

Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums und des Verkehrsministeriums zum 2. Offenlage-Entwurf (Stand April 2016)

lfd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
866	0	6078	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die oberste Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde, die im Zuge der Regierungsneubildung nunmehr im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau (WM) ressortiert (zuvor: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI)), dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum zweiten Anhörungsentwurf der Gesamtfortschreibung des Regionalplans Südlicher Oberrhein und bittet um Verständnis, dass sich die Rückmeldung im Zusammenhang mit der Neuordnung der Geschäftsbereiche der Ministerien verzögert hat.	Kenntnisnahme Die einleitenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
867	0	6079	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die für Raumordnung und Landesplanung zuständige Abteilung hatte die berührten Abteilungen des bisherigen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI), jetzt Ministerium für Verkehr (VM), über den zweiten Anhörungsentwurf informiert und gebeten, Anregungen und Bedenken mitzuteilen. Die Rückmeldungen dieser Abteilungen sind unter Ziffer II dieser Stellungnahme [s. ID 6102 - 6116] noch nachrichtlich aufgeführt. Das WM nimmt zu dem Planentwurf nachfolgend [s. ID 6080 - 6101] als oberste Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde Stellung.	Kenntnisnahme Die einleitenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
868	0	6080	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Das WM begrüßt, dass der Regionalverband Südlicher Oberrhein mit dem Planentwurf zur zweiten Anhörung und Offenlage auf eine zeitnahe Gesamtfortschreibung des bisherigen Regionalplans aus dem Jahr 1995 hinwirkt. Die Ausklammerung des Plankapitels Windenergie ist im Hinblick auf die notwendige Abstimmung mit noch in Aufstellung befindlichen kommunalen Windplanungen nachvollziehbar.	Kenntnisnahme Die zustimmende Äußerung der Obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans (ohne Kapitel 4.2.1 Windenergie) wird zur Kenntnis genommen.
869	2.1	6081	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	In der Begründung zu Plansatz (PS) 2.1.3.1 (S. B 6), erster Absatz, letzter Satz, ist "Verdichtungsraum" zu ersetzen durch "Verdichtungsgebiet".	Berücksichtigung Die Anregung auf Korrektur des redaktionellen Fehlers in der Begründung zu PS 2.1.3.1 wird berücksichtigt. Die Gemeinden Appenweier, Durbach, Friesenheim, Hohberg, Kehl, Lahr/Schwarzwald, Offenburg, Ohlsbach, Ortenberg, Schutterwald und Willstätt bilden gemäß LEP PS 2.1.1 einen "Verdichtungsgebiet" [im ländlichen Raum], keinen Verdichtungsraum.
870	2.2	6082	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	In PS 2.2.2 (2) erscheint die vorgesehene Festlegung der neuen regionalen Entwicklungsachse "Appenweier - Freudenstadt" vertretbar, wenngleich aus hiesiger Sicht für den nicht vom Schienenverkehr erschlossenen Abschnitt Bad Peterstal-Griesbach - Freudenstadt weiterhin gewisse Zweifel an der	Kenntnisnahme Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen. Der nicht vom Schienenverkehr erschlossene Abschnitt der Regionalen Entwicklungsachse Offenburg - Appenweier - Oberkirch - Op-

lfd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
				Zweckmäßigkeit der Achsenfestlegung bestehen.	penau (- Freudenstadt) wird beibehalten. Auf den Abwägungsbeschluss vom 12.03.2015 wird verwiesen (ID 4869).
871	2.3	6083	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Beim Plankapitel Zentrale Orte begrüßen wir die in die Begründung zu PS 2.3.4 aufgenommene tabellarische Darstellung der Verflechtungsbereiche der Klein- und Unterzentren, die der Klarstellung und Anwendung des Zentrale-Orte-Konzepts dient.	Kenntnisnahme Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen. Auf die Empfehlung der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 09.03.2016, "die Verflechtungsbereiche der Zentralen Orte der beiden unteren Stufen [...] in Raumordnungsplänen mit ihren Begründungen bestimmt oder bestimmbar" festzulegen, wird verwiesen.
872	2.3	6084	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Zum dritten Absatz der Begründung wird angemerkt, dass die dort genannte Mindestgröße der Verflechtungsbereiche der Kleinzentren entsprechend der Begründung zu PS 2.5.11 des Landesentwicklungsplans (LEP, S. B 28) den Regelfall im Ländlichen Raum darstellt. Wir bitten, dies ergänzend in die Begründung aufzunehmen.	Berücksichtigung Die Anregung auf sprachliche Präzisierung der Begründung zu PS 2.3.4 ist nachvollziehbar. Die Begründung zu PS 2.3.4 wird im dritten Absatz im ersten Satz an die Begründung zu LEP PS 2.5.11 angepasst und wie folgt neu gefasst: "Die Verflechtungsbereiche von Kleinzentren sollen im Ländlichen Raum i. d. R. mindestens 8.000 Einwohner umfassen (LEP PS 2.5.11)."
873	2.3	6085	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Zu den im zweiten Anhörungsentwurf noch vorgesehenen Aufstufungen und Neufestlegungen von Zentralen Orten in PS 2.3.3 (Unterzentren) und PS 2.3.4 (Kleinzentren) wird auf die diesbezüglichen Ausführungen in der Stellungnahme der obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde vom 22. Dezember 2014 zum ersten Anhörungsentwurf verwiesen. Die dort dargelegten Bedenken hinsichtlich der raumordnerischen Erforderlichkeit und Genehmigungsfähigkeit der beabsichtigten Aufstufungen und Neufestlegungen bestehen unverändert fort. Zu den im zweiten Entwurf noch vorgesehenen neuen Unter- und Kleinzentren sind in den Planunterlagen keine neuen tragfähigen Gesichtspunkte zur Begründung der Aufstufungswünsche ersichtlich, die zu einer anderen Beurteilung führen könnten.	Keine Berücksichtigung Die unverändert fortbestehenden "Bedenken hinsichtlich der raumordnerischen Erforderlichkeit und Genehmigungsfähigkeit" der im 1. und im 2. Offenlage-Entwurf enthaltenen Aufstufungen und Neufestlegungen Zentraler Orte werden zur Kenntnis genommen. Die aus der Äußerung ableitbare Anregung, auf die Festlegung der Stadt Rheinau und der Stadt Neuenburg als Unterzentren sowie auf die Festlegung der Gemeinde Teningen und der Gemeinde Merzhausen als Kleinzentren zu verzichten, wird nicht berücksichtigt. Auf die der Obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde vorliegenden Gutachten, die Begründungen zu PS 2.3.3 und PS 2.3.4 sowie die Abwägungsbeschlüsse vom 12.03.2015 (ID 4871 - 4880) wird verwiesen.
874	2.3	6086	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Soweit Aufstufungswünsche zum Unterzentrum in einen Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gestellt werden, ist aus hiesiger Sicht nicht erkennbar, dass eine Aufstufung zum Unterzentrum nützlich oder gar notwendig wäre, um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu befördern und weitere Kooperationspotenziale zu heben.	Keine Berücksichtigung Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die aus der Äußerung ableitbare Anregung, auf die Aufstufung der Stadt Neuenburg und der Stadt Rheinau zu Unterzentren zu verzichten, wird nicht berücksichtigt. Auf - die diesbzgl. abweichende Einschätzung des Regierungsprä-

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
					sidiums Freiburg (ID 5538), - die Ausführungen in der Begründung zu PS 2.3.3 sowie - LEP PS 6.2.3.4 ("Ausbau der mittelzentralen Funktionen von Breisach [...] als Brückenkopf zum Elsass") wird verwiesen.
