

Zielbild Raum und Verkehr für die internationale Bodenseeregion

Strategische Kernaussagen und Karten

Beschluss der IBK-Regierungschefkonferenz

10. Dezember 2021



Inhalt

1	Ausgangslage und Einbettung des Zielbilds Raum und Verkehr in das Leitbild der IBK für die Bodenseeregion	3
1.1	Bedeutung des Bodenseeraumes	3
1.2	Ausgangslage.....	3
1.3	Auftrag und Erarbeitungsprozess.....	3
2	Aufbau und Absicht, Wirkung und Bedeutung des Raumbildes	4
2.1	Beabsichtigte Wirkung und Bedeutung des Raumbildes.....	4
2.2	Raumgliederung und Methodik.....	4
3	Raumgliederung	6
3.1	Allgemeine Kernaussagen und Maßnahmen für den Bodenseeraum.....	6
3.2	Überwiegend städtisch geprägter Raum.....	7
3.2.1	Siedlungsentwicklung.....	7
3.2.2	Mobilität	7
3.2.3	Landschaft.....	8
3.2.4	Gemeinsame Stoßrichtungen.....	8
3.3	Überwiegend gemischt geprägter Raum.....	8
3.3.1	Siedlungsentwicklung.....	8
3.3.2	Mobilität	9
3.3.3	Landschaft.....	9
3.3.4	Gemeinsame Stoßrichtungen.....	9
3.4	Überwiegend kulturlandschaftlich geprägter Raum.....	9
3.4.1	Siedlungsentwicklung.....	9
3.4.2	Mobilität	10
3.4.3	Landschaft.....	10
3.4.4	Gemeinsame Stoßrichtungen.....	10
3.5	Überwiegend naturlandschaftlich geprägter Raum.....	10
3.5.1	Siedlungsentwicklung.....	10
3.5.2	Mobilität	11
3.5.3	Landschaft.....	11
3.5.4	Gemeinsame Stoßrichtungen.....	11
3.6	Überwiegend touristisch geprägter Raum.....	11
3.6.1	Gemeinsame Stoßrichtungen.....	11
	Anhang: Karten zum Zielbild Raum und Verkehr	12

1 Ausgangslage und Einbettung des Zielbilds Raum und Verkehr in das Leitbild der IBK für die Bodenseeregion

1.1 Bedeutung des Bodenseeraumes

Die Bodenseeregion ist ein attraktiver Lebens-, Natur-, Kultur-, Wissenschafts- und Wirtschaftsraum im Zentrum von Europa. Der Bodenseeraum ist gekennzeichnet durch das Zusammenkommen von vier deutschsprachigen Nationalstaaten. Damit ist der Bodenseeraum auch ein Laboratorium der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und vielfältigen Kooperationsformen.

Die Internationale Bodensee-Konferenz (IBK) vereinigt als politisches Dach die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Regierungen der Länder und Kantone in der Bodenseeregion. Als kooperativer Zusammenschluss dient sie dem Ziel, die Bodenseeregion attraktiv zu erhalten und zu fördern, sowie die regionale Zusammengehörigkeit und gesellschaftliche Weiterentwicklung zu stärken.

1.2 Ausgangslage

Am 15. Dezember 2017 haben die IBK-Regierungschefs das Leitbild für die Bodenseeregion beschlossen. Dazu gehören Leitsätze, die die gemeinsamen Vorstellungen der IBK für die Bodenseeregion im Jahr 2030 beschreiben.

Im Leitbild der IBK wird im Leitsatz „vielfältige Raumstruktur und zukunftsfähige Verkehrsanbindung“ festgehalten, dass sich die Region durch ein Städtensystem und ein Netz von Natur- und Kulturlandschaften von herausragendem Rang auszeichnet. Die Raumentwicklung ist grenzüberschreitend abgestimmt und verfolgt den Grundsatz einer haushälterischen Bodennutzung. Die Siedlungsentwicklung erfolgt nach innen und ist ausgerichtet auf Lebensqualität sowie Energieeffizienz. Die Region ist zum grössten Teil optimal an internationale Verkehrsnetze angebunden und verfügt über ein leistungsfähiges und über Grenzen vernetztes Verkehrssystem, das an den Mobilitätsbedürfnissen der Gesellschaft ausgerichtet ist.

Als strategischer Schwerpunkt Nr. 3 wird im Leitbild festgehalten, dass die IBK eine gemeinsame Zielvorstellung für Raum und Verkehr entwickelt, welche die auf die Teilräume fokussierten Perspektiven von Raum- und Siedlungsentwicklung, Natur- Landschafts- und Gewässerschutz sowie Wirtschaft vernetzen.

Um auch die strategischen Schwerpunkte der IBK umzusetzen, wurden im aktuellen Leitbild Schwerpunkte gesetzt. So will die IBK gemeinsame Zielvorstellungen für Raum und Verkehr entwickeln, damit vielfältige Raumstrukturen erhalten bleiben und zukunftsfähige Verkehrsanbindungen verbessert und geschaffen werden. Als gemeinsame Basis, wie sich die Bodenseeregion langfristig räumlich entwickeln soll, wird ein Zielbild Raum und Verkehr geschaffen.

