BUND Naturschutz in Bayern e.V.

Landesverband Bayern
des Bundes für Umwelt-
und Naturschutz
Deutschland e. V.

Landesfachgeschäftsstelle
München
Pettenkoferstr. 10 a/I
80336 München
Tel. 089 548298-63
Fax 089 548298-18
fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

Per Fax: 0731 17608-33

Regionalverband Donau-Iller
Schwambergerstr. 35
89073 Ulm

| | |
|---|---|
| Ihr Zeichen | Ri/re-sch |
| Ihre Nachricht | 07.10.2019 |
| Unser Zeichen | RL-RP-15 |
| Datum | 17.01.2020 |

Bearbeiter: Thomas Frey

**Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller**
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit gemäß Artikel 18 und 20 des Staatsvertrages Donau-Iller i. V. m. Artikel 16 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes
**Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V.**

Der BUND Naturschutz in Bayern e. V. nimmt wie folgt zur Gesamtfortschreibung des Regionalplans Donau-Iller Stellung:

**A I Allgemeine Grundsätze**
Wir schlagen vor diese Überschrift in „Allgemeine Grundsätze und Ziele“ zu ändern

**Zu G (5)**
Wir schlagen vor, den aus dem bayerischen Artenschutz-Volksbegehren hervorgegangenen verpflichtenden Biotopverbund als Ziel an dieser Stelle aufzunehmen (siehe neuer Art. 19 des BayNatschG). Ebenso sollte der Schutz der biologischen Vielfalt explizit als Ziel genannt werden.

**Zu G (6)**
Das im bayerischen Landesplanungsgesetz verankerte 5-ha-Ziel, sollte zumindest anteilig für den bayerischen Teil der Region als Ziel einfließen. Wir schlagen vor, das 5-ha-Ziel entsprechend des Berechnungsvorschlags des bayerischen Bündnis-Papiers (DASL et al. 2019 – siehe Anlage) für die Region Donau-Iller zu berechnen und den Gesamtwert hier als Ziel aufzunehmen.

**Zu G (7)**
Der Klimaschutzgrundsatz muss deutlich verbindlicher gefasst werden. Daher ist er als Ziel zu formulieren. In diesem Ziel sollte enthalten sein:

- Dass alle Entscheidungen in der Region auf die Vereinbarkeit mit den Klimazielen von Paris überprüft werden.
- Nur planerische Festlegungen getroffen werden, die mit den Klimazielen von Paris vereinbar sind.

Raumstruktur:

**A II 2 Ländlicher Raum**

Der Grundsatz G (2) zur Arbeitsplatzverteilung sollte um folgendes Ziel ergänzt werden:
Eine konzentrierte Ansiedlung von Gewerbegebieten entlang von Autobahnen und Bundesstraßen ist nicht gewünscht.

**A 3 Entwicklungsachsen (Regional/Überregional)**

Eine Ausweisung von Entwicklungsachsen muss mit verpflichtenden Entwicklungsstandards verbunden sein.

Überregionale und regionale Entwicklungsachsen sind v. a. mit guten ÖPNV-Verbindungen auszustatten (mindestens stündlich, auch am Wochenende und Abendverkehre).
Hier gibt es noch erhebliche Defizite bei den Entwicklungsachsen Memmingen-Biberach, Ziemetshausen-Thannhausen-Krumbach (v. a. Wochenende und Abend), Krumbach-Illertissen, Krumbach-Babenhausen-Boos(-Memmingen?).
Diese Mindeststandards sind als Ziel einzuführen.
Diese Mindest-ÖPNV-Standards müssen dann auch in die Nahverkehrspläne übernommen werden und bei der Konzessionsvergabe der Regierung von Schwaben berücksichtigt werden. Für Linien, bei denen dieser Mindeststandard durch eigenwirtschaftliche Verkehre nicht erreicht werden kann, müssen gemeinwirtschaftliche Verkehre einspringen.
Es stellt sich die Frage, ob die Entwicklungsachse Krumbach-Babenhausen-Boos nicht besser zum Oberzentrum Memmingen geführt wird, da hier die wichtigen zentralen Einrichtungen vorhanden sind.

