglicher Bahnhofpunkt Lipbach / Negelsee

- \* Die Freihaltetrasse Güterumgehungskurve als Verbindungskurve für den Güterverkehr aus Richtung Ravensburg nach Lindau, welche im Regionalplan 1996 als „Freihaltetrasse für den Schienenverkehr“ eingezeichnet ist, sollte entsprechend dem tatsächlichen Widmungsstand im Regionalplan 2020 aufgenommen werden.

Nach Kenntnis der Verwaltung ist die Trasse noch bahngewidmet. Daher sollte diese Bahnquerspange im Regionalplan als mögliche Option belassen werden.

Begründung:

Auch wenn die Güterumgehungskurve im aktuellen Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten ist, könnte sie in Zukunft als deutsche Zulauftrasse des Schweizerischen Güterbahnprojekts NEAT (Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale) Bedeutung erlangen. Dann würde die Trasse den zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene an der Innenstadt Friedrichshafens vorbei führen können und zu einer lärmtechnischen Entlastung führen.

Der Regionalverband wird gebeten, die Bahnbetriebswidmung der Trasse zu überprüfen. Sollte sich Annahme der Verwaltung bestätigen, dass die Trasse nach wie vor bahngewidmet ist, schlägt die Verwaltung vor, die Trasse wie bisher im Regionalplan zu belassen (Abb. 3).



Abb. 3: Güterumgehungstrasse im gültigen Regionalplan

Im Folgenden sind noch einige Bemerkungen zu den Darstellungen im Übersichtsplan aufgeführt, bei denen es um Anpassungen der Bestandssituation geht:

- \* Der Messezubringer vom Löwentalknoten bis zum westlichen Messegelände ist bereits zweispurig ausgebaut; das Planzeichen für „geplanter Ausbau“ kann daher dort entfallen.
- \* Das noch dargestellte alte Industriegleis im städtischen Bereich wurde schon zurückgebaut (dort verläuft der Veloring), steht also nicht mehr als Bahnfläche zur Verfügung.

#### *Zu den Zielaussagen im Text*

Es gibt im Entwurf einige Aussagen, die als kritisch und möglicherweise konträr zu aktuellen Vorhaben zu bewerten sind, da sie ggf. mögliche noch offene Planungsschritte einseitig einengen.

Hierzu zählt z. B. die Aussage unter 4.1.0 G (5) „...Ausbau...Vorrang vor Neutrassierung...“, was für die noch offene Trassendiskussion zur B 31 neu Immenstaad – Meersburg ggf. eine Tendenz in Richtung Ausbau der seenahen Trasse bedeutet. Auch in der dazu gehörigen Begründung der Plansätze wird unter dem Punkt zu PS 4.1.0 auf Seite B 48 von „...Ausbau der vorhandenen Trassen...“ gesprochen.

Der im Regionalplan formulierte Grundsatz der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie der Grundsatz, zur besseren Verknüpfung der Transportsysteme leistungsfähige Güterum-

schlagsplätze mit Gleisanschluss als Knotenpunkte auszuweisen wird von der Stadt Friedrichshafen ausdrücklich begrüßt.

Nachdem auf der Gemarkung Friedrichshafens keine geeigneten Flächen zu finden sind, sehen wir die Notwendigkeit im erweiterten oberzentralen Bereich Friedrichshafen / Ravensburg nach solchen geeignete Flächen zu suchen.

## 2. Darstellungen zu Siedlungsflächen

### *Grundsätzliches zur Plandarstellung*

Als grundsätzlichen Hinweis zur Plandarstellung wird angeregt, rechtskräftige Flächen aus dem Flächennutzungsplan nachrichtlich einzuzeichnen. Dies erleichtert die Lesbarkeit und das Verständnis für die Herleitung von Plandarstellungen (insbesondere der Grünzüge und Grünzäsuren), und macht mögliche Abhängigkeiten erkennbar.

So schließt die große Fläche zwischen Heiseloeh und Jettenhausen, die als Vorranggebiet für den Wohnungsbau (Z) gekennzeichnet ist, eigentlich lückenlos an die FNP-Fläche F 12 „Langes Feld“ an.