875	2.4	6087	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Bei der Planungskonzeption zur Siedlungsentwicklung (Kap. 2.4.0 bis 2.4.2) erscheint das Absehen von einer weitergehenden gebietlichen Konkretisierung von Festlegungen zur räumlichen Siedlungsentwicklung (z. B. durch Festlegung der Siedlungsbereiche für Gemeindeteile oder von gebietsscharfen Schwerpunkten des Wohnungsbaus bzw. für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen) im Hinblick auf die den vorliegenden Regionalplan prägende Akzentuierung von - auf Gemeindeebene ansetzenden - Mengenvorgaben zur Siedlungsflächenentwicklung nachvollziehbar und vertretbar, zumal der Regionalplan mit PS 2.4.1.2 (5) auch auf eine Konzentration der verstärkten Siedlungstätigkeit in den Kernorten und den vom Schienenpersonennahverkehr erschlossenen Gemeindeteilen der Siedlungsbereiche Wohnen hinwirkt.	Kenntnisnahme Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen.
876	2.4	6088	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die in PS 2.4.0.1 und in die Begründung zu PS 2.4.1.1 sowie zu PS 2.4.2.1 aufgenommene Klarstellung zur Beschränkung auf Eigenentwicklung wird nachdrücklich begrüßt. Im Hinblick auf diese notwendige Klarstellung erscheint die im Plan ansonsten - abweichend von der VwV Regionalpläne - verwendete Bezeichnung "Gemeinden mit Eigenentwicklung" vertretbar. Gleiches gilt für die in die Begründung der o. g. Plansätze aufgenommene Darstellung der Kriterien für die Festlegung von Eigenentwicklergemeinden, in der die wesentlichen Gründe summarisch aufgeführt sind.	Kenntnisnahme Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen.
877	2.4	6089	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Da die auf Eigenentwicklung beschränkten Gemeinden nicht symbolhaft in der Raumnutzungskarte dargestellt werden, sollte in der Begründung zu PS 2.4.1.1 und zu PS 2.4.2.1 ergänzend darauf hingewiesen werden, dass (und warum) von einer zeichnerischen Darstellung abgesehen wird.	Berücksichtigung (teilweise) Angesichts der durchgängigen Zweiteilung in "Gemeinden mit verstärkter Siedlungstätigkeit" und "Gemeinden mit Eigenentwicklung" sowie der vollständigen namentlichen Zuordnung der Gemeinden in PS 2.4.1.1 Abs. 1 und PS 2.4.1.2 Abs. 1 (Wohnen) bzw. PS 2.4.2.1 Abs. 1 und 2.4.2.2 Abs. 1 (Gewerbe) ist der Mehrwert einer Darstellung der "Gemeinden mit Eigenentwicklung" in der Raumnutzungskarte nicht ersichtlich. (Auf die Analogie zu den Festlegungen des Kap. 2.3 in der Strukturkarte wird verwiesen: Neben den Zentralen Orten werden die Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion auch nicht mit einem

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
					<p>eigenen Symbol dargestellt.) Darüber hinaus bildet die Eigenentwicklung der Städte und Gemeinden das Rückgrat der zukünftigen Siedlungsentwicklung in der Region. Die Eigenentwicklung ist verfassungsrechtlich geschützt und allen Gemeinden möglich (vgl. Begründung zu PS 2.4.0.1).</p> <p>Auf eine Hervorhebung der Gemeinden mit Eigenentwicklung in der Raumnutzungskarte wird daher und im Interesse der besseren Lesbarkeit verzichtet. Auf die Abwägungsbeschlüsse vom 12.03.2015 wird verwiesen (ID 4887, 4953).</p> <p>In der Legende zur Raumnutzungskarte sind bereits entsprechende Hinweise enthalten ("ohne Symbol - Gemeinde mit Eigenentwicklung"). Zur Klarstellung werden die Begründung zu PS 2.4.1.1 sowie die Begründung zu PS 2.4.2.1 jeweils am Ende des ersten Absatzes wie folgt ergänzt: "Auf deren symbolhafte Kennzeichnung in der Raumnutzungskarte wird verzichtet." Auf eine weitergehende Erläuterung in den Begründungen zu PS 2.4.1.1 und zu PS 2.4.2.1 wird verzichtet. Die Anregung wird somit teilweise berücksichtigt.</p>
878	2.4	6090	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	<p>Die regionalplanerischen Orientierungswerte zur Flächenbedarfsermittlung für Wohnen und Gewerbe in den PS 2.4.1.1, 2.4.1.2, 2.4.2.1 und 2.4.2.2 tragen landespolitischen Zielen zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und zur bedarfsgerechten Bauflächenbereitstellung Rechnung und begegnen mit den erfolgten Klarstellungen im Plansatzteil und in der Begründung keinen grundsätzlichen Bedenken mehr. Das WM begrüßt insbesondere die neu aufgenommene Erläuterung in der Begründung dieser Plansätze, wonach die Flächenbedarfe im Zuge des Flächennutzungsplan-Verfahrens ungeachtet der regionalplanerischen Orientierungswerte jeweils einzelfallbezogen zu begründen sind.</p> <p>Zur Vermeidung von Missverständnissen wird jedoch gebeten, die diesbezügliche Begründung zu PS 2.4.1.1 (Gemeinden mit Eigenentwicklung für die Funktion Wohnen) entsprechend der Begründung zu PS 2.4.1.2 zu fassen und übereinstimmend wie folgt zu formulieren: "... im Einzelfall zu begründen und - insbesondere bei sinkenden Einwohnerzahlen - auch nach unten hin anzupassen."</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die zustimmende Äußerung zu den regionalplanerischen Orientierungswerten für den Wohn- und den gewerblichen Bauflächenbedarf wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anregung auf Vereinheitlichung der Begründungen zu PS 2.4.1.1 und zu PS 2.4.1.2 hinsichtlich der einzelfallbezogenen Begründung des Wohnbauflächenbedarfs ist nachvollziehbar und wird berücksichtigt. Die Begründung zu PS 2.4.1.1 wird daher im Abschnitt "Flächenbedarf der Gemeinden mit Eigenentwicklung Wohnen" zu Beginn des vierten Absatzes wie folgt neu gefasst: "Die Festlegung des regionalplanerischen Orientierungswerts als Grundsatz befreit die Träger der Flächennutzungsplanung nicht davon, den Wohnbauflächenbedarf im Zuge des Flächennutzungsplan-Verfahrens im Einzelfall zu begründen und - insbesondere bei sinkenden Einwohnerzahlen - auch nach unten hin anzupassen."</p>
879	2.4.1	6091	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	<p>Bei dem neu aufgenommenen PS 2.4.1.3 (G), der im Interesse der Stadt-Umland-Kooperation bei der Wohnbauflächenentwicklung im Raum Freiburg Möglichkeiten zur Übertragung von Wohnbauflächenbedarfen aus dem Oberzentrum vorsieht, wurde der zugrunde gelegte räumliche Bezugsrahmen gegen-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung zur möglichen Übertragung von Wohnbauflächenbedarfen aus dem Oberzentrum Freiburg wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