**A IV Zentrale Orte**

Auch eine Ausweisung von zentralen Orten muss mit verpflichtenden Entwicklungsstandards verbunden sein. Wir schlagen für zentrale Orte folgende Entwicklungsstandards vor:

- **Dichteziele:** Wir schlagen vor, für die verschiedenen zentralen Orte ortsspezifisch definierte Dichte-Untergrenzen für Bebauungspläne aufzunehmen. In der Vergangenheit gab es eine Entwicklung der ständigen Entdichtung zu Lasten der freien Landschaft und mehr Verkehr.
- **Städtebaulich integrierte Lage:** Zwingende Verpflichtung, zentralörtliche Einrichtungen in städtebaulich integrierter Lage und mit hochwertigem ÖV-Anschluss in den Hauptorten der Kommunen umzusetzen. Nur dann können Bündelungsvorteile auch erreicht werden.
- **ÖPNV-Mindeststandards:** Zentrale Orte müssen ÖPNV-Mindeststandards zugesprochen bekommen. Als Mindeststandard für alle zentralen Orte schlagen wir ein stündliches Angebot 5-24 Uhr, 7 Tage in der Woche (abends und am Wochenende ggf. mit Rufbussystemen) vor. Diese Vorgabe muss verpflichtend in den Nahverkehrsplänen der Städte und Landkreise umgesetzt werden.
  Für höhere Zentralitätsstufen sind höhere Standards anzusetzen (z. B. bei Mittelzentren zwingender Bahnanschluss, Stadtbusnetz; bei Oberzentren schienengebundener Lokalverkehr…).

**B I Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen**

**Zur Z 5 Sicherung Biotopverbund**
Im Rahmen des Artenschutz-Volksbegehrens wurde der Art. 19 BayNatSchG (Biotopverbund) wie folgt geändert:

„(1) [1]Der Freistaat Bayern schafft ein Netz räumlich oder funktional verbundener Biotope (Biotopverbund), das bis zum Jahr 2023 mindestens 10 % Offenland und bis zum Jahr 2027 mindestens 13 % Offenland der Landesfläche umfasst.“
*Im Ergänzungsgesetz wurde zusätzlich eingeführt:*
„[2]Ziel ist, dass der Biotopverbund bis zum Jahr 2030 mindestens 15 % Offenland der Landesfläche umfasst.“

Der Regionalplan Donau-Iller muss sicherstellen, dass das Netz von Biotopverbund-Vorrangflächen (nicht Vorbehaltsflächen, deren Realisierung nicht gewährleistet ist), 15 % der Offenlandflächen umfasst!
Da der Regionalplan eine Gültigkeit bis über 2030 hinaus haben wird, muss der 15-%-Wert aus dem Ergänzungsgesetz umgesetzt werden. Es ist im Regionalplan darzustellen, dass dieser Wert erreicht wird.

**Z (6)**
Wir unterstützen explizit die Ausweisung von Vorranggebieten für den Naturschutz und die Landschaftspflege. In diesen Gebieten muss der Vorrang vor anderen Nutzungen (z. B. Iller-Renaturierung statt Wasserkraftwerke im Iller-Mutterbett) dann auch in Verfahren vom RVDI deutlich eingefordert werden.

**B I 2.1 Landwirtschaft**

Wir unterstützen die Ausweisung von landwirtschaftlichen Vorranggebieten auf Standorten guter Ertragsmesszahlen. In Gebieten mit hoher Ertragsmesszahl sollte die Ausweisung landwirtschaftlicher Vorranggebiete auch Vorrang gegenüber der Ausweisung von Gebieten für andere Eingriffsnutzungen wie Abbaugebiete, Siedlungsgebiete etc. haben. Daher sollten die landwirtschaftlichen Vorranggebiete auch bis an die heutigen Baugrenzen herangeführt werden. Im Entwurf wird um die meisten Bestandssiedlungen ein Abstandskorridor zu landwirtschaftlichen Vorrangflächen belassen. Durch diesen Abstandskorridor verfehlen die landwirtschaftlichen Vorrangflächen ihre Wirkung, da ansonsten im Gültigkeitszeitraum dieses Regionalplans bis an die landwirtschaftliche Vorrangfläche herangebaut werden kann und dann im nächsten Regionalplan die Grenze mit Abstandskorridor wieder weiter verschoben werden kann.