Im Herbst 2018 hat die Internationale Parlamentarische Bodensee-Konferenz IPBK die Resolution für eine nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung in der Bodenseeregion zuhanden der IBK verabschiedet. Darin unterstützt auch die IPBK die Erarbeitung eines Zielbilds Raum und Verkehr.

1.3 Auftrag und Erarbeitungsprozess

Am Kamingsgespräch am 27. April 2018 haben die Regierungschefs der Länder das „Zielbild Raum und Verkehr“ als eines der Umsetzungsprojekte zur IBK-Strategie ausgewählt. Der Auftrag zur Durchführung dieses Projektes wurde der Raumordnungskommission Bodensee (ROK-B) in enger Zusammenarbeit mit der IBK-Kommission Verkehr erteilt.

Obwohl viele räumliche Konzeptionen und Leitbilder im Bodenseeraum existieren, fehlt ein gemeinsames Zukunftsbild, mit gemeinsamen Eckpunkten, wie sich die Bodenseeregion räumlich auf lange Sicht entwickeln

soll. Die metropolitanen Funktionen sind verteilt im Bodenseeraum und noch wenig vernetzt. Sie tragen daher bislang wenig zur Gesamtentwicklung bei. Um diese Gesamtentwicklung zu verbessern, soll ein Zielbild erarbeitet werden.

Die ROK-B hat in Abstimmung mit der Kommission Verkehr in mehreren Arbeitsschritten die strategischen Kernaussagen und Maßnahmen im Zielbild Raum und Verkehr erarbeitet.

Bei der Erarbeitung des Zielbilds Raum und Verkehr werden auf Basis eines Vernehmlassungsentwurfs auch Vertreterinnen und Vertreter der Partnerorganisationen der IBK, wie etwa die Internationale Parlamentarische Bodensee-Konferenz (IPBK) oder der Internationale Städtebund Bodensee einbezogen.

2 Aufbau und Absicht, Wirkung und Bedeutung des Raumbildes

2.1 Beabsichtigte Wirkung und Bedeutung des Raumbildes

Bisher fehlt im Bodenseeraum ein gemeinsames Raumverständnis und Raumbild, in dem zumindest für stark abstrahierte Raumtypen eine Beschreibung und Maßnahmen politisch vereinbart werden.

Die ROK-B erarbeitete zusammen mit der Kommission Verkehr ein Referenzbild für die Einbettung der verschiedenen Projekte. Dabei wurden Ziele und der Handlungsbedarf für einzelne Raumtypen erarbeitet. Die Hauptarbeit ist die Konzentration auf die wesentlichen Elemente aus den verschiedenen Raumkonzeptionen und Vorhaben der Mitgliedsländer.

Das vorliegende Zielbild Raum und Verkehr soll als Orientierungsrahmen der Mitglieder der IBK dienen; es ist aber kein Ersatz oder ein übersteuerndes Instrument zu den vorhandenen Raumbildern der einzelnen Länder und Kantone. Bezüglich Tiefe der Aussagen liegt es zwischen nationalen Konzepten und den Konzepten der einzelnen Kantone, Länder und Regionalverbänden. Auch die IPBK erwartet, dass das Zielbild zukünftig in den Ländern und Kantonen eine Wirkung entfaltet.

2.2 Raumgliederung und Methodik

Die Raumgliederung basiert stark auf den Raumübersichten, die im Rahmen des Interreg-Projektes DACH+ 2014 erarbeitet wurden. Die Raumgliederung mit den 4 Raumtypen und einem überlagernden Typ lehnt sich an die Systematik der Raumkonzepte der Schweizer Kantone an, findet sich aber auch in den neu erarbeiteten Raumbildern von Liechtenstein und Vorarlberg.

Die 4 Raumtypen (Handlungsräume) und der überlagernde Typ werden wie folgt charakterisiert:

a. Überwiegend städtisch geprägter Raum

Im überwiegend städtisch geprägten Raum findet das Wachstum sowohl der Bevölkerung wie auch der Arbeitsplätze zum größten Teil statt. Dieser Raum ist zu einem großen Teil dank der nationalen und internationalen Verkehrsanbindungen hervorragend erreichbar. In diesem Raumtyp konzentrieren sich zahlreiche metropolitane Funktionen, die weiter zu entwickeln sind und der gesamten Bodenseeregion zu Gute kommen. Dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist in diesem Raumtyp besondere Beachtung zu schenken.

b. Überwiegend gemischt geprägter Raum

Im überwiegend gemischt geprägten Raum soll die Zersiedlung eingedämmt und die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke minimiert werden. In der Schweiz wird auch vom Entscheidungsraum gesprochen, weil sich in diesem Raumtyp innerhalb der nächsten 30 Jahre entscheidet, ob die Kulturlandschaft erhalten werden kann oder eine weitere Urbanisierung stattfindet. Es muss gelingen, eine klare Abgrenzung zwischen Kleinstadt- und Dorfstruktur und der