				<p>über der Konzeption des ersten Anhörungsentwurfs stark verändert: Während sich die Übertragungsmöglichkeit im ersten Entwurf noch auf vier Eigenentwicklergemeinden mit Schienenverkehrsbindung im näheren Umland von Freiburg bezog, von denen drei Gemeinden zwischenzeitlich als Siedlungsbereiche Wohnen vorgesehen sind, erstreckt sie sich nach PS 2.4.1.3 (G) nunmehr auf den gesamten Verdichtungsraum Freiburg sowie Gemeinden in dessen Randzone mit Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr und an den ÖPNV mit mindestens Stundentakt (redaktionell wird angemerkt, dass die Darstellung der Gebietskulisse in der Begründung zu 2.4.1.3 bezüglich der Randzongemeinden unvollständig ist und der Anpassung an den Plansatz bedarf). Vor dem Hintergrund des Siedlungsdrucks im Raum Freiburg und der im Oberzentrum Freiburg begrenzten Wohnbauflächenpotenziale erscheinen die insoweit erweiterten Möglichkeiten für Flächenbedarfsübertragungen vertretbar, wobei sich die entsprechende stadtrregionale Kooperation bei der Wohnbauflächenentwicklung aus hiesiger Sicht allerdings vorrangig auf die in PS 2.4.1.2 (5) Z genannten Kernorte und Gemeindeteile von Gemeinden mit verstärkter Siedlungstätigkeit für die Funktion Wohnen (Siedlungsbereiche Wohnen) konzentrieren sollte.</p>	<p>Die redaktionelle Anmerkung auf Anpassung der Begründung zu PS 2.4.1.3 wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung ist nicht erforderlich, da die Gebietskulisse hier bewusst nicht abschließend dargestellt wurde ("... insbesondere jene Städte und Gemeinden ...").</p> <p>Die Einschätzung der Obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde, dass "sich die entsprechende stadtrregionale Kooperation bei der Wohnbauflächenentwicklung [...] vorrangig auf die in PS 2.4.1.2 Abs. 5 genannten Kernorte und Gemeindeteile von Gemeinden mit verstärkter Siedlungstätigkeit für die Funktion Wohnen konzentrieren sollte" wird zur Kenntnis genommen. Dieser Einschränkung der Gebietskulisse nach raumordnerischen Kriterien kann ohne Änderung des Planentwurfs im Rahmen der Plananwendung (auf Grundlage der Festlegungen in PS 1.2.1 Abs. 2, PS 2.4.0.4, PS 2.4.1.2 Abs. 5 und PS 2.4.1.3 Abs. 2) entsprochen werden.</p>
880	3.1	6092	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die in Kap. 3.1 vorgesehene Gebietskulisse der Regionalen Grünzüge und Grünzäsuren erscheint sachgerecht und begegnet aus raumordnerischer Sicht keinen grundsätzlichen Bedenken.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen.</p>
881	3.1.1	6093	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Das WM begrüßt, dass der Regionalverband bei der gebietskonkreten Ausformung der Grünzugskulisse an der durch eine starke Siedlungsdynamik und Freiraumbeanspruchung geprägten Entwicklungsachse im Verlauf der B 3 entsprechende Bedenken aufgegriffen hat und in den Bereichen Kippenheim und Mahlberg Gebietsfestlegungen vorsieht, die raumordnerischen Anforderungen zu Vermeidung einer bandartigen Siedlungsentwicklung und zur Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme verstärkt Rechnung tragen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen. Auf die Abwägungsbeschlüsse vom 17.03.2016 (insb. ID 3093 und 3126) wird verwiesen.</p>
882	3.2	6094	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die Kulisse der Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege in Kap. 3.2 umfasst nunmehr auch entsprechende Gebietsfestlegungen für den - im ersten Anhörungsentwurf noch ausgeklammerten - Teilraum Schwarzwald. Die vorgese-	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
				hene Gebietskulisse ist ausweislich der Plansatzbegründung fachlich begründet und mit der Naturschutzverwaltung abgestimmt und trägt zudem kommunalen Entwicklungsvorstellungen und konkretisierten Windstandortplanungen Rechnung.	
883	3.2	6095	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die vorläufige Zurückstellung potenzieller Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege in für die Windenergienutzung prinzipiell geeigneten Bereichen des Teilraums Schwarzwald wird im Hinblick auf die noch erforderlichen Abstimmungen mit bislang nicht hinreichend konkretisierten Windstandortplanungen als sachgerecht und zielführend erachtet.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen. Es ist beabsichtigt, die im Regionsteil Schwarzwald vorläufig zurückgestellten Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege im Zuge der Weiterbearbeitung der Vorranggebietskulisse für Standorte regionalbedeutsamer Windkraftanlagen erneut planerisch zu betrachten und die Vorranggebietskulisse zu vervollständigen.</p>
884	3.3	6096	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die Festlegung von Vorranggebieten zur Sicherung von Wasservorkommen in Kap. 3.3 trägt den Zielvorgaben des PS 4.3.2 LEP zum vorsorgenden Grundwasserschutz und zur nachhaltigen Sicherung des großen Grundwasservorkommens in der Oberrheinebene Rechnung. Die auf der Basis entsprechender wasserwirtschaftlicher und hydrogeologischer Fachbeiträge vorgenommene Zonierung der Vorranggebiete nach der jeweiligen Schutzbedürftigkeit erscheint fachlich fundiert und raumordnerisch vertretbar. Das WM begrüßt, dass die neugefassten Plansätze in Kap. 3.3 nunmehr differenzierte Aussagen für Einzelvorhaben und Bauleitpläne ohne hinreichenden Vorhabenbezug beinhalten. Die vorhabenbezogene Regelungstiefe begegnet aus hiesiger Sicht zwar noch gewissen Bedenken, die jedoch im Hinblick auf die Abstimmung des Regelungsgehalts mit der Wasserwirtschaftsverwaltung und die vorgesehene Einbindung der Fachbehörden im Rahmen der Plansatzanwendung zurückgestellt werden.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen.</p>
885	3.4	6097	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	In der Begründung zu Kap. 3.4 wäre aus hiesiger Sicht ein ergänzender Hinweis auf die in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellten fachrechtlich geschützten Überschwemmungsgebiete und deren (Nicht)Berücksichtigung in der regionalplanerischen Vorranggebietskulisse für den vorbeugenden Hochwasserschutz nützlich.	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellten, fachrechtlich geschützten Überschwemmungsgebiete und die regionalplanerisch festgelegten Vorranggebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz ergänzen sich. Im Vergleich zum Regionalplan 1995 sowie zum 1. Offenlage-Entwurf (Stand September 2013) wurden einzelne Gebiete - auch auf Anregung der Fachbehörden (vgl. ID 3237) - aufgrund ihres fachrechtlichen Schutzes nicht bzw. nicht mehr als Vorranggebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz festgelegt. Diese</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
					<p>sind nunmehr nachrichtlich als Überschwemmungsgebiete in der Raumnutzungskarte dargestellt.</p> <p>Die Anregung, hierauf auch in der Begründung zu PS 3.4 hinzuweisen, ist nachvollziehbar und wird berücksichtigt. Die Begründung zu PS 3.4 wird dazu am Ende des ersten Absatzes wie folgt neugefasst und ergänzt: "Damit umfassen die in die Raumnutzungskarte dargestellten Vorranggebiete aktuelle Überflutungsgebiete und solche, die am Rhein und seinen Zuflüssen für zukünftige Verbesserungen des Hochwasserrückhalts zur Verfügung gehalten werden sollen. Die Vorranggebietskulisse für den vorbeugenden Hochwasserschutz ergänzt damit räumlich die in der Raumnutzungskarte nachrichtlich dargestellten fachrechtlich geschützten Überschwemmungsgebiete."</p> <p>Wie in der Legende zur Raumnutzungskarte dargelegt ist, beschränkt sich die nachrichtliche Darstellung auf</p> <ul style="list-style-type: none"> - per Rechtsverordnung festgesetzte, auf ein HQ100 ausgerichtete Überschwemmungsgebiete, - Gebiete zwischen oberirdischen Gewässern und Deichen/Dämmen sowie - Gebiete, die auf Grundlage einer Planfeststellung für die Hochwasserrückhaltung beansprucht werden.