**B I 2.2. Forstwirtschaft und Waldfunktionen**

Als Anpassungsmaßnahme an den Klimawandel ist es dringend geboten, den Waldumbau schnell in Richtung strukturreicher Mischwälder weg von Nadelholz-Monokulturen umzubauen. Wir schlagen vor, dieses Ziel unter B I 2.2 explizit zu formulieren.

Wir schlagen vor, Gebiete mit dringendem Handlungsbedarf für Waldumbau auch in einer Karte darzustellen und zu benennen (Vorranggebiet Waldumbau). In diesen Gebieten wären dann keine Monokultur-Anpflanzungen mehr zugelassen.

**B I 3 Bodenerhaltung**

Wir regen an, ein Vorranggebiet Bodenerhaltung einzuführen, das fachlich eng an die Vorranggebiete Natur&Landschaft, Wasservorkommen, Hochwasserschutz, Landwirtschaft und die regionalen Grünzüge und Grünzäsuren gekoppelt sein muss. Pauschale Abstandskorridore zu Siedlungen sollten hier nicht eingeführt werden.

**B I 4 Wasservorkommen/Z (5) Vorranggebiete Wasservorkommen**

Mit zunehmendem Klimawandel und immer häufiger auftretenden länger anhaltenden Trockenperioden wird der ausreichenden Wasserversorgung eine immer größere Bedeutung zukommen.
Wir unterstützen daher, dass die Vorranggebiete Wasservorkommen aus Vorsorgegesichtspunkten deutlich ausgeweitet werden.

Mit den genannten Vorranggebieten Hochwasserschutz besteht Einverständnis.

Die Gebiete „Mindel HRB Burgau“ und „Mindel-Burtenbach HRB Eberstall-Klingenburg“ sind jeweils nach Süden und Norden zu erweitern.

Weiterhin sind folgende Gebiete zusätzlich zu berücksichtigen:
Die Bereiche östlich des Illerauwalds zwischen Senden und Freudeneggg und Senden Wiesental. Ferner die Bereiche angrenzend an die Illeraue Ost Gemarkung Neu-Ulm südlich der „Gold Ochsenwiese“.

**B I 5 Vorbeugender Hochwasserschutz**

Mit zunehmendem Klimawandel wird es immer häufiger zu Starkniederschlagsereignissen kommen. Die Hochwassergefahr nimmt zu. Daher kommt dem vorbeugenden Hochwasserschutz eine besondere Bedeutung zu. Gerade im Bereich der Auen gibt es die Möglichkeit durch Deichrückverlegungen im größeren Stile Retentionsräume zu schaffen.

Hier gäbe es u. E. große Potenziale v. a. im Bereich der großen Flüsse Iller und Donau, aber auch an Mindel, Günz, etc.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt erarbeitet aktuell im Rahmen des Auenprogramms zur Umsetzung der 4. Phase konkrete Auenpotentialkarten. Nach unserem Informationsstand sind diese bereits fachlich abgeschlossen. Darin wird relativ flächenscharf dargestellt, wo Anschlüsse von Auen an ihre Flüsse noch möglich wären. Wir regen an, diese Auenpotenzialkarten als Grundlage für Vorranggebiete Vorbeugender Hochwasserschutz in den Regionalplan aufzunehmen.

Eine Siedlungs- und Straßenbautätigkeit in Vorranggebieten für den vorbeugenden Hochwasserschutz und für Wasservorkommen sollte ausgeschlossen werden.

**B I 6 Erholung**

Die in den Waldfunktionsplänen als Erholungswälder dargestellten großflächigen Waldbereiche sollten auch im Regionalplan zumindest als Vorbehaltsgebiet Erholung, partiell evtl. auch als Vorranggebiet Erholung (wenn keine Konkurrenz zu anderen Nutzungen vorliegt) ausgewiesen werden.