Kulturlandschaft zu erreichen. Die Zersiedlungstendenz ist in vielen Teilräumen dieses Raumtyps am ausgeprägtesten.

c. Überwiegend kulturlandschaftlich geprägter Raum

In diesem Raumtyp prägt die Landwirtschaft und Nahrungsmittelproduktion die Landschaft. Die Siedlungsgebiete sind entweder ausgedehnte Streusiedlungen in den voralpinen Hügellandschaften oder landwirtschaftliche Siedlungen, Weiler und kleindörfliche Siedlungen. Sie sind oft historisch gewachsen und haben durch ihren prägenden Charakter eine identitätsstiftende Funktion. Sie Siedlungsstrukturen sollen eng abgegrenzt und in ihrer Ausdehnung eingeschränkt werden. Die größeren Kleinstädte und Dörfer übernehmen die Versorgungsfunktionen.

d. Überwiegend naturlandschaftlich geprägter Raum

Der überwiegend naturlandschaftlich geprägte Raum ist durch seine Topographie geprägt. Die großen Flächen in wenig bis gar nicht bewirtschafteten Berggebieten prägen diesen Raumtyp. Neben einer extensiven land- und forstwirtschaftlichen Nutzung sind gewisse Räume nicht durch den Menschen genutzt. Diese Räume sind für eine naturnahe Erholung äußerst attraktiv und können auch touristische Funktionen enthalten.

e. Überwiegend touristisch geprägter Raum

Dieser Raumtyp überlagert die 4 Grundraumtypen. Im touristisch geprägten Raum sind schwergewichtig die touristischen Infrastrukturen angeordnet.

Methodisch basieren die Raumtypen der IBK-Strategie auf der Karte der Schwerpunkträume (Raumübersichten 2014). Zur weiteren Ausdifferenzierung des Raumtyps Siedlung wurde auf eine rasterbasierte GIS-Analyse von Bevölkerungs- und Siedlungsflächenangaben entsprechend dem Methodenansatz >Raumtypen 2010 – siedlungsstrukturelle Prägung< des Bundesamtes für Städtebau und Raumordnung zurückgegriffen (DACH+ 2012). Die überwiegend städtisch geprägten Räume sowie die überwiegend gemischt geprägten Räume wurden anhand der seitens der Kantone, dem Land Vorarlberg und Liechtenstein vorliegenden Raumkonzepten/-bildern qualitätsgesichert und weitergehend ausgeformt. Der Raumtyp „überwiegend naturlandschaftlich geprägt“ beschränkt sich auf die montanen und alpinen Lagen. Die touristisch intensiv geprägten Räume als überlagernde Nutzung wurden entsprechend den Raumkonzepten der einzelnen Länder und Kantone individuell übernommen.

Methodik der informierenden Karten:

- Raumübersicht: Diese Karte soll über die Vier-Länder-Region Bodensee und ihre größeren Orte informieren. Die Raumabgrenzung entspricht dem IBK-Gebiet.
- Großräumige Beziehungen: Diese Karte soll den Bodenseeraum und seine wichtigsten großräumigen Beziehungen zu benachbarten Metropolen aufzeigen.
- Funktionale Räume: Diese Karte soll die wichtigsten kleinräumigeren Beziehungen unter Städten und Regionen innerhalb des Bodenseeraumes aufzeigen, z.B. die Räume der Agglomerationsprogramme der Schweiz, die auch grenzüberschreitend funktionieren, oder andere regionale Kooperationsräume.

3 Raumgliederung

3.1 Allgemeine Kernaussagen und Maßnahmen für den Bodenseeraum

Vision

Der Kulturräum Bodensee als prosperierender Wirtschaftsraum im Herzen von Europa wird zum europäischen Vorbild in der grenzüberschreitenden Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsfragen.

Ziele

Vier Nationalstaaten mit unterschiedlichen Rechtssystemen, insbesondere was die Raumentwicklung betrifft, mit unterschiedlichen Kompetenzen der verschiedenen staatlichen Ebenen, stehen alle vor den gleichen Herausforderungen für die nächsten Jahrzehnte:

Herausforderungen

- Eindämmen der Zersiedelung, Schutz des Kulturlandes und Reduktion der Flächenneuanspruchnahme;
- Bewältigung des ungebrochenen wachsenden Verkehrs; signifikante Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Fuß- und Veloverkehrs am Modalsplit
- Umstieg auf CO₂-neutrale, ressourcenschonende Antriebssysteme im Verkehr;
- Schutz und Pflege der Natur- und Kulturlandschaften;
- Sicherung und nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen (u.a. Kies) unter Ausnutzung der kurzen Wege;
- Ausstieg aus der Atomenergie sowie der Nutzung fossiler Energieträger und Substitution mit umweltfreundlichen, CO₂-neutralen Energieformen;
- Entgegenwirken des Fachkräftemangels in der Wirtschaft aufgrund der demographischen Entwicklung;
- Gemeinsame Bewirtschaftung der verbindenden Grenzgewässer Rhein und Bodensee;
- Umgang mit dem Klimawandel.