886	3.5	6098	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	In Kap. 3.5 begrüßt das WM die ergänzte Erläuterung zu dem der Planung zugrunde liegenden Mengenbedarf und zur Methodik der Bedarfsermittlung im Begründungsteil sowie den nunmehr auf 100 % des voraussichtlichen Bedarfs in dem zugrundegelegten Planungszeitraum von 2 mal 20 Jahren ausgerichteten Umfang der Vorranggebietskulisse für den Rohstoffabbau und die Sicherung von Rohstoffen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen.</p>
887	3.5	6099	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Der Regionalverband hat sich im Rahmen der Abwägung - entsprechend der hiesigen Bitte - mit der Behandlung der konzessionierten Restmengen auseinandergesetzt und dahingehend dargelegt, dass deren Nichtberücksichtigung eine Entkopplung der Zyklen der Regionalplanfortschreibung von den Konzessionslaufzeiten ermögliche und damit verhindert werden könne, dass gegen Ende der Laufzeit des Regionalplans alle Konzessionen auslaufen und alle Firmen gleichzeitig Erweiterungsanträge vorlegen. Vor dem Hintergrund der Planungs- und Zulassungsverfahren beim Rohstoffabbau und dem nach aktuellen Schätzungen des Landesamtes für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB) insgesamt moderaten Umfang der noch gewinnbaren konzessionierten Restmengen bei	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
				Kiesen und Sanden erscheint das Vorgehen des Regionalverbands nachvollziehbar und vertretbar.	
888	3.5	6100	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Zu der vorgesehenen Festlegung des Vorranggebietes für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe Nr. 8011-b in Breisach (Raumnutzungskarte sowie Anhang II des Umweltberichts) weist die oberste Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde darauf hin, dass gemäß den naturschutzfachlichen Ausführungen in der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg vom 14. Juli 2016 (Fachstellungnahme des Naturschutzes) und den entsprechenden Darlegungen zum Thema Wiedervernetzung/Artenschutz in der nachfolgend [vgl. ID 6105] aufgeführten Stellungnahme beteiligter Abteilungen des bisherigen MVI, jetzt VM, eine Genehmigungsfähigkeit dieses Vorranggebietes in der dem zweiten Anhörungsentwurf zugrundeliegenden Abgrenzung, die einen völligen Dammdurchbruch zwischen beiden Baggerseen vorsieht, aufgrund des Wegfalls eines international bedeutsamen Wildtierkorridors (u. a. der europarechtlich streng geschützten Wildkatze) höchst fraglich erscheint. Bei einer Beschlussfassung in der vorliegenden Gebietsabgrenzung ist nach den o.g. Darlegungen davon auszugehen, dass das Vorranggebiet bei der Genehmigung des Planes aus natur- und artenschutzrechtlichen Gründen von der Verbindlichkeit ausgenommen werden müsste. Dies könnte den Darlegungen zufolge vermieden werden, wenn ein im ersten Anhörungsentwurf noch vorgesehener Reststreifen des Damms (Wildtierkorridors) bestehen bliebe und nicht als Abbaugelände festgelegt würde.	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Anregung, die Gebiete am Standort 8011-b in der Fassung des 1. Offenlage-Entwurfs festzulegen, wird im Hinblick auf den vorgetragenen Konflikt mit dem international bedeutsamen Wildtierkorridor des Generalwildwegeplans, auch wegen seiner Bedeutung für die dort vorkommende Wildkatze, berücksichtigt. In ihren Außengrenzen entspricht die Abgrenzung der Fassung des 2. Offenlage-Entwurfs (vgl. Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde, ID 5593).</p> <p>Vor dem Hintergrund der in der Stellungnahme zum Ausdruck gebrachten erheblichen Zweifel an der Genehmigungsfähigkeit der Gebiete am Standort 8011-b in der Fassung des 2. Offenlage-Entwurfs liegt die Festlegung der Abbau- und Sicherungsgebiete in der nun gewählten Form objektiv im Interesse der beiden Betreiberfirmen. Sie dient in hohem Maße deren berechtigtem wirtschaftlichem Interesse an Planungs- und Rechtssicherheit.</p>
889	4.1.5	6101	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die in PS 4.1.5 (2) Z vorgesehene Festlegung eines Vorranggebietes für den Kombinierten Verkehr zwischen den ehemals militärisch genutzten Flächen des Flughafens Lahr und der Autobahn ist aus hiesiger Sicht sachgerecht und zielführend. Angesichts der großräumigen Lage in einem transeuropäischen Verkehrskorridor und der sich mit dem autobahnparallelen Bau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn ergebenden kleinräumigen Möglichkeiten zur unmittelbaren Verknüpfung unterschiedlicher Transportwege (Schiene, Straße, Luft) wird die mit der Gebietsfestlegung intendierte Sicherung der Entwicklungsoption für einen überregional bedeutsamen Standort für den intermodalen Güterumschlag in landesentwicklungspolitischer Hinsicht nachdrücklich befürwortet.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zustimmende Äußerung wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
890	0	6102	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 70173 Stuttgart	Die Abteilungen Straßenverkehr und Verkehr (Schiene, ÖPNV, Luftverkehr, Sicherheit) des bisherigen MVI (jetzt VM) haben Fehlanzeige gemeldet. Die Abteilung Nachhaltige Mobilität nimmt zu dem zweiten Anhörungsentwurf im Hinblick auf die dortigen Zuständigkeitsbereiche für Verkehrsökologie und Naturschutz, Rad- und Fußverkehr sowie Grundsatzfragen zur nachhaltigen Mobilität wie folgt Stellung [s. ID 6103 bis 6116].	Kenntnisnahme Die einleitenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
891	0	6103	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	1. Wiedervernetzung / Artenschutz Nach § 22 Absatz 1 des Gesetzes des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (Naturschutzgesetz - NatSchG) haben alle öffentlichen Planungsträger bei ihren Planungen und Maßnahmen die Belange des Biotopverbunds zu berücksichtigen. Im Rahmen der Regionalpläne ist der Biotopverbund soweit erforderlich und geeignet, planungsrechtlich zu sichern (§ 22 Absatz 3 NatSchG). Wir bitten um Beachtung dieser gesetzlichen Vorgaben.	Kenntnisnahme (bereits im Planentwurf berücksichtigt) Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen. Die Erfordernisse des Biotopverbunds wurden - auch in regions- und grenzüberschreitender Perspektive - im Rahmen der Raumanalyse des Landschaftsrahmenplans fachlich dargestellt und konkretisiert sowie im Fortschreibungsentwurf des Regionalplans abwägend berücksichtigt. Im Ergebnis wird durch die gebietskonkreten freiraumschützenden Festlegungen des Regionalplans (Regionale Grünzüge, Grünzäsuren, Vorranggebiete für Naturschutz und Landschaftspflege) der Biotopverbund einschließlich der Wildtierkorridore des Generalwildwegeplans Baden-Württemberg in der Region Südlicher Oberrhein umfassend regionalplanerisch gesichert. Im Einzelnen wird hierzu auch auf die Begründungen zu PS 3.1.1, 3.1.2 und 3.2 verwiesen. Darüber hinaus werden mit PS 3.0.4 Abs. 4 im Rahmen der allgemeinen Grundsätze zur Freiraumstruktur sowie auch in PS 1.2.5 Abs. 3 Anforderungen zur Sicherung des Biotopverbunds formuliert. Insofern kommt der Regionalverband durch den Fortschreibungsentwurf des Regionalplans bereits in umfassender und qualifizierter Weise den Vorgaben des Naturschutzgesetzes (§ 22 Abs. 1 und 3 NatSchG) sowie des Jagd- und Wildtiermanagementgesetzes (§ 46 Abs. 3 JWMG) nach.