**B II 1 Grünzäsuren**

Grünzäsuren können nur dann ihre Funktion erhalten, wenn sie nicht durch Bauvorhaben zerschnitten werden. Parallel in Grünzäsuren verlaufende Straßen sind im Regelfall nicht mit einer Grünzäsur vereinbar. Daher ist die Straßenplanung „B10-Verschwenk zum Autobahndreieck Neu-Ulm“ auch nicht mit der dort vorhandenen Grünzäsur vereinbar. Insbesondere auch deswegen, weil es sich nur noch um einen sehr schmalen Grünstreifen zwischen den Neu-Ulmer Stadtteilen

Wiley und Ludwigsfeld handelt. Wir bitten daher darum, dieses Straßenbauvorhaben zu streichen.
Mit den genannten Grünzäsuren besteht Einverständnis.

Weiterhin sind folgende regionale Grünzüge zusätzlich mitaufzunehmen:
- Obenhausen Buch (200 m)
- Kellmünz-Filzingen (400 m)
- Senden Freudenegg (300 m)

**B III Siedlungswesen**

Die Vorschläge zur Steuerung der Siedlungsentwicklung im Entwurf zum Regionalplan sind unbefriedigend. Mit den Vorschlägen wird u. E. weder eine Steuerung der künftigen Entwicklung auf zentrale Orte mit guter Infrastruktur erreicht, noch wird der Flächenverbrauch begrenzt.

Wir schlagen daher vor das im bayerischen Landesplanungsgesetz neu formulierte 5-ha-Ziel nach dem Vorschlag von DASL et al. 2019 (siehe Anhang) auf die Region Donau-Iller und die Kommunen herunterzubrechen. Der Vorschlag berücksichtigt auch die Entwicklungsansprüche verschiedener Zentralitätsstufen. So können z. B. Orte mit unterschiedlichen zentralörtlichen Stufen oder Orte mit Schienenanschluss höhere Budgets bekommen, als andere Orte.

Wir sind der Ansicht, dass diese Budgets als Ziele für die einzelnen Gemeinden im Regionalplan verankert werden müssen.
Falls diese Zielfestlegung derzeit nicht politisch umsetzbar ist, schlagen wir hilfsweise vor, die Budgets für die einzelnen Gemeinden zu berechnen und zumindest als Grundsätze/Orientierungswerte für die einzelnen Gemeinden im Regionalplan zu verankern.

**B III 2 Siedlungsbereiche/B III Gemeinden mit Eigenentwicklung**

Kernaufgabe der Regionalplanung ist eine Steuerungsfunktion der Siedlungsentwicklung. Gerade ein wirksamer Klimaschutz erfordert kompakte Siedlungen, kurze Wege und eine Verlagerung des Verkehrs auf Bus, Bahn und das Fahrrad.
Daher ist eine künftige Siedlungsentwicklung über eine Eigenentwicklung hinaus zwingend auf die zentralen Orte zu begrenzen. Wir lehnen daher die Einführung der „Siedlungsbereiche“ ab und schlagen vor, alle Orte jenseits der zentralen Orte höhere Stufe als Orte mit Eigenentwicklung einzustufen.

**B IV 1 Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen**

Schwerpunktgebiete für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen müssen zwingend die Möglichkeit für einen Bahnanschuss haben und angebunden an bestehende Siedlungsstrukturen sein.
Das ist nicht bei allen vorgesehenen Gebieten in Bayern der Fall, z. B. Illertissen (an der Autobahn), Bad Wörishofen (unangebunden auf der grünen Wiese), Mindelheim-Kammlach (auf der grünen Wiese ohne Bahnanschluss), Memmingen-Nord (ohne Bahnanschluss an der Autobahn). Diese Schwerpunktgebiete Industrie-Gewerbe sind zu streichen.