Gemeinsame Stoßrichtungen

- Alle IBK-Mitglieder wirken der Zersiedlung und der hohen Flächeninanspruchnahme entgegen.
- Bei der Innenentwicklung soll der qualitätsvollen Nachverdichtung und den Freiräumen (Grün- und öffentliche Räume) eine besondere Beachtung geschenkt werden; man spricht auch von doppelter Innenentwicklung.
- Der grenzüberschreitende Öffentliche Verkehr (ÖV) soll verbessert werden; mehr Direktverbindungen, bessere Anschlüsse in den Knoten und kürzere Reisezeiten (BODANRAIL 2045).
- Die Bahn ist mit den anderen Verkehrsträgern effizient abgestimmt und attraktiv.
- Schaffung attraktiver, grenzüberschreitender Tariflösungen.
- Die Bahn wird boden- und flächenschonend weiterentwickelt; sie ist gut in die Landschaft und Siedlungsräume integriert und ihre Trennwirkung sowie ihre Auswirkungen auf die Umwelt sind möglichst klein.
- Grenznahe Straßen- und Infrastrukturprojekte der nationalen Planungsträger sollen mit den Nachbarländern abgestimmt sein.
- Die Reduktion des Wachstums des motorisierten Individualverkehrs (MIV) soll vermehrt durch eine Verlagerung auf den ressourcenschonenden ÖV sowie auf den Fuss- und Veloverkehr erfolgen.

- Das Langsamverkehrsnetz (Fuß- und Veloverkehr) soll, insbesondere grenzüberschreitend, ausgebaut werden. Die Zugänge zum öffentlichen Verkehr sind zu verbessern.
- Es soll auf CO₂-neutrale und energieeffiziente Verkehrsformen umgestellt werden. Der Elektromobilität ist ein besonderes Gewicht beizumessen.
- Die beiden großen Grenzgewässer Rhein und Bodensee sollen gemeinsam bewirtschaftet und nachhaltig weiterentwickelt werden. Der öffentlichen Schifffahrt als verbindendes Element soll besondere Beachtung geschenkt werden.
- Die Biodiversität soll bei allen IBK-Mitgliedern einen hohen Stellenwert einnehmen. Insbesondere soll die Biodiversität auch im Siedlungsraum zukünftig eine große Bedeutung haben.
- Die Auswirkungen des Klimawandels wie Temperaturanstieg, Veränderungen bei Niederschlägen, lange Trockenperioden, Nassperioden im Winter, Hochwasserereignisse, Murenabgänge usw. werden bei räumlichen Planungen für vergleichbare naturräumliche Teilregionen des IBK-Raumes verstärkt berücksichtigt.

3.2 Überwiegend städtisch geprägter Raum

3.2.1 Siedlungsentwicklung

In diesen Räumen soll das Hauptwirtschaftswachstum erfolgen. Attraktive Flächen für wettbewerbsfähige Wirtschaftszweige werden bereitgestellt. Gewerbestandorte und Dienstleistungszonen sollen in enger Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung gezielt entwickelt und zentral gelegene Brach- und Umnutzungsgebiete genutzt werden.

Die doppelte Innenentwicklung steht im Vordergrund mit dem Ziel, Flächenreserven im Bestand baulich sinnvoll zu nutzen, gleichzeitig aber auch urbanes Grün zu entwickeln, zu vernetzen und qualitativ aufzuwerten.

Eine besondere Beachtung ist den Frei- und Grünraumflächen in den Siedlungsräumen zu schenken. Einerseits schaffen ein vielfältiges Nutzungsmosaik aus Grün- und Freiräumen neue Identitäten und steigern die Lebensqualität, andererseits mildern sie die Auswirkungen des Klimawandels und formen ein lebenswertes Binnenklima in den überwiegend städtisch geprägten Räumen. Die Grünräume in den Siedlungsgebieten sind untereinander und mit den großen Landschaftsräumen außerhalb der Siedlungen vernetzt.

Die Ausnutzung in zentral gelegenen, gut mit ÖV erschlossenen Verdichtungsgebieten soll erhöht werden. Der Fokus liegt dabei auf der Verdichtung von Quartierzentren und Entwicklungsschwerpunkten. Die Bahn und Hauptbuslinien sind das Rückgrat der Entwicklung.

Die Zuwanderung junger urbaner Gesellschaftsgruppen konzentrieren sich in diesen Raum. Es muss eine qualitativ hochstehende Siedlungsverdichtung für urbanes Wohnen in der Nähe der mit dem öffentlichen Nahverkehr gut erschlossenen Lagen ermöglicht werden. Die Potenziale der Innenentwicklung sollen in geeigneter Lage stärker genutzt werden. Die Veränderungen der Lebensformen sollen bei der Siedlungsentwicklung beachtet werden.