892	3.5	6104	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	1. Wiedervernetzung / Artenschutz [...] Der vorliegende Entwurf des Regionalplans enthält in Plansatz (PS) 1.2.5 (3) G den Grundsatz, dass der herausragenden Verantwortung der Region für die Sicherung auch international bedeutsamer Achsen und Korridore des Lebensraumverbunds Rechnung getragen werden soll. Der im NatSchG verankerte Biotopverbund wird in dem vorliegenden Regionalplan-Entwurf zu einem Großteil berücksichtigt. Gleichwohl gibt es Festlegungen zu Vorranggebieten für den Abbau bzw. zur Sicherung von Rohstoffen, bei denen der Biotopverbund nicht in ausreichendem Maße Berücksichtigung findet. Es handelt	Kenntnisnahme Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Auf die Behandlung der dazu formulierten Anregungen (ID 6105 und 6106) wird verwiesen.

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
				sich hierbei um folgende Vorranggebiete: [Standort 8011-b s. ID 6105; Standorte 7313-b, 7313-i, 7512-b, 7512-d, 7512-e und 7612d s. ID 6106].	
893	3.5	6105	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	<p>1. Wiedervernetzung / Artenschutz [...] Vorranggebiet RVSO Nr. 8011-b Zwischen den zwei in Betrieb befindlichen Abbaugewässern westlich der B 31 bei Breisach-Oberrimsingen verläuft im Bereich der bestehenden Landverbindung ein Wildtierkorridor, der gemäß Generalwildwegeplan international bedeutsam ist. Bei dem Kreuzungsbereich des Wildtierkorridors mit der östlich der Abbaugewässer verlaufenden B 31 handelt es sich zugleich um einen prioritären Wiedervernetzungsabschnitt des im Juli 2015 vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) veröffentlichten Landeskonzeptes Wiedervernetzung an Straßen. Vom Bundesamt für Naturschutz wurde dieser Bereich zudem als prioritärer Wiedervernetzungsabschnitt für Großsäuger klassifiziert. Von besonderer Bedeutung ist hier eine erst vor wenigen Jahren festgestellte Wildkatzenpopulation. Anhand von Erhebungen wurde sowohl der Verlauf als auch die Bedeutung und Funktionalität des Wildtierkorridors, unter anderem für die Wildkatze, belegt. Die Wildkatze ist in Anhang IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie enthalten und somit nach § 7 Abs. 2 Ziff. 14b Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) streng geschützt.</p> <p>Für eine Wiedervernetzungsmaßnahme in dem prioritären Wiedervernetzungsabschnitt des Landeskonzeptes liegen derzeit noch keine konkreten Planungen vor.</p> <p>Der Entwurf zur 1. Offenlage enthielt für die Landverbindung zwischen den Abbaugewässern lediglich in Teilen die Festlegung als Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe. Ein ca. 100 bis 120 m breiter Damm war zu diesem Zeitpunkt als Vorranggebiet für die Sicherung von Rohstoffen ausgewiesen worden. Hiermit war dem international bedeutsamen Korridor des Lebensraumverbunds Rechnung getragen worden.</p> <p>Der Entwurf zur 2. Offenlage enthält lediglich parallel zur B 31 ein Vorranggebiet für die Sicherung von Rohstoffen. Zwischen den Abbaugewässern ist nun der gesamte Bereich als Vorranggebiet für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe eingetragen. Hiermit wird die Zusammenlegung der beiden Kiesse- raumordnerisch vorbereitet. Daraus resultiert eine komplette Unterbrechung des o. g. Wildtierkorridors gemäß Gene-</p>	<p>Berücksichtigung (teilweise)</p> <p>Die Anregung, die Gebiete am Standort 8011-b in der Fassung des 1. Offenlage-Entwurfs festzulegen, wird im Hinblick auf den vorgetragenen Konflikt mit dem international bedeutsamen Wildtierkorridor des Generalwildwegeplans, auch wegen seiner Bedeutung für die dort vorkommende Wildkatze, berücksichtigt. In ihren Außengrenzen entspricht die Abgrenzung der Fassung des 2. Offenlage-Entwurfs (vgl. Stellungnahme der Höheren Naturschutzbehörde, ID 5593, und Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums, ID 6100).</p> <p>Die Anregung, den Verbundkorridor baldmöglichst zu entwickeln, richtet sich inhaltlich nicht an den Regionalverband, sondern an die Vorhabenträger bzw. die Stadt Breisach. Der Regionalplan verfügt dazu über keine Regelungskompetenz. Diese Anregung kann daher im Regionalplan nicht berücksichtigt werden.</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
				<p>ralwildwegeplan, der für die Ausbreitung von Arten im internationalen ökologischen Verbund zentrale Bedeutung hat. Neben der geografisch bedingten, einzigartigen grenzüberschreitenden Funktion für die biologische Vielfalt ist der derzeit alternative Verlauf des Korridors hervorzuheben.</p> <p>Ob ein funktionsfähiger, alternativ noch zu entwickelnder Verbundkorridor nördlich der Abbaugewässer als Ersatz für den bestehenden Wildtierkorridor zwischen den Kiesseen realisierbar ist, ist zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss.</p> <p>Aus den dargelegten Gründen wird gebeten, bei dem Vorranggebiet RVSO Nr. 8011-b die im Entwurf zur 2. Offenlage enthaltenen Festlegungen durch die Festlegungen des Entwurfs zur 1. Offenlage zu ersetzen.</p> <p>Darüber hinaus wird dringend gebeten, dass der alternativ noch zu entwickelnde Verbundkorridor nördlich der Abbaugewässer als Ersatz für den bestehenden Wildtierkorridor zwischen den Kiesseen baldmöglichst von den betroffenen Abbaubetrieben angelegt und entwickelt wird. Hierzu muss nach Auskunft der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt BW unter anderem ein gehölz- und waldbetonter Korridorabschnitt auf einer Länge von ca. 1 km auf aktuell landwirtschaftlich genutzten Flächen in einer Breite von mindestens 200 bis 300 m angelegt werden. Sofern der Alternativkorridor realisierbar sein sollte, ist nach einem Zeitraum von ca. 15 bis 20 Jahren zu prüfen, ob dieser unter anderem von der Wildkatze als alternativer Wanderkorridor angenommen wird und somit funktionsfähig ist. Hierbei sind auch die potentiellen Wanderungshindernisse und Störungsquellen im Umfeld des anzulegenden Alternativkorridors einzubeziehen.</p>	
894	3.5	6106	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	<p>1. Wiedervernetzung / Artenschutz [...] Weitere Vorranggebiete</p> <p>In den Unterlagen zum Regionalplan sollte der Hinweis enthalten sein, dass im nachgelagerten Genehmigungsverfahren behandelt werden muss, wie die Beeinträchtigungen der für den Biotopverbund essentiellen Kernflächen, Kernräume und Suchräume sowie der Wildtierkorridore gemäß Generalwildwegeplan durch den Abbau von Rohstoffen kompensiert werden. Dies betrifft insbesondere die Vorranggebiete 7313-b, 7313-i, 7512-b, 7512-d, 7512-e und 7612-d.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Der Abbau von Rohstoffen führt voraussichtlich innerhalb einzelner geplanter Gebietsfestlegungen für Rohstoffvorkommen zu räumlich-funktionalen Beeinträchtigungen des Biotopverbunds, insbesondere von Wildtierkorridoren gemäß Generalwildwegeplan. Abgesehen von Gebiet 8011-b ist aber bei keinem dieser Fälle mit einem vollständigen Verlust der Biotopfunktion zu rechnen. Diese Gesichtspunkte sind in der regionalplanerischen Abwägung berücksichtigt worden und wurden in den gebietsbezogenen Steckbriefen des Umweltberichts (Anhang II) dokumentiert. In den nachgelagerten Genehmigungsverfahren sind diese Umweltwirkungen zu berücksichtigen.</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