### *Zu den Vorranggebietsausweisungen*

Das angemeldete Vorranggebiet für den Wohnungsbau ist aufgenommen und sowohl in Lage und Größe korrekt dargestellt; nämlich:

- \* Vorranggebiet für Wohnen „Langes Feld“ (16,3 ha).

### *Hinweis:*

*Zum Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe bei Hirschlatt erfolgt eine getrennte ergänzende Stellungnahme der Stadt Friedrichshafen an den RVBO bis Ende Februar 2020.*

### *Zur Realisierbarkeit der Siedlungsflächenpotentiale*

Die im rechtsgültigen Flächennutzungsplan enthaltenen geplanten Siedlungsflächen werden durch Darstellungen des Regionalplans nicht eingeschränkt und könnten umgesetzt werden.

Auch die weiteren Flächenpotentiale, die nicht im FNP enthalten sind, aber intern als mögliche zukünftige Optionsflächen gelten, werden durch die Darstellungen im Regionalplan nicht verhindert.

Sowohl Grünzüge, Grünzäsuren als auch „Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege“ rücken an vielen Stellen näher an bestehende Siedlungsbereiche heran und schränken künftige Erweiterungsüberlegungen der Stadt ein. Es handelt sich aber durchweg um Flächen, die bislang nicht für eine Siedlungserweiterung vorgesehen sind, von daher kann dieses Heranrücken mitgetragen werden; allerdings mit einer Ausnahme:

### Ausnahme Ailingen südlich Großmarkt

Diese Ausnahme betrifft eine Fläche in Ailingen südlich des Großmarktes (siehe Abb. 4). Die Fläche südlich des angrenzenden bestehenden Obstgroßmarktes stellt eine mittel- bis langfristig potentielle

Erweiterungsfläche für Wohnen, Misch- oder Gewerbenutzung dar. Daher sollte diese Fläche nicht als Regionaler Grünzug oder Grünzäsur im Regionalplan dargestellt werden.

Der RVBO wird gebeten, in diesem Bereich die Darstellung des regionalen Grünzugs bzw. der Siedlungszäsur zu entfernen.

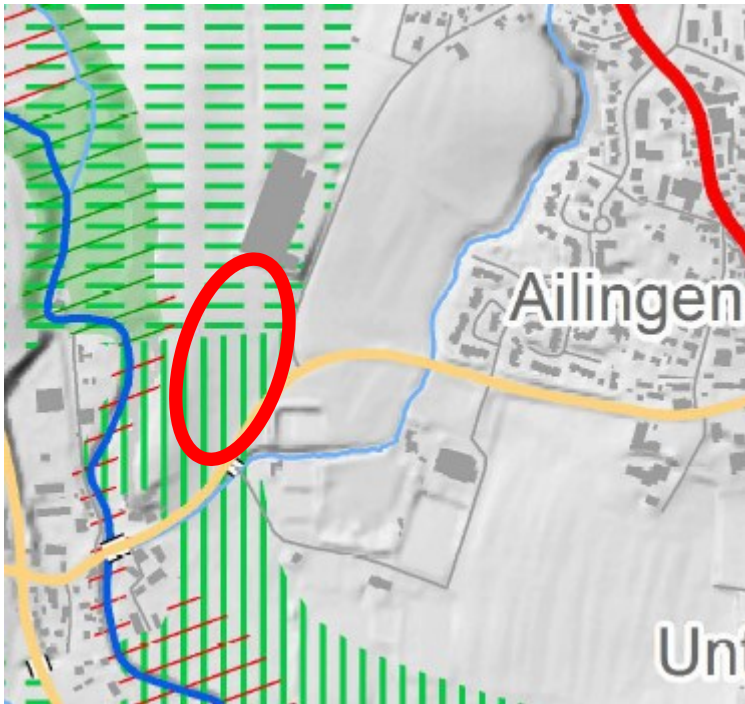


Abb. 4: Flächenpotential für Wohn- / Misch- / Gewerbefläche in Ailingen, südlich Obstgroßmarkt