Zu Günzburg/Leipheim
Das Interkommunale Gewerbegebiet Günzburg/Leipheim auf dem ehemaligen Fliegerhorst kann nur dann als Industriegebiet ausgewiesen werden, wenn der Bahnanschluss (ehemalige Anbindung Fliegerhorst) gesichert wird. Ein Bahnverladeterminal in diesem Bereich ggf. als Zubringer nach Ulm-Dornstadt ist zu prüfen.

Die folgend genannten Gebiete können unsererseits nicht toleriert werden:

*Vöhringen/Weißenhorn:*
Das existente Gewerbegebiet liegt jetzt bereits wie ein „Propf“ im Rothtal und erschwert maßgeblich die Funktion des Biotopverbundes in Ost-West-Richtung. Eine Erweiterung des Gebietes, wie hier vorgesehen, würde diese Durchschneidungswirkung noch deutlich erhöhen. Ein real funktionsfähiger Biotopverbund wäre somit nicht mehr möglich. Zudem handelt es sich bei den vorgesehenen Flächen um Nahrungshabitate für den Weißenhorner Storch.

*Krumbach/Neuburg a. d. Kammel:*
Die vorgesehene Erweiterung des Gewerbegebietes nach Süden ist unserer Ansicht nach nicht vertretbar. Der Ansatz ist gemessen an den baulichen Umgebungsstrukturen und der landschaftlichen Morphologie deutlich zu groß dimensioniert und müsste auf 3 ha reduziert werden.

*Leipheim:*
Das Schwerpunktgebiet Industrie in Leipheim westlich der A8 steht in Konkurrenz zu einer evtl. Trassenplanung der Bahn-Neubaustrecke Augsburg-Ulm entlang der A8. Ggf. müsste an dieser Stelle das Einfädeln der Neubaustrecke auf die Bestandsstecke erfolgen. Daher ist an dieser Stelle keine anderweitige Nutzung vorzusehen.

**B IV 2 Standorte für Einkaufszentren**

**Zu Z (2)**
Durch die Heraufsetzung der zulässigen Verkaufsfläche für Einzelhandelsbetriebe an allen Standorten auf 1200 m² wird eine neue Spirale des Verdrängungswettbewerbes im Einzelhandel ausgelöst. Gerade Einzelhandelsmärkte im Innenbereich haben oft nicht die Möglichkeit auf diese Größe zu erweitern. Fällt die Begrenzung von 800 m², besteht die Gefahr, dass innerörtliche Einzelhandelsmärkte im Wettbewerb mit größeren Märkten am Ortsrand verlieren.
Wir fordern daher dringend, die Begrenzung auf 800 m² beizubehalten!

**Zu Z (4)/Z (7)**
Städtebauliche Randlagen sind u. E. grundsätzlich für Einzelhandel nicht geeignet. Auch für Betriebe mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten. Wir fordern daher ein Ziel mit folgender Aussage einzuführen: „ Einzelhandelsprojekte sind grundsätzlich nur in städtebaulich integrierter Lage zulässig“. Insofern sind für Einzelhandelsprojekte mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten auch überhaupt keine Ausnahmen vorzusehen.

**Zu Z (8)**
Wir unterstützen ausdrücklich das Ziel zur Agglomeration! Es verhindert, dass durch die Agglomeration von Einzelhandelsbetrieben der kleinstrukturierte Einzelhandel in Nachbargemeinden ausblutet.

**Zu Z (9)**
Die Kategorie „In der Regel zentrenrelevanten Sortimente“ ist zu streichen und den zentrenrelevanten Sortimenten zuzuordnen. Durch die Möglichkeit diese in kommunalen Einzelhandelskonzepten den nicht zentrenrelevanten Sortimenten zuzuordnen, besteht die Gefahr, dass im kommunalen Wettbewerb Bestandsgeschäfte im Zentrum durch Ansiedlungen auf der grünen Wiese in der Nachbargemeinde ruiniert werden.

**B IV 3 Bodenschätze**

Folgende Vorranggebiete können unsererseits aufgrund der vorhandenen landschaftlichen Vorbelastung durch Kiesabbau nicht toleriert werden. Die jeweils geplanten Erweiterungen der Abbauflächen sind im Gesamten zu großräumig angesetzt und lassen keinen Ansatz zum sparsamen Umgang mit Bodenschätzen erkennen.

