

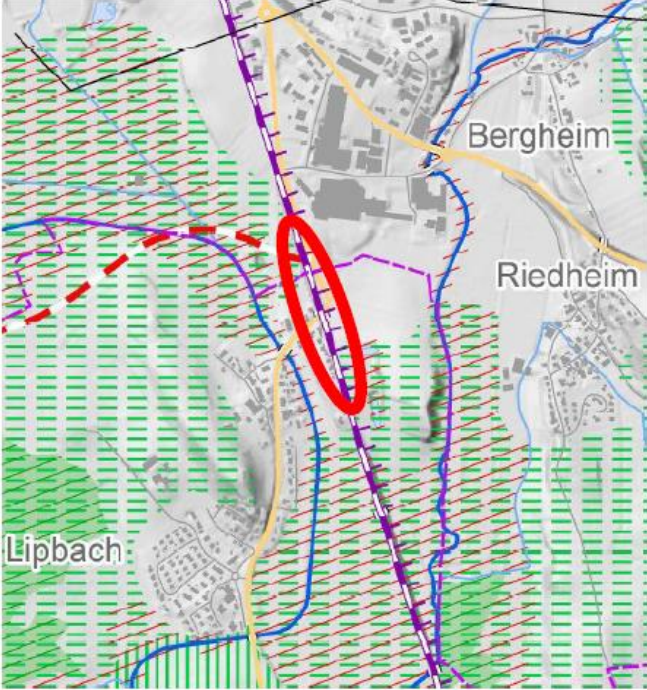
Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
Darstellungen und Textaussagen zum Verkehr	
<p>Folgende <u>Verkehrsprojekte</u> sind im Plan nicht enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> * 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. <p>Alle diese Bereiche sind mit Grünzügen belegt. Es wird um Anpassung der Plandarstellung an die Ausführungsplanung gebeten.</p>	<p><i>Anschlusspunkte wurden ergänzt bzw. an die aktuelle Ausführung angepasst.</i></p>
<p>Weitere <u>geplante Projekte</u> sind nicht enthalten, sollten aber zur Absicherung in den Regionalplan aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Überörtlich bedeutsame <u>Radschnellverbindungen</u> sollten im Regionalplan verankert werden, hier vor allem der geplante Radschnellweg Friedrichshafen – Baidnt. 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 <u>Bahnhaltepunktes „ZF-Forum“</u>, gefordert wurde, sollte ein solcher zumindest nachrichtlich im Regionalplan verankert werden. * Der Regionalverband wird gebeten, einen zusätzlichen <u>Bahnhaltepunkt im Bereich Lipbach / Negelsee</u> als Planung in den Planentwurf aufzunehmen. Der Bahnhaltepunkt wäre eine sinnvolle Maßnahme im Sinne des Maßnahmenbündels, das i. Z. mit dem Ergebnis der Verkehrsmediation Kluffern erarbeitet 	<p><i>Die drei genannten Projekte wurden <u>nicht</u> in das Kartenwerk aufgenommen.</i></p> <p><i>Der Radschnellweg Friedrichshafen-Baidnt ist weiterhin in der Karte nicht enthalten, wird aber im Textteil unter S. B 88 nunmehr als raumordnerischer Vorschlag (V) eingestuft. Er ist somit regionalplanerisch verankert.</i></p> <p><i>Radwege werden aufgrund des Maßstabs und der Lesbarkeit generell nicht im Regionalplan dargestellt.</i></p> <p><i>Gewünschte Haltepunkte werden aufgrund mangelnder Konkretheit der Planung generell nicht in den RP aufgenommen. Die Zuständigkeit für eine Realisierung liegt zudem beim Träger der Fachplanung, nicht beim RVBO.</i></p> <p><i>Der Bahnhaltepunkt Lipbach/Negelsee wird im Rahmen der Ausbauplanungen zur Bodenseegürtelbahn geprüft.</i></p>


Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p>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.</p> 	
<p>* Die Freihaltetrasse <u>Güterumgehungskurve</u> 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.</p> <p>Nach Kenntnis der Verwaltung ist die Trasse noch bahngewidmet. Daher sollte diese Bahnquerspange im Regionalplan als mögliche Option belassen werden.</p> <p><u>Begründung:</u></p> <p>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 wür-</p>	<p><i>Aufnahme im Planteil nicht erfolgt</i></p> <p><i>Eine zeichnerische Übernahme in den Entwurf ist nicht möglich. Für die Darstellung als Freihaltetrasse für den Schienenverkehr im Sinne eines Ziels der Raumordnung (Z) fehlt der Trasse der notwendige Konkretisierungsgrad.</i></p> <p><i>Die Frage der Bahnwidmung ist insofern ohne Belang.</i></p> <p><i>Eine vorsorgliche Sicherung der Trasse kann über Festlegung im Flächennutzungsplan dennoch vorgenommen werden.</i></p>

Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p>de die Trasse den zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene an der Innenstadt Friedrichshafens vorbeiführen können und zu einer lärmtechnischen Entlastung führen.</p> <p>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.</p> 	
<p>Im Folgenden sind noch einige Bemerkungen zu den Darstellungen im Übersichtsplan aufgeführt, bei denen es um <u>Anpassungen der Bestandssituation</u> geht:</p> <p>* Der Messezubringer vom Löwentalknoten bis zum westlichen Messegelände ist bereits zweispurig ausgebaut; das Planzeichen für „geplanter Ausbau“ kann daher dort entfallen.</p>	<p><i>Anpassung nicht erfolgt.</i> <i>Das Planzeichen ist korrekt, da eine evtl. Umwidmung des Messezubringers in Bundesstraße (B 30) ebenfalls als Ausbauplanung i.S. des Plansymbols zu sehen ist.</i></p>
<p>* Das noch dargestellte alte Industriegleis im städtischen Bereich wurde schon zurückgebaut (dort verläuft der Veloring), steht also nicht mehr als Bahnfläche zur Verfügung.</p>	<p><i>Anpassung ist erfolgt</i></p>

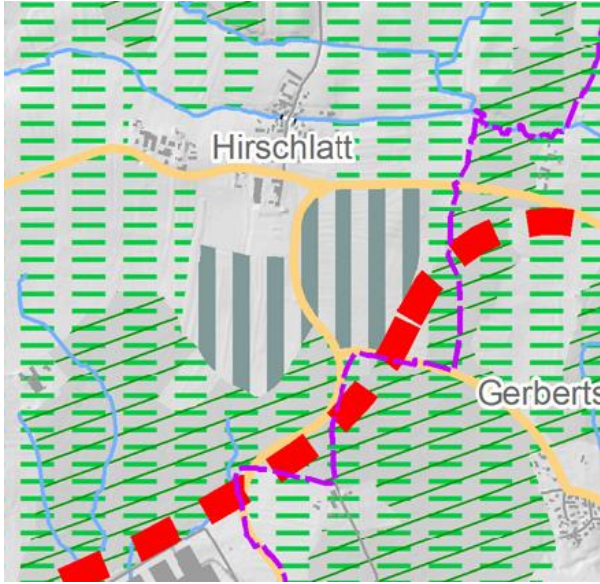
Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p>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.</p> <p>Hierzu zählt z. B. die Aussage unter 4.1.0 G (5) „...Ausbau...Vorrang vor Neutrassierung...“, was für die noch offene Trassendiskussion zur <u>B 31 neu</u> 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.</p>	<p><i>Die Formulierungen im Textteil wurden nicht geändert.</i></p> <p><i>Der RVBO stellt klar, dass es sich bei dieser Aussage um einen Grundsatz der Raumordnung handelt, und nicht um eine Zielaussage; Grundsätze unterliegen bei nachfolgenden Planentscheidungen der Abwägung. Somit ergibt sich durch die Formulierung keine Vorfestlegung oder Präferenz auf eine bestimmte Trassenführung der B 31 neu.</i></p>
<p>Der im Regionalplan formulierte Grundsatz der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sowie der Grundsatz, zur besseren Verknüpfung der Transportsysteme leistungsfähige <u>Güterumschlagsplätze</u> mit Gleisanschluss als Knotenpunkte auszuweisen wird von der Stadt Friedrichshafen ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Nachdem auf der Gemarkung Friedrichshafens keine geeigneten Flächen zu finden sind, sehen wir die Notwendigkeit im erweiterten oberzentralen Bereich Friedrichshafen / Ravensburg nach solchen geeigneten Flächen zu suchen.</p>	<p><i>RVBO nimmt den Hinweis zur Kenntnis.</i></p> <p><i>Aus Text und Begründung gehen nicht hervor, inwieweit eine Auseinandersetzung mit der Anregung der Stadt durch den RVBO erfolgt.</i></p>
.Darstellungen zu Siedlungsflächen	
<p>Als grundsätzlichen Hinweis zur Plandarstellung wird angeregt, rechtskräftige Flächen aus dem <u>Flächennutzungsplan nachrichtlich</u> einzuzeichnen. Dies erleichtert die Lesbarkeit und das Verständnis für die Herleitung von Plandarstellungen (insbesondere der Grünzüge und Grünzäsuren), und macht mögliche Abhängigkeiten erkennbar.</p> <p>So schließt die große Fläche zwischen Heiseloch und Jettenhausen, die als Vorranggebiet für den Wohnungsbau (Z) gekennzeichnet ist, eigentlich lückenlos an die FNP-Fläche F 12 „Langes Feld“ an.</p>	<p><i>Anregung wurde nicht aufgenommen</i></p>

Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

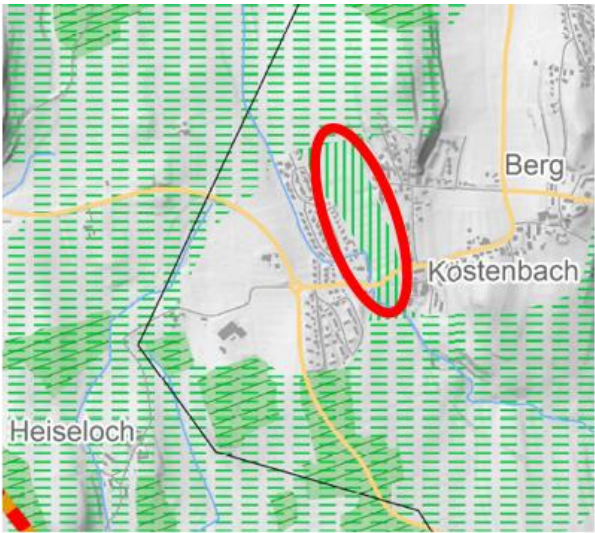
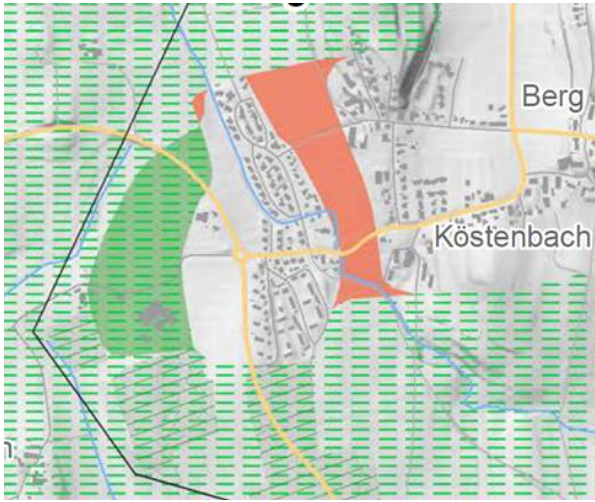
<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p><u>Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe bei Hirschlatt</u></p> <p>Der Gemeinderat Friedrichshafen hat sich mehrheitlich gegen die Aufnahme einer Vorrangausweisung in Hirschlatt in den Regionalplan ausgesprochen. Insofern wird der Regionalverband gebeten, die Darstellung des Vorranggebiets bei Hirschlatt aus dem Regionalplanentwurf herauszunehmen.</p>	<p><i>Der Anregung wurde nicht gefolgt. Das Vorranggebiet Hirschlatt verbleibt in unveränderter Größe und Lage im Entwurf.</i></p>  <p>Aktuelle Plandarstellung</p> <p><i>Der Regionalverband hat bereits im Rahmen des Vorentwurfs klar dargelegt, dass die Flächenoption bei Hirschlatt als „Vorranggebiet für Industrie und Gewerbe“ im Rahmen der Strategie für die Regionale Gewerbeflächenentwicklung zu den wichtigsten raumbedeutsamen Optionsflächen gehört und aus Sicht des RVBO als unverzichtbar angesehen wird.</i></p> <p><i>Aus folgenden Gründen belässt der Regionalverband Hirschlatt im Planentwurf:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hirschlatt dient der Umsetzung eines landesplanerischen Ziel. Gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) hat Friedrichshafen als Oberzentrum die Bereitstellung von Arbeitsplätzen zu gewährleisten (LEP-Plansatz 2.5.8.) Dies setzt ein angemessenes Flächenangebot voraus. Dieses Ziel wurde vom RVBO übernommen (Plansatz 2.2.1).</i> • <i>Friedrichshafen ist Industrieller Schwerpunkt und wirtschaftliches Zentrum der Region;</i>

Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

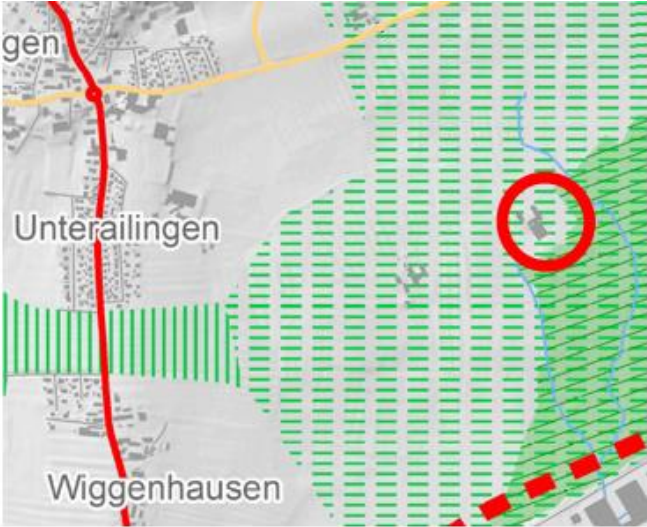
<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
	<p>daher ist Friedrichshafen der bevorzugte Standort für regionalbedeutsame Gewerbeansiedlungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf der Ebene des Bodenseekreises kann der Bedarf an Industrie- und Gewerbeflächen ohne die Option Hirschlatt nicht gedeckt werden; die Situation hat sich durch die Herausnahme der Optionsflächen in Uhldingen und Kressbronn aufgrund negativer Stellungnahme des RP Tübingen sogar noch verschärft. • Das RVBO hat einen längeren Planungszeitraum im Blick (2035 bis 2040) und sieht die Optionsfläche auch als längerfristige Perspektive.

Darstellung zu Regionale Grünzüge und Grünzäsuren

<p><u>Grünzäsur Berg</u></p> <p>Die fachliche Herleitung einer Grünzäsur an dieser Stelle durch den RVBO ist unklar.</p>  <p>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.</p>	<p><i>Rücknahme der Grünzäsur ist erfolgt, gleichzeitig erfolgt eine Neuausweisung weiter westlich im Bereich zwischen Heiseloch und Köstenbach;</i></p> <p><i>Diese erfolgt offensichtlich aufgrund einer Überprüfung des Verlaufs der Durchlüftungsschse.</i></p>  <p>Neuabgrenzung des Grünzugs</p>
---	--