### 3. Darstellungen zur Regionalen Freiraumstruktur

#### *Zu Grünzäsuren zwischen Siedlungskernen*

Der Regionalplanentwurf weist eine Reihe von Grünzäsuren zwischen Siedlungskernen neu aus, z.B.:

- \* Zwischen Lipbach und Kluftern-Kreuzäcker
- \* Zwischen Ortsende Kluftern und GE Kluftern-Süd
- \* Zwischen Lipbachmündung und Fischbach Ortsanfang
- \* Zwischen Unterailingen und Wiggenhausen

Diese Siedlungszäsuren schränken auf der einen Seite die künftige Ortsteilentwicklung und die Suche nach Erweiterungsflächen deutlich ein. Auf der anderen Seite werden diese Siedlungszäsuren fachlich aufgrund klimatischer und naturschutzfachlicher Kriterien als auch aus Gründen des Landschaftsbilds nachvollziehbar hergeleitet. Daher wird diese Darstellung mitgetragen.

Mit einer Ausnahme, nämlich:

- \* Grünzäsur in Berg (siehe Abb. 5).

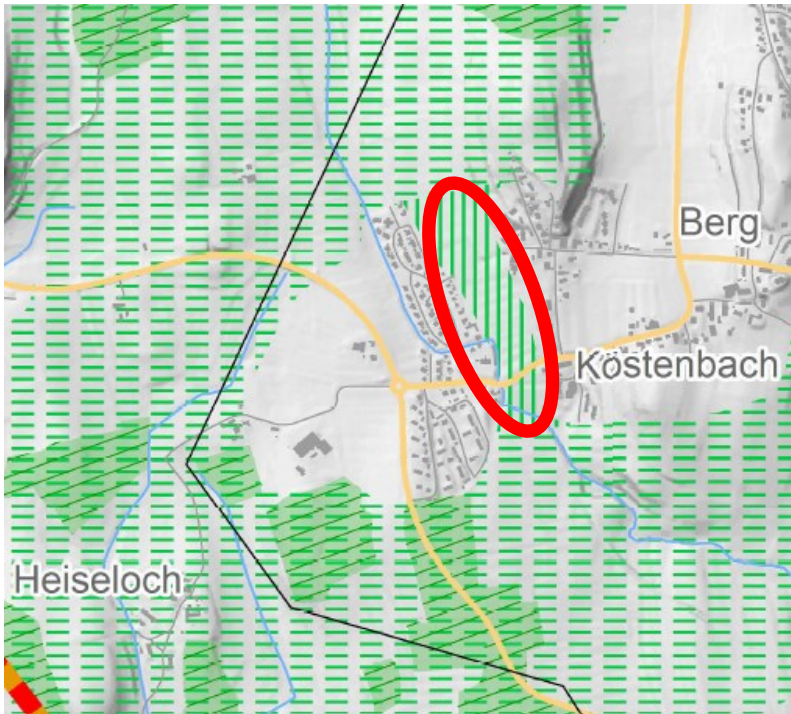


Abb. 5: Grünstäsur bei Berg

Die fachliche Herleitung einer Grünstäsur an dieser Stelle durch den RVBO ist unklar.

Aus städtebaulichen Erwägungen könnte ggf. ein Zusammenwachsen der beiden Ortsteile sogar sinnvoll sein; diese Siedlungsdiskussion sollte einer umfassenden Prüfung und Auseinandersetzung im Rahmen der Fortschreibung des FNP überlassen bleiben.

Der Regionalverband wird daher gebeten, die Darstellung als Siedlungstäsur an dieser Stelle zurückzunehmen und auch nicht durch einen Grünzug zu ersetzen.

Unabhängig davon wird der RVBO gebeten, die fachliche Herleitung (Kaltluftschneise) der Grünzüge im Großbereich Berg auf der Grundlage der begleitenden Fachgutachten zum Klima nochmals zu überprüfen und ggf. anzupassen. Es wird vermutet, dass die angenommene Durchlüftungssachse eher westlich von Berg bei Buchholz (Richtung Heiseloch) verläuft.