					<p>sichtigen sowie derartige Beeinträchtigungen entsprechend der naturschutzrechtlichen Vorgaben ggf. zu minimieren bzw. zu kompensieren.</p> <p>Der Anregung des Einwenders folgend, werden dementsprechend zur Klarstellung die Steckbriefe zu den Gebieten 7313-b, 7313-d, 7313-e, 7313-h, 7313-i, 7512-b, 7512-d, 7512-e, 7612-a, 7612-d, 7912-c und 8011-b im Umweltbericht (Anhang II) bei den Hinweisen für die Genehmigungsebene wie folgt ergänzt: "Räumlich-funktionale Beeinträchtigungen des Biotopverbunds sind ggf. zu minimieren bzw. zu kompensieren".</p> <p>Die Anregung wird somit berücksichtigt.</p>
895	0	6107	<p>Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart</p>	<p>1. Wiedervernetzung / Artenschutz [...] Fachplan landesweiter Biotopverbund / Landeskonzept Wiedervernetzung an Straßen Im Planentwurf zur Freiraumstruktur werden neben dem Generalwildwegeplan lediglich regionale Biotopverbundkonzeptionen erwähnt. Bei der Festlegung von Grünzügen, Grünzäsuren und Vorranggebieten für Naturschutz und Landschaftspflege sind jedoch ebenfalls der Fachplan Landesweiter Biotopverbund gemäß § 22 Abs. 1 NatSchG sowie das im Jahr 2015 vom MVI veröffentlichte Landeskonzept Wiedervernetzung (http://vm.badenwuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/massnahmen-fuer-den-naturschutz/wiedervernetzung/) zu berücksichtigen. Diese beiden Fachkonzepte sollten daher in der Begründung an jeweils geeigneter Stelle mit aufgeführt werden.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Wesentliche Grundlage für die Konkretisierung der fachlichen Kulisse des Biotopverbunds im Rahmen der Raumanalyse des Landschaftsrahmenplans sowie seiner Berücksichtigung und planerischen Sicherung im Fortschreibungsentwurf des Regionalplans ist neben dem Generalwildwegeplan die Regionale Biotopverbundkonzeption Südlicher Oberrhein, die als Kooperationsprojekt vom Regionalverband und dem Referat 56 des Regierungspräsidiums Freiburg durch ein renommiertes Fachgutachterbüro erarbeitet wurde. Die Konzeption, deren Bearbeitung 2011 abgeschlossen wurde, basiert auf einer umfassenden Auswertung und Zusammenführung aktueller Erfassungsdaten regionaler Biotopverbundzielarten, der Einbeziehung des Fachwissens eines breiten Kreises regional tätiger Experten sowie einer Erfassung der Lebensraumausstattung und Nutzungsstruktur in Form von Biotopkomplextypen. Die regionale Biotopverbundkonzeption liefert im Vergleich zum 2012 veröffentlichten Fachplan Landesweiter Biotopverbund für das Offenland gebietskonkrete, an den tatsächlichen Lebensraum- und Nutzungsstrukturen orientierte Kulissenabgrenzungen sowie aufgrund der aktuelleren und umfassenderen Datengrundlagen - auch nach Auffassung der Naturschutzverwaltung - inhaltlich validere Ergebnisse. Die Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Freiburg haben im 1. Offenlage- und Beteiligungsverfahren das gewählte Vorgehen zur regionalplanerischen Sicherung des Biotopverbunds ausdrücklich gutgeheißen und die Auffassung vertreten, dass der Regionalverband Südlicher Oberrhein damit einen "landesweiten Standard" setze (siehe ID 3112).</p> <p>Das während des laufenden Verfahrens zur Gesamtfortschrei-</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
					<p>bung des Regionalplans Südlicher Oberrhein 2015 veröffentlichte Landeskonzept Wiedervernetzung für bauliche Wiedervernetzungsmaßnahmen an Straßen richtet sich in erster Linie an den Fachplanungsträger Straßenbauverwaltung und erhält durch § 22 NatSchG keine explizite Rechtswirkung. Mit der Berücksichtigung der dahinterliegenden Biotopverbundkulissen trägt der Fortschreibungsentwurf des Regionalplans aber auch diesem Fachkonzept inhaltlich Rechnung.</p> <p>Der Regionalverband kommt somit in umfassender und fachlich qualifizierter Weise den Anforderungen zur Berücksichtigung und planerischen Sicherung des Biotopverbunds im Sinne des § 22 Abs. 1 und 3 NatSchG im Rahmen der Gesamtfortschreibung des Regionalplans nach. Die Nennung des Fachplans Landesweiter Biotopverbund bzw. des Landeskonzepts Wiedervernetzung in der Begründung zu den PS 3.1.1, 3.1.2 und 3.2 ist insofern weder inhaltlich möglich noch erforderlich.</p> <p>Bezüglich der Aufnahme des Landeskonzepts Wiedervernetzung in die Begründung zu PS 3.0.6 wird auf die Behandlung der entsprechenden Anregung des Ministeriums für Verkehr verwiesen (ID 896).</p>
896	3.0.6	6108	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	<p>1. Wiedervernetzung / Artenschutz [...]</p> <p>Bei der Begründung zu PS 3.0.6 - Erhaltung der Biodiversität - könnten in Bezug auf das Landeskonzept Wiedervernetzung ergänzend auch die Straßenabschnitte benannt werden, an denen die bestehende Barrierewirkung durch bauliche Entscheidungsmaßnahmen vermindert werden (z. B. BAB A 5 Abschnitt Markgräfler Rheinebene bei Grißheim). Zumindest sollte an dieser Stelle auf das Landeskonzept Wiedervernetzung an Straßen und die dort aufgeführten Straßenabschnitte verwiesen werden.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Eine raumkonkrete Benennung von Schwerpunktbereichen für bauliche Entscheidungsmaßnahmen entspricht nicht dem allgemein-übergeordneten Charakter der allgemeinen Grundsätze zur Freiraumstruktur in Kapitel 3.0. Darüber hinaus liegen mit dem Landeskonzept Wiedervernetzung bislang lediglich Aussagen für das klassifizierte Straßennetz vor. Da solche konzeptionellen Grundlagen für andere Verkehrsstrassen, insbesondere Bahnstrecken, bislang fehlen, wäre eine raumkonkrete Auflistung einzelner Abschnitte des Straßennetzes im Rahmen des PS 3.0.6 Abs. 5, der auf alle Verkehrsträger abzielt, inhaltlich unvollständig.</p> <p>Gleichwohl kann der Anregung dahingehend gefolgt werden, das 2015 vom damaligen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur veröffentlichte Landeskonzept Wiedervernetzung an Straßen in Baden-Württemberg beispielhaft in der Begründung zu PS 3.0.6 zu nennen. Der dortige vorletzte Absatz wird dazu am Ende um folgenden Satz ergänzt:</p> <p>"Das Landeskonzept Wiedervernetzung liefert hierfür Grundlagen in Bezug auf das klassifizierte Straßennetz."</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
					Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das Erfordernis einer Vermeidung und Verminderung der verkehrsbedingten Landschaftszerschneidungen auch in PS 4.1.0 Abs. 2 (G) des Fortschreibungsentwurfs des Regionalplans thematisiert wird.