3.2.2 Mobilität

Verkehrlich soll das Bahnnetz und das städtische Nahverkehrsnetz verdichtet und die Anbindung an den Fernverkehr optimiert werden (multimodale Mobilität). Die Vernetzung der überwiegend städtisch geprägten Räume untereinander ist sicherzustellen und deren Verbindung zu den außerhalb liegenden Wirtschaftszentren soll gestärkt werden. Das Veloroutennetz soll in diesem Raum besonders stark ausgebaut werden, um den Modalsplit, insbesondere für kurze Distanzen, zu Gunsten des Fuß- und Veloverkehrs zu verändern. Die Fußwege sind auf die Haltestellen des ÖV auszurichten (direkt, sicher, städtebaulich attraktiv).

3.2.3 Landschaft

Besondere Beachtung soll den noch verbliebenen Frei- und Grünräumen geschenkt werden. Im Hinblick darauf, dass hier langfristige Siedlungsgrenzen entstehen, soll auch den Siedlungsändern eine größere Bedeutung als Übergangszone in die Landschaft gegeben werden. Der Durchgrünung muss, auch im Hinblick auf die Klimaerwärmung, ein besonderes Augenmerk gegeben werden.

3.2.4 Gemeinsame Stoßrichtungen

- Verdichtungspotenziale an gut erschlossenen ÖV-Lagen sowie Umstrukturierung- und Bahnhofgebiete sollen in hoher Priorität aktiviert werden.
- Die städtebauliche Qualität steht bei neuen Überbauungen im Vordergrund. Vertikale Siedlungspotenziale sind, wo zweckmäßig und städtebaulich vertretbar, zu realisieren. Bestehende Räume sind wo nötig aufzuwerten, damit sie fußgängerfreundlich werden.
- Innerstädtische Grün- und Freiräume müssen aufgewertet und vernetzt werden; so können öffentliche Begegnungsräume geschaffen werden.
- Mit klaren Siedlungsändern sollen die Übergänge zur Kulturlandschaft gestaltet werden
- Die Durchlüftung der Stadtquartiere soll möglichst verbessert werden.
- Multimodale Mobilitätsdrehscheiben sind zu forcieren. Damit wird die Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern verbessert. Die Anschlüsse sollen in den Knoten sichergestellt und Reisezeiten zwischen den Zentren verkürzt werden.
- Die Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr ist weiter zu optimieren und auszubauen und der Straßenverkehr möglichst auf das übergeordnete Straßennetz zu lenken. In städtischen Gebieten soll versucht werden, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.
- Die heutige Zahl der Parkplätze soll, wo immer möglich, begrenzt und die Parkplätze bewirtschaftet werden.
- Bei den grenzüberschreitenden Infrastrukturausbauten sollen primär die überwiegend städtisch geprägten Räume noch besser miteinander verknüpft werden.
- Der Fuß- und Veloverkehr sind zu fördern, so dass innerhalb des überwiegend städtisch geprägten Raumes das Prinzip der kurzen Wege greift.

3.3 Überwiegend gemischt geprägter Raum

3.3.1 Siedlungsentwicklung

In der Regel soll auch in den überwiegend gemischt geprägten Räumen die Innenentwicklung gefördert werden. Auf eine Entwicklung nach außen ist, wo immer möglich, zu verzichten. Auch in diesen Räumen sollen Schwerpunkte der Entwicklung definiert werden.

Dieser Raumtyp ist in vielen Teilen des IBK-Raumes für die kommenden Jahre der Entscheidungsraum; je nach Weichenstellung der Siedlungsentwicklung wird eine weitere Urbanisierung und Zersiedlung stattfinden oder die Kulturlandschaft kann erhalten werden.

In erster Linie sollen in diesem Raumtyp die mit dem öffentlichen Nahverkehr gut erschlossenen regionalen Zentren entwickelt werden. Der Siedlungsgestaltung und dem Wohnumfeld ist eine hohe Beachtung zu schenken.

Oft weisen die Kleinstadt- und Dorfzentren Aufwertungspotenzial auf. Diese Potenziale sollen identifiziert und entwickelt werden.

Im überwiegend gemischt geprägten Raum sollen vor allem die schon regional ansässigen Betriebe gefördert und erhalten werden. Es sollen Arbeitsplatzgebiete für das lokale und regionale Gewerbe gesichert werden.

3.3.2 Mobilität

Die Erschließungsqualität soll bedarfs- und siedlungsgerecht weiterentwickelt werden. Zusätzlicher Mobilitätsausbau (Infrastruktur und Angebot) soll auf die Gebiete gelenkt werden, die sich urbaner entwickeln sollen. Im ÖV soll das Angebot auch dort ausgebaut werden, wo Defizite bei der Anbindungsqualität bestehen.

Wenn immer möglich soll auch hier das Prinzip der kurzen Wege greifen. Der Fuß- und Veloverkehr soll ausgebaut und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr verbessert werden.