#### *Zu einzelnen Grünausweisungen*

##### Gerbehof, Ailingen

Der Regionalverband wird gebeten, rund um den Hof im Bereich der rot markierten Fläche die Darstellung als Grünzug zurückzunehmen (siehe Abb. 6), um dadurch dem Bestand und der tatsächlichen Nutzung und der Erweiterungsabsicht des Betriebs Rechnung zu tragen.

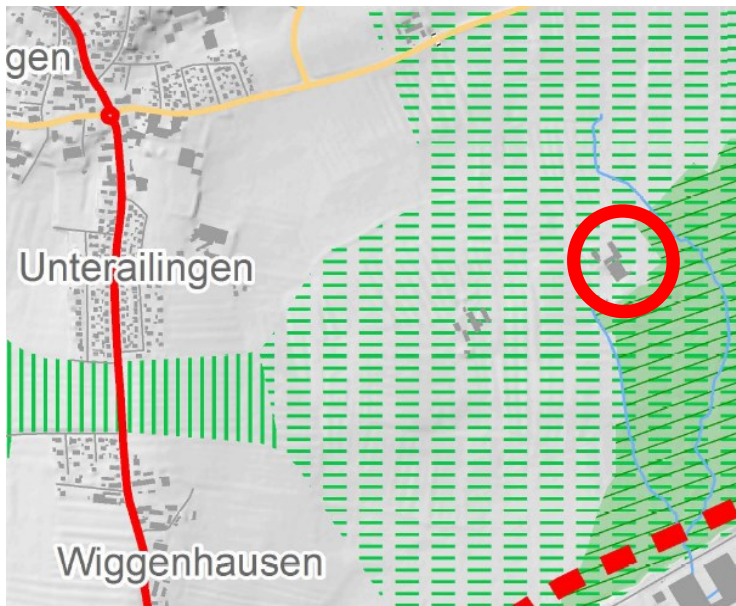


Abb. 6 : Bereich Gerbehof, Ailingen

### Rotach

Die flächige Darstellung von Grünzäsuren bzw. von „Vorbehaltsgebieten Naturschutz“ entlang der Rotach kann nachvollzogen werden. Auch in planerischen Konzepten der Stadt stellt die Rotach ein wichtiges Gerüst der Grünentwicklung und grünen Vernetzung dar, was eine Aufwertung erfahren soll.