- Gebiet Ziemetshausen-Muttershofen
- Gebiet Wiesenbach
- Gebiet Thannhausen-Bayersried
- Gebiet Thannhausen-Nord
- Gebiet Günzburg-Donauried
- Gebiet Burtenbach Nord
- Gebiet Burgau-Riedmühle
- Gebiet Pfaffenhofen-Kadeltshofen
- Gebiet Illertissen-Jedesheim

**B V 1 Verkehr**

Dem Grundsatz 1 soll folgendes Ziel vorangestellt werden:

„Die Verkehrsinfrastruktur ist so umzubauen, dass die Klimaschutzziele von Paris und die Sektorziele des Bundesklimschutzgesetzes (Verkehr minus 36 % $CO_2$-Emissionen 2020-2030) erreicht werden."

**B V 1.1 Straßenverkehr**

Alle Aus- und Neubauvorhaben für den Straßenverkehr sind im Sinne des Klimaschutzzieles aus dem Regionalplan zu streichen. Wenn die im Regionalplan formulierten Verlagerungsziele auf den Umweltverbund ernst gemeint sind, erübrigt sich ein Aus- und Neubau von Straßen, da künftig die Verkehrsbelastung auf den bestehenden Straßen deutlich sinken wird.

**B V 1.2 Schienenverkehr**

Bahnstrecke Neu-Ulm–Leipheim–Günzburg–Neuoffingen.
Im Abschnitt Leipheim-Günzburg-Neuoffingen wären mit einem Ausbau der Bestandsstecke erhebliche ökologische Beeinträchtigungen verbunden (NSG, FFH-Gebiet…). Wir befürworten daher einen Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen entlang der Autobahn A8 und lehnen einen Bestandsausbau auf Grund des hohen naturschutzfachlichen Wertes ab.
Im Bereich Neu-Ulm-Leipheim sind verschiedene Varianten zu prüfen.
Unsere detaillierte Stellungnahme dazu siehe im Anhang (BN-Stellungnahme: Klimafreundlich und eingriffsreduziert von Augsburg über Günzburg nach Ulm).
Eine Trassenvariante entlang der A8 ist auch als eine Ausbauoption im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

Entlang der A8 zwischen Leipheim und Landkreisgrenze Augsburg ist daher zwingend ein Neubau-Korridor im Regionalplan zu sichern. Dieser ist auch in der Raumnutzungskarte einzuzeichnen.

*Neu-Ulm–Memmingen (zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung)*
Ein zweigleisiger Ausbau und eine Elektrifizierung der durch den Regionalverkehr hochbelasteten Strecke Memmingen-Neu-Ulm wird vom BN als dringend notwendig angesehen. Die Elektrifizierung sollte darüber hinaus für die gesamte Illertalbahn bis nach Kempten und

Oberstdorf erfolgen. Auf diesem Abschnitt soll in Zukunft auch verkehrt Güterverkehr erfolgen (siehe zu B V 1.4. Güterverladeterminal Memmingen)

*Senden-Weißenhorn*
Wir unterstützen eine flächendeckende Elektrifizierung des Bahnverkehrs in Bayern. Also auch der Stecke Ulm-Weißenhorn.

*Buchloe-Mindelheim-Memmingen*
Mittelfristig ist ein zweigleisiger Ausbau dieser Strecke zu befürworten, um mehr Verkehr im Sinne einer klimaschonenden Verkehrswende auf die Bahn zu bekommen.
Priorität sollte aber die Elektrifizierung der schon zweigleisigen Bahnstrecke Buchloe-Kempten-Lindau haben.

*Ehem. Bahnstrecke Fliegerhorst Leipheim*
Der Bahnanschluss Interkommunales Gewerbegebiet Leipheim ist zu sichern (siehe B V 1.2.1 Z (2)).

**B V 1.2.2 Bahnhöfe Haltepunkte**

Wir unterstützen die Einrichtung neuer Haltepunkte auf den Bahnlinien der Region.