3.3.3 Landschaft

Der Landschaft und Landwirtschaft ist in diesem Raumtyp eine besondere Beachtung zu schenken. Einerseits weisen die landwirtschaftlichen Produktionsflächen einen zentralen Stellenwert auf, weil sie neben der Nahrungsmittelproduktion auch Freihaltungs- resp. Trennungsfunktion übernehmen, andererseits ist die Naherholung mit der Landwirtschaft abzustimmen.

3.3.4 Gemeinsame Stoßrichtungen

- In erster Linie sollen die regionalen Zentren entwickelt werden.
- Der zukünftigen Gestaltung der Stadt- und Dorfkerne ist bei der Innenentwicklung große Beachtung zu schenken, Ortsdurchfahrten sollen nachhaltig, d.h. Fußgänger- und Velofahrerinnenfreundlich gestaltet werden. Wo immer möglich ist die Versiegelung neuer Flächen zu vermeiden.
- Siedlungsränder sind naturnah auch als Übergangsraum zur Kulturlandschaft zu gestalten.
- Der öffentliche Nahverkehr soll primär in die Regionalen Zentren verdichtet werden, sowie dort, wo Defizite bei der Anbindungsqualität bestehen. Insbesondere sind die ÖV-Reisezeiten von den regionalen Zentren in die Zentren der überwiegend städtisch geprägten Räume zu verbessern.
- Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV soll mit einem attraktiven ÖV-Angebot mit gut abgestimmten Anschlüssen in den Knoten gefördert werden.
- Der Fuß- und Veloverkehr ist möglichst so zu fördern, dass die Vernetzungen im Alltagsraum und zum Erholungsraum ausgebaut werden.
- Wald ist als gliederndes Landschaftselement, aufgrund seiner Schutzfunktionen (Wasserhaushalt, Erosionsschutz, Klimaschutz, Biotop- und Artenschutz), als CO₂-neutraler Rohstofflieferant und als Erholungsraum zu erhalten und aufzuwerten.
- Die Landwirtschaft muss die regionale Versorgung mit Grundnahrungsmitteln sicherstellen.
- Große Energiegewinnungsanlagen sollen räumlich konzentriert geplant und gebaut werden.

3.4 Überwiegend kulturlandschaftlich geprägter Raum

3.4.1 Siedlungsentwicklung

Die Entwicklung in diesem Raumtyp wird hauptsächlich noch im Bereich der Wohnnutzungen, des bestehenden Gewerbes und für neues Kleinbetriebliches Handwerk stattfinden.

Die historisch gewachsenen Dorf- und Kleinsiedlungsstrukturen sind wo immer möglich zu erhalten. Die größeren Dörfer und Kleinstädte übernehmen in diesem Raum die Versorgungsfunktionen.

3.4.2 Mobilität

In grösseren Städtchen und Dörfern sowie in Teilräumen mit Defiziten bei der Anbindungsqualität und angemessenem Nachfragepotential soll der öffentliche Nahverkehr gemäß dem Nachfragepotential ausgebaut werden.

3.4.3 Landschaft

Die Landwirtschaft hat eine große Bedeutung. Bauten außerhalb der gewidmeten Flächen sind sorgfältig zu gestalten. Regionale Eigenheiten sind zu berücksichtigen. Die landwirtschaftlichen Produktionsflächen sollen wo immer möglich langfristig gesichert und die Qualität der Böden soll erhalten werden.

Den landschaftlichen Qualitäten ist große Sorge zu tragen; erhalten und gestalten sind die Haupthandlungsgrundsätze in diesem Raumtyp.

3.4.4 Gemeinsame Stoßrichtungen

- Die Stadt- und Dorfzentren sollen besonders qualitätsvoll entwickelt werden. Der örtlichen Baukultur ist Beachtung zu schenken. Ein Siedlungswachstum in die Fläche soll eingeschränkt und qualitätsvoll geplant werden.
- Gebäude in schlechtem Zustand sollen entweder landschaftsverträglich und zeitgemäß umgenutzt oder geordnet zurückgebaut werden.
- Der öffentliche Nahverkehr soll prioritär zwischen den Zentren sowie bei bestehenden Defiziten bei der Anbindungsqualität (ggf. nachfragegerecht durch flexible Bedienungsformen) ausgebaut werden.
- Alternative Erschließungsmodelle (Sharing-Modelle, Mitfahrmodelle) sollen in Gebieten mit wenig Nachfragepotential geprüft werden.
- Kapazitätssteigernde Straßenausbauten sind in der Regel – außer etwa bei künftig weiter bestehenden Kapazitätsengpässen im Fernverkehrsnetz – nicht mehr vorzusehen. Innerorts können Straßenraumaufwertungen zur Steigerung der Siedlungsqualität beitragen.
- Die Landwirtschaft soll hochwertige Nahrungsmittel produzieren, die Qualität des Bodens langfristig erhalten und mit Naturelementen die typisch prägenden Elemente der Landschaft noch stärken und akzentuieren.
- Maßnahmen zur Aufwertung der Biodiversität sind voranzutreiben.
- Der Wald als stark prägendes Element in dieser Landschaft soll nach seinen verschiedenen Nutzungszwecken gepflegt und aufgewertet werden.
- Tourismusmaßnahmen sollen sanft in die Landschaft eingepasst werden.
- Landschaftsverträglicher Ausbau der erneuerbaren Energieformen (Sonne, Wind, Biomasse), welcher Konflikte mit der landwirtschaftlichen Nutzung minimiert.