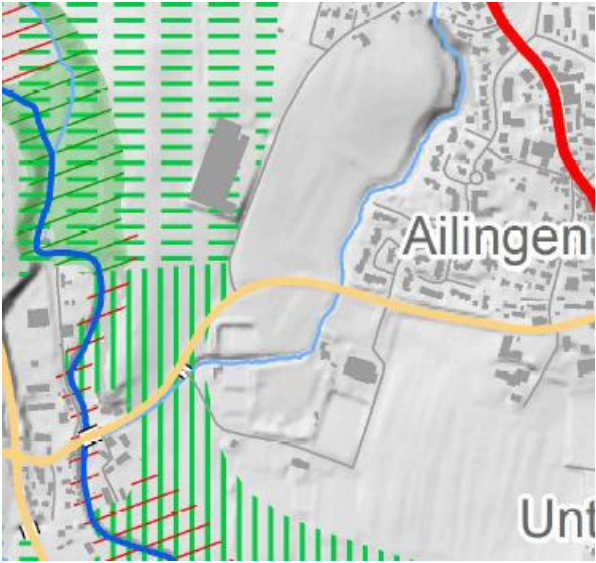

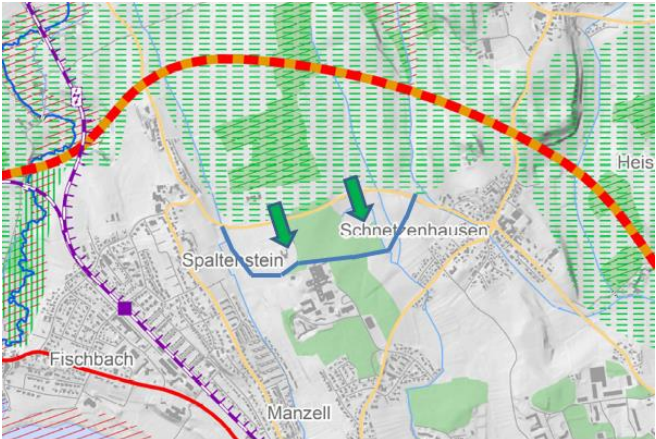
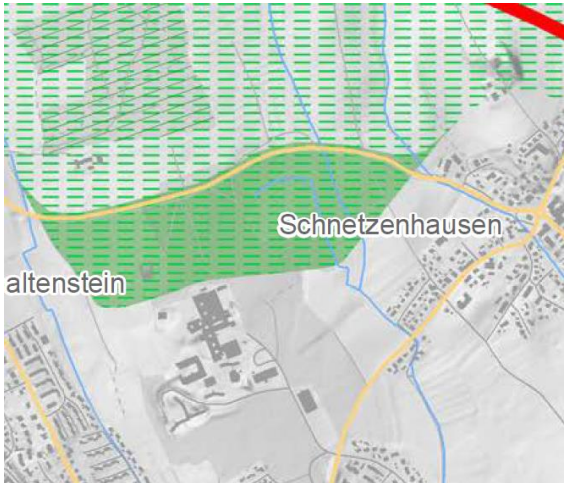
Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p>Der Regionalverband wird daher gebeten, die Darstellung als Siedlungszäsur an dieser Stelle zurückzunehmen und auch nicht durch einen Grünzug zu ersetzen.</p> <p>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.</p>	
<p><u>Grünzug Gerbehof, Ailingen</u></p> <p>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.</p> 	<p><i>Rücknahme des Grünzugs nicht erfolgt</i></p> <p><i>Der Solitär liegt im Außenbereich, es gibt weder ein Planungsrecht noch einen Siedlungszusammenhang i.S. des § 34 BauGB. Solche Flächen werden im Regionalplan grundsätzlich nicht freigestellt, weil eine bauliche Weiterentwicklung nicht gewünscht ist.</i></p>
<p><u>Grünzäsur im Bereich Ailingen Obsthof</u></p> <p>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.</p>	<p><i>Neuabgrenzung (Rücknahme und Erweiterung) erfolgt</i></p>

Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p>Der RVBO wird gebeten, in diesem Bereich die Darstellung des regionalen Grünzugs bzw. der Siedlungs- zäsur zu entfernen.</p> 	 <p>Neuabgrenzung des Grünzugs</p>
<p><u>Grünzug westlich Schnetzenhausen</u></p> <p>Um der Bedeutung des Grünzugs Buchenbachtal Ausdruck zu verleihen und planerisch die Trennwirkung der Landesstraße L 328b zu überwinden, wird ange- regt, zwischen Spaltenstein und Schnetzenhausen über die Landesstraße hinweg den Regionalen Grün- zug bis auf Höhe des Klinikums zu vergrößern</p> 	<p><i>Erweiterung des Grünzugs ist erfolgt</i></p>  <p>Neuabgrenzung des Grünzugs</p>
<p>Zu Darstellungen und Textteilen zum Einzelhandel</p>	

Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p><i>Zu den Zielaussagen im Text</i></p> <p>Klärungsbedarf wird beim <u>Umgang mit Bestandsbetrieben</u> 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.</p> <p>In der Begründung zu Plansatz 2.7.1 wird dazu lediglich ausgesagt, dass unwesentliche bestandsorientierte Erweiterungen ausnahmsweise für möglich erklärt werden können.</p>	<p><i>Die Anregung wird weitgehend berücksichtigt.</i></p> <p><i>Die textlichen Ausführungen zum Bestandsschutz und zur bestandsorientierten Erweiterung werden präzisiert. Es wird klargestellt, dass unwesentliche Erweiterungen möglich sind, wenn die Verträglichkeit gutachterlich festgestellt wird.</i></p>
<p><i>Zu Vorranggebieten für zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte</i></p> <p>Die Innenstadt Friedrichshafens ist hier als Vorbehaltsgebiet kartiert und auch in der Abgrenzung richtig eingetragen.</p> <p>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 Versorgungsbereiche „Charlottenstraße“ (der im Übrigen im Abgrenzungsvorschlag des „Gutachtens zur Fortschreibung des REHK“ von Dr. Acocella auf S. 101 enthalten ist), außerdem Hofen und Ailingen“.</p> <p>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.</p> <p>Diese Grundsätze werden auch weiterhin so verfolgt.</p> <p>Allerdings ergibt sich durch das Nichtkartieren der o. g. zentralen Versorgungsbereiche eine Unsicherheit für <u>Agglomerationsprojekte</u> im Einzelhandel.</p> <p>Gemäß der regionalplanerischen Definition der Einzelhandelsagglomeration zum Ziel 2.7.0 werden Agglomerationen wie ein einziges Einzelhandelsgroßprojekt beurteilt. Gleichzeitig wird in der Erläuterung zu</p>	<p><i>Der Widerspruch zu den Agglomerationen konnte z.T. durch ergänzende Ausführungen in der Begründung ausgeräumt werden.</i></p> <p><i>Es wird klargestellt, dass Agglomerationen auch in den sog. „B-Zentren“, also auch den ausgewiesenen „Zentralen Versorgungsbereichen“ raumordnerisch erwünscht sind und daher keiner raumordnerischen Prüfung bedürfen.</i></p> <p><i>Auf eine Kartierung auch der Nebenzentren neben der A-Zone „Altstadt“ wird verzichtet, weil diese wegen zu kleiner Fläche nicht mehr lesbar sind.</i></p> <p><i>Die Zentralen Versorgungsbereiche sind im Einzelhandelskonzept der Stadt Friedrichshafen parzellenscharf dokumentiert; daher bedarf es keiner Kartierung im Regionalplan.</i></p>

Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p>Plansatz 2.7.0 richtigerweise festgestellt, dass Einzelhandelsagglomerationen in den zentralen Versorgungsbereichen ausdrücklich erwünscht sind.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<p><i>Zu Vorbehaltsgebieten für nicht zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte</i></p> <p>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.</p> <p><u>Standort Kaufland Manzell</u></p> <p>Besonders erwähnt sei der Einzelstandort Kaufland Manzell. Hier schlägt die oben angesprochene Frage nach dem Umgang mit dem Bestand durch.</p> <p>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.</p> <p>Im „Gutachten zur Fortschreibung des REHK für die Region Bodensee-Oberschwaben“ von Dr. Acocella</p>	<p><i>Der Hinweis führt nicht zu Änderungen im Planwerk; es erfolgt jedoch eine Klärung des vermeintlichen Widerspruchs im Hinblick auf Bestandsbetriebe durch den RVBO.</i></p> <p><i>Zum konkreten Umbauvorhaben in Manzell wird auf bereits laufende Abstimmungsgespräche mit RP und RVBO verwiesen, nach denen aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken bestehen.</i></p> <p><i>Da einer Weiterentwicklung des Standorts aus regionalplanerischer Sicht nichts entgegensteht, besteht auch keine Notwendigkeit, Darstellungen anzupassen.</i></p>

Anlage 2

Übersicht/ Gegenüberstellung über die Änderungsanregungen der Stadt Friedrichshafen und deren Berücksichtigung im Planentwurf des RVBO von Nov. 2020

<u>Anregung der Stadt an RVBO gemäß Stellungnahmeschreiben zum Vorentwurf 2019</u>	<u>Art der Berücksichtigung der Stellungnahme durch RVBO im Entwurf November 2020</u>
<p>wird der Standort als „Vorbehaltsgebiet Solitärstandort Kaufland (Manzell)“ vorgeschlagen ohne die Beschränkung auf Nicht-Zentrenrelevanz.</p> <p>Somit besteht hier eine inhaltliche Diskrepanz zwischen dem Gutachten und der Darstellung im Regionalplan-Entwurf, die es aufzulösen gilt.</p> <p>Es wird gebeten, die Darstellung für den Standort „Manzell“ so anzupassen, dass diese einer bestandsorientierten Weiterentwicklung aus regionalplanerischer Sicht nicht entgegensteht.</p> <p><u>Standort Rheinstraße</u></p> <p>Ebenso bestehen Widersprüche zwischen der Festsetzung eines Vorbehaltsgebiets für nicht zentrenrelevante Einzelhandelsgroßprojekte und dem Planungsrecht. Dies betrifft das Gewerbegebiet Rheinstraße.</p> <p>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.</p> <p>Diesen Widerspruch bitten wir zu prüfen und ggf. durch eine andere Einstufung aufzulösen.</p>	<p><i>Im Hinblick auf den Standort Rheinstraße erfolgt keine Änderung in der Darstellung des Gebiets.</i></p> <p><i>Dies ist auch zum Schutz der Bestandsbetriebe nicht erforderlich. Festsetzungen in rechtskräftigen Bebauungspläne für Sondergebiete des Einzelhandels sind uneingeschränkt gültig.</i></p> <p><i>Im Übrigen handelt es sich bei den dargestellten Vorbehaltsgebieten um keine Zielvorgabe, sondern um Grundsätze der Raumordnung (G), die der Abwägung unterliegen.</i></p>

SU-15.01.2021