897	4.1.7	6109	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	<p>2. Rad- und Fußverkehr</p> <p>Im Rahmen der Plansätze des Regionalplans Südlicher Oberrhein wird das Ziel der Sicherung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze sowie deren bedarfsgerechter Ausbau formuliert. Beides unter der Maßgabe, die umweltbezogenen Auswirkungen zu minimieren. So heißt es weiter, dass der Lärmausstoß vermindert sowie der Ausstoß von Feinstaub und anderen Luftschadstoffen zu reduzieren ist. In der Folge soll deshalb im Bereich der Nahmobilität dem Rad- und Fußverkehr Priorität gegenüber motorisierten Verkehren eingeräumt werden.</p> <p>Der Entwurf greift damit zahlreiche Ziele und Themen auf, wie sie auch in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg benannt sind, ohne jedoch den Zusammenhang konkret herzustellen. Das Fahrrad als modernes und vielseitiges Fortbewegungsmittel liefert Antworten auf viele aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen wie Klimawandel, demografische Entwicklung, Staus, einkommens- und altersunabhängige Mobilität, Gesundheitsschäden durch Bewegungsmangel, Flächeninanspruchnahme, Luftverschmutzung und Lärm.</p> <p>Sämtliche dieser Themen werden im Entwurf als anzugehende Herausforderungen in der Regionalplanung benannt. Wir schlagen deshalb vor, in der Begründung zu PS 4.1.7 [... s. ID 6110] die RadSTRATEGIE als strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung des Landes und auch im Hinblick auf die Regionalplanung aufzuführen und damit die Chance zu nutzen, an die Ziele des Landes für die Radverkehrsförderung bis 2025 anzuknüpfen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Anregung, die "RadSTRATEGIE Baden-Württemberg" in der Begründung zu PS 4.1.7 zu ergänzen, wird separat behandelt (s. ID 6110).</p>
898	4.1.7	6110	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	<p>2. Rad- und Fußverkehr [...]</p> <p>Trotz des hohen Stellenwerts, der dem Rad- und Fußverkehr an mehreren Stellen im Entwurf zugeschrieben wird (z. B. auch in der Begründung zu PS 4.1.0), fehlt in PS 4.1.7 ein Vorschlag für vorrangig umzusetzende Projekte, wie dies bspw. im Bereich Straßenverkehr der Fall ist (s. PS 4.1.2). Eine entsprechende Ergänzung halten wir für angezeigt und schlagen deshalb vor, analog zu PS 4.1.1 (2) V und PS 4.1.2 (2) V auch bei PS 4.1.7 einen zweiten Absatz PS 4.1.7 (2) V aufzunehmen, z. B. wie folgt:</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Anregung auf Ergänzung des PS 4.1.7 ist dahingehend nachvollziehbar, dass die bisherigen Festlegungen sich auf ein (passives) "Berücksichtigen" des Fuß- und Radverkehrs beschränken. Eine (aktive) raumordnerische Unterstützung für Projekte des Radverkehrs ist dagegen bislang nicht im Planentwurf enthalten. Die genannten Radverkehrsprojekte ("RadNETZ Baden-Württemberg", Radschnellverbindungen) entsprechen der Maßstabsebene des Regionalplans (vgl. DS PIA</p>

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
				<p>"Es wird vorgeschlagen, folgende regionalbedeutsame Radverkehrsprojekte in der Region vorrangig zu verfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg in der Region und - Identifikation geeigneter Relationen für Radschnellverbindungen sowie deren Entwicklung und Umsetzung." <p>Die Begründung zu PS 4.1.7 sollte entsprechend ergänzt werden. Insbesondere sollte auf die RadSTRATEGIE als strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung des Landes und konkret auf die Ziele und Maßnahmen des RadNETZ Baden-Württemberg verwiesen werden: Das RadNETZ Baden-Württemberg bietet überörtliche Verbindungen zwischen den Mittel- und Oberzentren und entlang der Verbindungsachsen der Regionalplanung und wurde in enger Zusammenarbeit mit den Landkreisen, Städten und Gemeinden bedarfsgerecht, durchgängig geplant. Weiterhin bietet das Land zahlreiche Unterstützungsleistungen für die Umsetzung des RadNETZ, sowohl finanziell als auch planerisch.</p>	<p>10/16).</p> <p>PS 4.1.7 wird daher - in Analogie zu PS 4.1.1 Abs. 2 und PS 4.1.2 Abs. 2 - um folgenden als Vorschlag gehaltenen Absatz ergänzt: "Es wird vorgeschlagen, vorrangig folgende regionalbedeutsame Radverkehrsprojekte in der Region zu verfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung des Radnetzes Baden-Württemberg - Entwicklung und Umsetzung geeigneter Relationen für Radschnellwege". <p>Die Begründung zu PS 4.1.7 wird - auch aufgrund der diesbzgl. Hinweise des Verkehrsministeriums (s. ID 6109) - in Satz 3 ergänzt und wie folgt neugefasst: "Mit der Radstrategie Baden-Württemberg liegt seit 2016 eine konzeptionelle Grundlage für die Radverkehrsförderung im Land vor. Die Umsetzung des darauf aufbauenden überörtlichen Radnetzes Baden-Württemberg soll auf regionaler und kommunaler Ebene unterstützt werden. Dabei sollen vermehrt auch überörtliche Radwegeverbindungen und Radschnellwege gefördert werden, um das Verkehrsmittel Fahrrad auch für größere Distanzen attraktiv zu gestalten und eine schnelle und sichere Fortbewegung im Radverkehr zu ermöglichen."</p> <p>Die Anregung wird somit berücksichtigt.</p>
899	1.2.4	6111	<p>Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart</p>	<p>3. Grundsatzfragen zur nachhaltigen Mobilität</p> <p>Zu PS 1.2.4 (1) G wird folgende Formulierung angeregt:</p> <p>"Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität der Region soll das Verkehrsnetz in seiner Leistungsfähigkeit gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Dabei sollen schädliche umweltbezogene Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf die Gesundheit und Lebensqualität betroffener Menschen, gerade in hoch belasteten Verkehrskorridoren, verkehrsträgerübergreifend minimiert werden."</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Die Anregung auf Ergänzung des Worts "schädliche [umweltbezogene Auswirkungen]" in PS 1.2.4 Abs. 1 Satz 2 wird nicht berücksichtigt. Im Interesse der Region Südliche Oberrhein ist es, die Umweltauswirkungen des Verkehrs (wie Lärm, Schadstoffausstoß, Zerschneidungswirkung, Flächeninanspruchnahme) unabhängig der - vielfach umstrittenen - Frage der einhergehenden Schädlichkeit bzw. Gesundheitsgefährdung zu reduzieren. Auf die vom Regionalverband beauftragte Studie über die gesundheitlichen Folgen von Schienenlärm ("Macht Schienenlärm krank?", Freiburg 2010) wird verwiesen.</p> <p>Die weiteren angeregten redaktionellen Änderungen in PS 1.2.4 Abs. 1 Satz 2 würden eine Rückkehr zum Stand des 1. Offenlage-Entwurfs bedeuten. Von den Ergänzungen ("betroffener" statt "der" Menschen, "gerade [in hoch belasteten Verkehrskorridoren]" wird aus sprachlich-redaktionellen Gründen abgesehen.</p> <p>Die Anregung auf Neufassung des PS 1.2.4 Abs. 1 wird somit nicht berücksichtigt.</p>

lfd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
900	2.4	6112	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	3. Grundsatzfragen zur nachhaltigen Mobilität [...] Zu PS 2.4.0.4 (2) G wird folgende redaktionelle Änderung vorgeschlagen: "Neue gewerbliche Bauflächen sollen eine verkehrsgünstige Einbindung in das überörtliche Straßennetz und das Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine verkehrsvermeidende Zuordnung zu Wohnstandorten aufweisen."	Berücksichtigung Die Anregung auf Korrektur des redaktionellen Fehlers in PS 2.4.0.4 Abs. 2 wird berücksichtigt. PS 2.4.0.4 Abs. 2 wird entsprechend der Anregung um die Worte "das Netz [des Öffentlichen Personennahverkehrs]" ergänzt.