### Grünzug westlich Schnetzenhausen

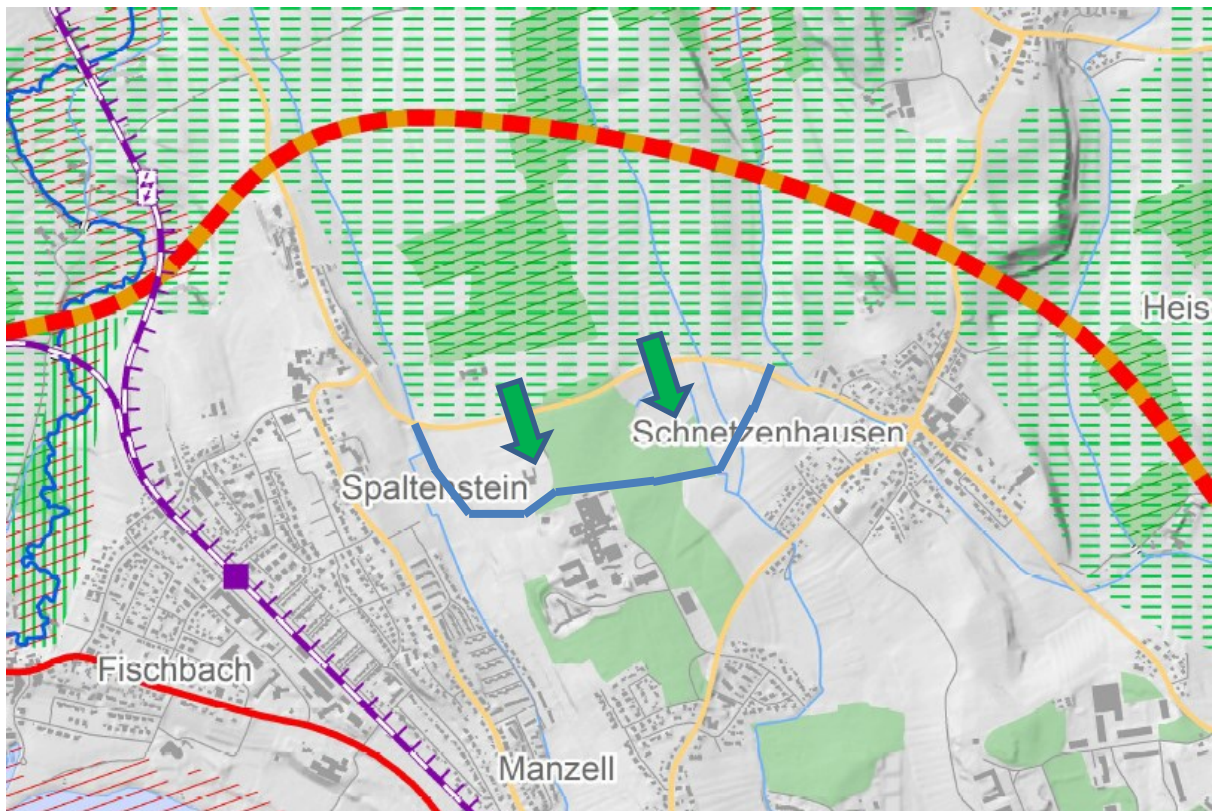
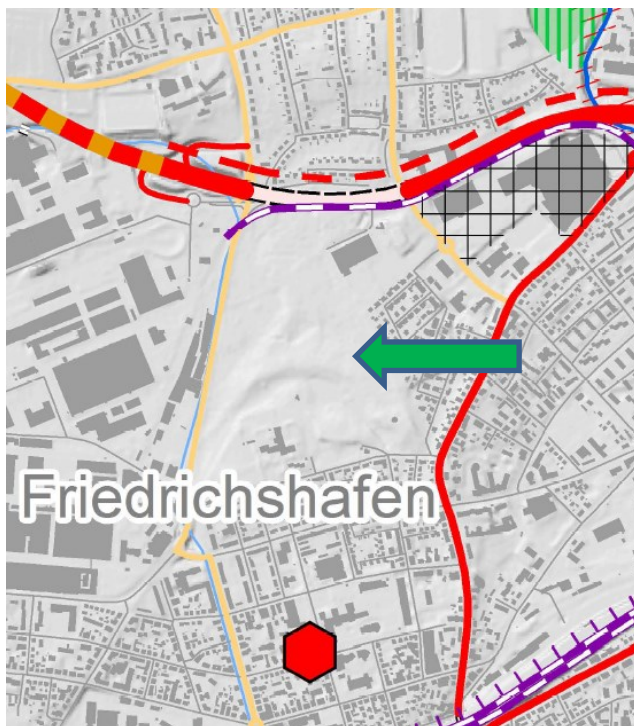


Abb. 7: Vorschlag Erweiterung Grünzäsur nach Süden

Um der Bedeutung des Grünzugs Buchenbachtal Ausdruck zu verleihen und planerisch die Trennwirkung der Landesstraße L 328b zu überwinden, wird angeregt, zwischen Spaltenstein und Schnetzenhausen über die Landesstraße hinweg den Regionalen Grünzug bis auf Höhe des Klinikums zu vergrößern (siehe Abb. 7).

### *Anmerkungen zur Bestandskartierung*

Der Riedlewald ist nicht als Element der regionalen Freiraumstruktur dargestellt (siehe Abb. 8). Dies liegt möglicherweise daran, dass Erholungswälder innerhalb bestehender Siedlungsgebiete im Regionalplan keine Berücksichtigung finden und der Riedlewald zudem nicht die Bedeutung eines regionalen Wald-Vorranggebiets hat.