3.5 Überwiegend naturlandschaftlich geprägter Raum

3.5.1 Siedlungsentwicklung

Der überwiegend naturlandschaftlich geprägte Raum ist bereits heute sehr schwach besiedelt, die Einwohnerzahl stagniert oder geht sogar zurück. Die Siedlungstätigkeit soll vor allem dem Bedarf der einheimischen Bevölkerung dienen.

3.5.2 Mobilität

Die Erschließung mit allen Verkehrsträgern soll nicht intensiviert werden. Allenfalls ist der öffentliche Verkehr nachfragegerecht zu modernisieren (z.B. Rufbussystem).

3.5.3 Landschaft

Die Erholungsfunktion und der sanfte Tourismus werden in diesem Raum bedeutender werden. Wo immer möglich sollen die heutigen Werte der Landschaft erhalten werden. Ruhige Landschaftsräume sind als sogenannte Ruhelandschaften (Rückzugsorte) zu erhalten.

Durch eine angepasste Berglandwirtschaft soll die Landschaft gepflegt und ökologisch aufgewertet werden. Der Verwaltung durch Aufgabe von abgelegenen Alpweiden soll aktiv entgegengewirkt werden.

3.5.4 Gemeinsame Stoßrichtungen

- Kleinsiedlungen und Einzelgehöfte sollen als landschaftstypische Elemente erhalten und aufgewertet werden.
- Es sollen keine kapazitätsfördernden Verkehrsmaßnahmen geplant und realisiert werden.
- Durch eine qualitativ gute Planung kann an einzelnen Hot Spots der sanfte Tourismus gefördert werden.
- Die Landwirtschaft soll möglichst naturnah und ökologisch erfolgen. Der Verwaltung von aufgegebenen Weiden soll Einhalt geboten werden; das typische Landschaftsbild ist zu erhalten.
- Der Wald soll nach seinen verschiedenen Nutzungszwecken gepflegt und aufgewertet werden.
- Infrastrukturbauten für die Energieproduktion sind sorgfältig zu planen und umfassend in Bezug auf ihre Verträglichkeit mit dem Landschaftsbild und den Naturwerten zu prüfen.