901	4.1.0	6113	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	3. Grundsatzfragen zur nachhaltigen Mobilität [...] Zu PS 4.1.0 (2) G wird folgende Formulierung angeregt: "Das Verkehrsnetz soll effizient, sozialverträglich, wirtschaftlich und umweltschonend ausgestaltet werden."	Berücksichtigung Die Anregung auf Ergänzung des Worts "wirtschaftlich" in PS 4.1.0 Abs. 2 Satz 1 ist nachvollziehbar. Sie dient der Klarstellung und wird berücksichtigt. PS 4.1.0 Abs. 2 Satz 1 lautet somit: "Das Verkehrsnetz soll effizient, sozialverträglich, wirtschaftlich und umweltschonend ausgestaltet werden."
902	4.1.0	6114	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	3. Grundsatzfragen zur nachhaltigen Mobilität [...] Zu PS 4.1.0 (3) G wird folgende Formulierung vorgeschlagen: "Die Anteile der umweltfreundlichen Verkehrsträger sowie alternativer, umweltfreundlicher Mobilitätsangebote am gesamten regionalen Personen- und Güterverkehr sollen weiter gesteigert werden. Hierzu sollen - dem öffentlichen Verkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, - dem Schienenverkehr und - im Güterverkehr zusätzlich - der Nutzung der Wasserstraßen Priorität gegenüber dem motorisierten Straßen- und Flugverkehr, - in der Nahmobilität dem Fuß- und dem Radverkehr Priorität eingeräumt werden."	Berücksichtigung (teilweise) Die Anregung auf sprachliche Kürzung des PS 4.1.0 Abs. 3 Satz 1 ist nachvollziehbar. Eine Differenzierung von Personen- und Güterverkehr ist hier nicht erforderlich. Die Ergänzung der "Verkehrsträger" um alternative "Mobilitätsangebote" entspricht den in PS 4.1.0 Abs. 6 genannten "organisatorischen und betrieblichen Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger sowie zur Erhöhung der der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Verkehrsnetzes" und wird ebenfalls berücksichtigt. Abgesehen wird von der Reduzierung des Plansatzes auf "regionale" Personen- und Güterverkehre. Es liegt im Interesse der Region Südlicher Oberrhein, dass insb. auch Transit- und überregionale Verkehre auf mensch- und umweltverträgliche Weise abgewickelt werden. Die angeregte redaktionelle Ergänzung, im zweiten Aufzählungspunkt des PS 4.1.0 Abs. 3 "[im Güterverkehr] zusätzlich" der Nutzung der Wasserstraßen Priorität einzuräumen, ist nachvollziehbar und wird berücksichtigt. Im Interesse einer (sprachlich und inhaltlich) präziseren Formulierung wird von der angeregten Streichung der Worte "gegenüber motorisierten Verkehren" im dritten Spiegelstrich abgesehen. PS 4.1.0 Abs. 3 lautet somit: "Die Anteile umweltfreundlicher Verkehrsträger und Mobilitätsangebote am gesamten Personen- und Güterverkehr sollen weiter gesteigert werden. Hierzu sollen

Ifd. Nr.	Kap.	ID	Absender	Äußerung	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
					<p>- dem öffentlichen Verkehr Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, - dem Schienenverkehr und - im Güterverkehr zusätzlich - der Nutzung der Wasserstraßen Priorität gegenüber dem motorisierten Straßen- und Flugverkehr, - in der Nahmobilität dem Fuß- und dem Radverkehr Priorität gegenüber motorisierten Verkehren eingeräumt werden." In der Begründung zu PS 4.1.0 wird die Zwischenüberschrift "Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger" um die Worte "und Mobilitätsangebote" ergänzt. Die Anregung auf Neufassung des PS 4.1.0 Abs. 3 wird somit in weiten Teilen berücksichtigt.</p>
903	4.1.0	6115	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	3. Grundsatzfragen zur nachhaltigen Mobilität [...] In der Begründung zu PS 4.1.0 könnten im 2. Absatz, 2. Satz, nach "Bus und Bahn" entsprechend die Worte "sowie alternative Mobilitätsangebote (z. B. Car-Sharing)" eingefügt werden.	<p>Berücksichtigung (sinngemäß)</p> <p>Die Potenziale alternativer Mobilitätsangebote sind in der Begründung zu PS 4.1.0 (im Abschnitt "Vernetzung der Verkehrsträger") bereits enthalten. Zur Verdeutlichung wird die Aufzählung im Abs. 3 Satz 2 dieses Abschnitts um "Car-Sharing-Angebote" ergänzt, die Anregung somit sinngemäß berücksichtigt.</p>
904	4.1.0	6116	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Abteilung Nachhaltige Mobilität 70173 Stuttgart	3. Grundsatzfragen zur nachhaltigen Mobilität [...] Zu PS 4.1.0 (6) G wird folgende Formulierung vorgeschlagen: "Organisatorische und betriebliche Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger sowie zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Verkehrsnetzes sollen Priorität gegenüber baulichen Maßnahmen haben. Die Kombination aus Fahrrad und Auto mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn und Bus) soll stärker gefördert werden."	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Anregung auf Streichung der Attribute "flächenerschließend" und "liniengebunden" ist nachvollziehbar. Ihre Nennung ist nicht erforderlich und etwa im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen des ÖPNV-Angebots auch nicht korrekt. PS 4.1.0 Abs. 6 Satz 2 wird daher redaktionell wie folgt neu gefasst: "Die Kombination von Individualverkehrsmitteln (insbesondere Fahrrad und Auto) mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn und Bus) soll stärker gefördert werden." Die Anregung wird somit berücksichtigt.</p>