Auch an der Donautalbahn sind zusätzliche Haltepunkte zur Verwirklichung einer Regio-S-Bahn auf dieser Strecke vorzusehen. Im Rahmen eines Ausbaus der Fernverkehrsstrecke Ulm-Augsburg ergeben sich auch hier evtl. die Kapazitäten einer Regio-S-Bahn.
Wir schlagen daher vor, folgende Haltepunkte in den Textteil und die Raumnutzungskarte aufzunehmen:
- Pfuhl
- Unterfahlheim

Wir unterstützen die bereits eingezeichneten neuen Haltepunkte in:
- Burlafingen (bereits enthalten)
- Offenhausen (bereits enthalten)

Wir schlagen vor, das Ziel eines regelmäßig bedienten Haltepunktes in Gerlenhofen aufzunehmen.

Zudem halten wir auf der Mittelschwabenbahn einen Haltepunkt Günzburg West (am Friedhof) für erstrebenswert.

**B V 1.3 Öffentlicher Personennahverkehr**

Eine Einstufung in das Hauptverkehrsnetz muss mit verpflichtenden Bedienungsstandards verbunden sein.
Diese Mindest-ÖPNV-Bedienungsstandards müssen in die Nahverkehrspläne übernommen werden und bei der Konzessionsvergabe der Regierung von Schwaben berücksichtigt werden. Für Linien, bei denen dieser Mindeststandard durch eigenwirtschaftliche Verkehre nicht erreicht werden kann, müssen gemeinwirtschaftliche Verkehre einspringen.

**B V 1.4. Güterverkehr**

Ein ganz besonderes Augenmerk muss auf die Verlagerung von Güterverkehr auf die Bahn gelegt werden. Insbesondere die angeführten Maßnahmen des A7-Ausbaues vom Elchinger Kreuz bis zum Memminger Kreuz lassen genau den gegenteiligen Ansatz erkennen und bringen noch mehr

Güter auf die Straße. Als Alternative zu den Straßenbauprojekten schlagen wir u. a. folgende Maßnahmen vor:

*Güterverladeterminal in Memmingen*
Um eine Entlastung der A7 vom LKW-Zubringerverkehr nach Ulm-Dornstadt zu erreichen, schlagen wir die Einrichtung eines Güterverladeterminals in Memmingen vor. Am Bahnhof Memmingen ist der notwendige Platz dafür vorhanden. Falls das Transportaufkommen von dort aus keine eigenen Vollzüge für verschiedene Destainationen hergibt, ist auch ein Bahn-Zubringerverkehr nach Ulm-Dornstadt denkbar. Ein Ausbau der Illertalbahn zwischen Memmingen und Neu-Ulm erleichtert eine solche Maßnahme, ist aber u. E. nicht zwingend Voraussetzung.

**B V 1.4.1 Kombinierter Verkehr**

Daneben sind weitere Güterverladeterminals (ggf. mit Zubringerfunktion zu bestehenden Großterminals) an industriellen Schwerpunkten zu prüfen. Beispielsweise im Bereich Mindelheim oder Burgau/Jettingen.

**B 1.4.2 Schienengüterverkehr/"Verlagerungsmanager"**

Wir schlagen vor, zumindest in der Begründung zu G (1) „Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene" die Installation einen „Verlagerungsmanager" für die Region aufzunehmen. Dieser „Verlagerungsmanager" sollte optimaler Weise bei Regionalverband Donau-Iller angesiedelt sein. Aufgabe dieser Person sollte es sein, systematisch Gewerbe- und Industriebetriebe bei der Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene zu beraten.

**B V 1.6 Luftverkehr**

G (4) Flughafen Memmingen
Über den Flughafen Memmingen wird größtenteils touristisch motivierter Billigflugverkehr abgewickelt. Untersuchungen haben ergeben, dass durch Billigpreise ca. 25–40 % mehr Flugverkehr erzeugt wird, der sonst überhaupt nicht stattfinden würde oder deren Passagiere auf andere Verkehrsmittel umsteigen würden. Wenn die Klimaziele ernsthaft erreicht werden sollen, darf es in Zukunft keinen Billigflugverkehr mehr geben. Damit ist dem Flughafen Memmingen seine Existenzberechtigung entzogen.
Wir schlagen daher vor im Grundsatz G (4) zu formulieren: „Aus Klimaschutzgründen soll der Flughafen Memmingen aufgelöst und einer anderen Nutzung zugeführt werden".