*Abb. 8: Lage Riedlewald*

Dennoch hält die Stadt Friedrichshafen den Riedlewald für ein solch wichtiges und auch stadtbildprägendes Element der regionalen Freiraumstruktur, dass eine Gröndarstellung des Bestands im Regionalplan für sinnvoll erachtet wird; zu prüfen wäre, welches Planzeichen dafür infrage kommt.

Im östlichen Bereich des Fallenbrunnens ist eine Schraffur als „Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege“ dargestellt. Hier handelt es sich vermutlich um einen Darstellungsfehler, der anzupassen ist (siehe Abb. 9).



Abb. 9: Vorranggebietsschraffur im Bereich Fallenbrunnen

#### 4. Darstellungen und Aussagen zum Einzelhandel

##### *Zu den Zielaussagen im Text*

Grundsätzlich sind die allgemeinen Grundsätze und Ziele für die Ansiedlung von Einzelhandelsgroßprojekten in der Begründung zum Regionalplanentwurf durchweg nachvollziehbar und decken sich auch mit den Zielen des Einzelhandelskonzepts der Stadt Friedrichshafen. Für Neuansiedlungen von Einzelhandelsprojekten sind die Vorgaben klar, eindeutig und gut handelbar.

Klärungsbedarf wird allerdings beim Umgang mit Bestandsbetrieben gesehen. Einige dieser Betriebe haben bereits im Bestand Anteile zentrenrelevanter Sortimente, die über der Großflächigkeitsgrenze von 800qm Verkaufsfläche hinausgehen. Auch solche Betriebe sollten – natürlich im Rahmen der Verträglichkeit - in Zukunft noch Entwicklungsmöglichkeiten haben.

In der Begründung zu Plansatz 2.7.1 wird dazu lediglich ausgesagt, dass unwesentliche bestandsorientierte Erweiterungen ausnahmsweise für möglich erklärt werden können.

##### *Zu Vorranggebieten für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte*

Die Innenstadt Friedrichshafens ist hier als Vorbehaltsgebiet kartiert und auch in der Abgrenzung richtig eingetragen.

Andere Flächen im Stadtgebiet, die im Einzelhandelskonzept der Stadt Friedrichshafen ebenfalls als „zentrale Versorgungsbereiche“ festgelegt wurden, sind im Regionalplan nicht enthalten. Dies betrifft den zentralen Versorgungsbereich „Charlottenstraße“ (der im Übrigen im Abgrenzungsvorschlag des „Gutachtens zur Fortschreibung des REHK“ von Dr. Acocella auf S. 101 enthalten ist), außerdem Hofen und Ailingen“.

Dies ist insoweit nachvollziehbar, als nur die Innenstadt gemäß der Ansiedlungsgrundsätze im Einzelhandelskonzept Friedrichshafen für großflächige Einzelhandelsprojekte im Bereich der Zentrenrelevanz vorgesehen ist, Charlottenstraße und Hofen dagegen nur bis 800qm Verkaufsfläche. Diese Grundsätze werden auch weiterhin so verfolgt.

Allerdings ergibt sich durch das Nichtkartieren der o. g. zentralen Versorgungsbereiche eine Unsicherheit für Agglomerationsprojekte im Einzelhandel.

Gemäß der regionalplanerischen Definition der Einzelhandelsagglomeration zum Ziel 2.7.0 werden Agglomerationen wie ein einziges Einzelhandelsgroßprojekt beurteilt. Gleichzeitig wird in der Erläuterung zu Plansatz 2.7.0 richtigerweise festgestellt, dass Einzelhandels-agglomerationen in den zentralen Versorgungsbereichen ausdrücklich erwünscht sind.

Dadurch ergibt sich u. E. ein Widerspruch und ein Problem in der praktischen Umsetzung. Agglomerationen würden in den nicht als Vorranggebieten kartierten zentralen Versorgungsbereichen als großflächige Vorhaben gewertet und wären dann gemäß der Systematik der regionalplanerischen Ausweisung nicht zulässig.

Eine Agglomeration mehrerer kleinflächiger Betriebe sollte in diesen B-Zentren jedoch nicht ausgeschlossen werden. Es soll vermieden werden, dass solche Projekte eine raumordnerische Prüfung nach sich ziehen.

Daher wird vorgeschlagen, entsprechend der Ausweisung im Einzelhandelskonzept Friedrichshafen neben der Innenstadt auch das Nebenzentrum Charlottenstraße als auch die beiden B-Zentren Hofen und Ailingen als Vorranggebiete für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte zu kartieren.

#### *Zu Vorbehaltsgebieten für nicht zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte*

Mit dieser Typisierung wurden drei Bestandsgebiete für Einzelhandelsprojekte belegt. Es handelt sich in allen drei Fällen um Gebiete, in denen sich Einzelhandelsbetriebe befinden, die im Bestand auch zentrenrelevante Sortimente anbieten.

#### Standort Kaufland Manzell

Besonders erwähnt sei der Einzelstandort Kaufland Manzell. Hier schlägt die oben angesprochene Frage nach dem Umgang mit dem Bestand durch.

Dieser Betrieb plant aktuell und konkret eine am Bestand orientierte Weiterentwicklung mit Abbruch und Neubau. Dieser Vollsortimenter mit zurzeit ca. 4.000 qm Verkaufsfläche hat bereits im Bestand einen hohen Anteil an Nahrungsmitteln und zentrenrelevanten Sortimenten.

Im „Gutachten zur Fortschreibung des REHK für die Region Bodensee-Oberschwaben“ von Dr. Acocella wird der Standort als „Vorbehaltsgebiet Solitärstandort Kaufland (Manzell)“ vorgeschlagen ohne die Beschränkung auf Nicht-Zentrenrelevanz.

Somit besteht hier eine inhaltliche Diskrepanz zwischen dem Gutachten und der Darstellung im Regionalplan-Entwurf, die es aufzulösen gilt.

Es wird gebeten, die Darstellung für den Standort „Manzell“ so anzupassen, dass diese einer bestandsorientierten Weiterentwicklung aus regionalplanerischer Sicht nicht entgegensteht.

## Standort Rheinstraße

Ebenso bestehen Widersprüche zwischen der Festsetzung eines Vorbehaltsgebiets für nicht zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte und dem Planungsrecht. Dies betrifft das Gewerbegebiet Rheinstraße.

Im Gebiet Rheinstraße existieren Bebauungspläne mit der Festsetzung „SO Einzelhandel“, die keine Einschränkung der Verkaufsfläche und der Sortimente enthalten. Somit besteht hier ein Widerspruch zu Einstufungen des Regionalplans und dem geltenden Planungsrecht.

Diesen Widerspruch bitten wir zu prüfen und ggf. durch eine andere Einstufung aufzulösen.

## 5. Zum Textteil

### *Wohnflächenbedarfsermittlung*

Die erstmals im Regionalplan verankerten Vorgaben zur Ermittlung des Wohnflächenbedarfs werden grundsätzlich begrüßt. Damit erfolgt eine Berücksichtigung der „Plausibilitätsprüfung der Bauflächen-nachweise“ des Wirtschaftsministeriums BW vom 15.02.2017.

Die Orientierungswerte für die Mindest-Bruttowohndichte sind ebenfalls an die o.g. Richtlinie angelehnt und sind mit 85-90 Einwohner pro Hektar für ein Oberzentrum angemessen.

### *Gewerbeflächenbedarf*

Zum im Planentwurf enthaltenen Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe bei Hirschlatt erfolgt noch eine ergänzende Stellungnahme zu späterem Zeitpunkt (siehe dazu Hinweis auf S. 5).

In jedem Fall wird für die Stadt Friedrichshafen in Zukunft der Bedarf weiterer Gewerbeflächen gesehen. Der Bedarf an Gewerbeflächen beläuft sich in den zurückliegenden Jahren und aktuell auf ca. 2-3 ha pro Jahr. Zur Ermittlung des exakten Flächenbedarfs sowie der spezifischen Anforderungen an Flächen und Standorte werden im Rahmen der FNP-Fortschreibung weitere fachgutachterliche Untersuchungen (GE-Bedarfsgutachten) beauftragt. Der Start des FNP-Fortschreibungsverfahrens ist für das Jahr 2020 geplant.

=====