**B V 2 Energieversorgung**

Der Umbau der Energieversorgung ist eine der zentralen Herausforderungen, um die Klimaziele zu erreichen. Daher sollte in diesem Kapitel dargestellt werden, mit welchen Maßnahmen festgelegte Ziele (u. a. 100 % Erneuerbare Energien im Strombereich) erreicht werden können. Hier bleibt der bisherige Vorschlag zu unkonkret.
Um die Klimaziele von Paris umzusetzen, ist es notwendig, bis 2040 100 % Erneuerbare Energien zu erreichen.

*Wärmenutzung*
Wir regen eine Wärmenutzungspotenzialstudie an, welche Basis für ein eigenes Kapitel „Wärmenutzung" im Regionalplan sein sollte.
In verschiedenen Bereichen (Industrie, Abfallbehandlung, Biogasanlagen, Geothermie, etc.) fallen teils große Mengen Wärme an, die bisher ungenutzt bleiben.

Auf der anderen Seite werden in der Region tausende klimaschädliche Wärmeproduktions-anlagen betrieben.
Aufgabe der Regionalplanung sollte sein, Wärmequellen und Wärmesenken zu eruieren und Vorschläge für eine räumliche Zusammenführung zu machen.

**B V 2.2. Solarenergie**

Neben der Energieeinsparung und der Windenergie (die gerade an anderen rechtlichen Hürden krankt), hat der Ausbau der Photovoltaik ein sehr großes Potenzial in der Region.
Wir regen eine PV-Potenzialstudie als Grundlage für Festsetzungen im Regionalplan an.
In einer solchen PV-Potenzialstudie kann zum Beispiel ermittelt werden, wo PV-Potenzial an Lärmschutzeinrichtungen entlang von Straßen besteht, wo für PV-Nutzung geeignete Konversionsflächen bestehen oder wo sich geeignete Standorte für Freiland-PV-Anlagen befinden.
Freiflächen-PV-Vorranggebiete sind in bereits vorbelasteten Bereichen anzusetzen. Eine Planung in der freien Landschaft muss ausgeschlossen sein. Soll- und Kann-Formulierungen sind hier nicht hilfreich.

**B V 2.4 Wasserkraft**

Wir schlagen vor den G (1) als Ziel zu formulieren und den Begriff „vorrangig“ zu streichen, sowie zu ergänzen.
Also Z (1): „Bisher ungenutzte Potenziale zur Nutzung der Wasserkraft sollen durch Modernisierung, Nachrüstung und Reaktivierung bestehender Anlagen erschlossen werden. Der Neubau von Wasserkraftanlagen an bisher ungenutzten Standorten soll unterbleiben.“

Die Potenziale der Wasserkraft sind heute bereits weitgehend genutzt. Weitere Neubau-Standorte würden massiv auf Kosten anderer Ziele des Regionalplans gehen (z. B. Biotopverbund und Natur- und Landschafts-Vorranggebiet entlang der Iller).
Selbst wenn diese wenigen technisch noch realisierbaren Neubau-Potenziale noch genutzt werden könnten, würden sie keinen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutz-Ziele leisten können.

*Ergänzung Windenergie:*
Der BUND Naturschutz befürwortet, nach wie vor, die 2015 festgesetzten Vorranggebiete für Windkraft gemäß der vorliegenden Auflistung.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Frey
Regionalreferent Schwaben

Anhänge
Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL), Landesgruppe Bayern, et. Al. 2019: Flächensparen in Bayern: Eckpunktepapier zur Umsetzung des „5-Hektar-Ziels“.
BN-Stellungnahme: Klimafreundlich und eingriffsreduziert von Augsburg über Günzburg nach Ulm