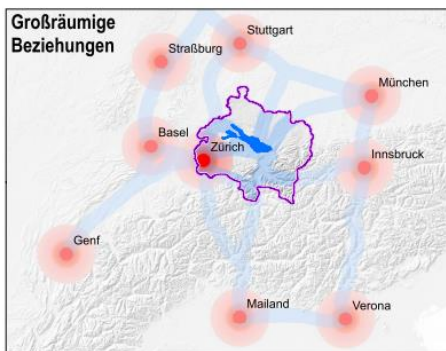
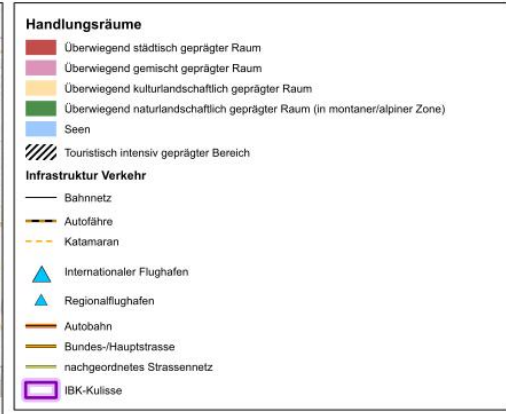
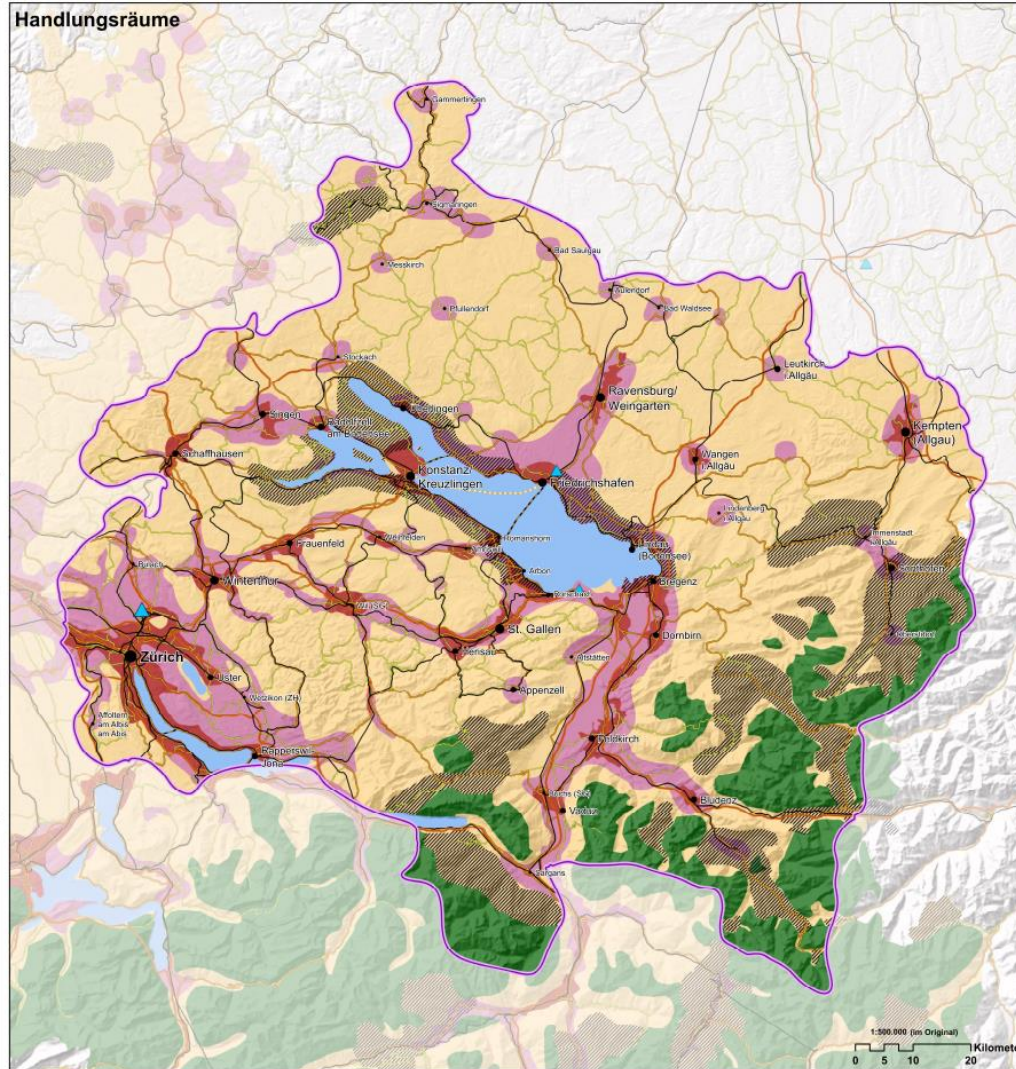
3.6 Überwiegend touristisch geprägter Raum

Grundsätzlich gelten die Aussagen des Grundraumtyps. Der überwiegend touristisch geprägte Raum ist eine überlagernde Festlegung. In der Raumbildkarte dargestellt sind nur Gebiete, die für den Bodensee- oder Bergtourismus von zentraler Bedeutung sind. Weitere Tourismusdestinationen sind nicht dargestellt, weil sie für den Gesamttraum keine gemeinsame Stoßrichtung verlangen.

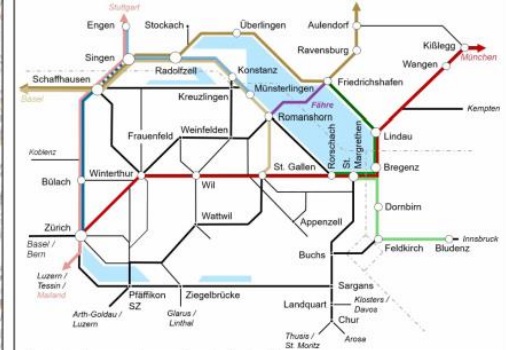
3.6.1 Gemeinsame Stoßrichtungen

- Entwicklung einer langfristigen übergeordneten Vision zur Entwicklung des touristisch geprägten Bodenseeraumes.
- Zukünftige touristische Konzepte sollen sich an den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung orientieren und langfristig ausgelegt sein.
- Wo der Massentourismus zur Herausforderung wird, soll er in ordentliche Bahnen gelenkt werden.
- Die vorhandenen Ruheräume sind zu sichern.
- Wo ein großer touristischer Druck vorhanden ist, sollen Sonderlösungen für den ÖV geprüft werden. Zum Beispiel können saisonale Erschließungen mit dem ÖV den Druck des MIV auf mehr Parkplätze lösen.

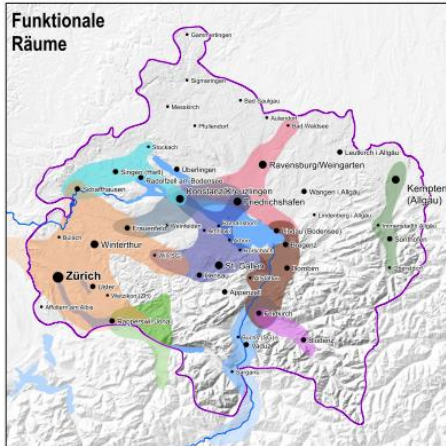
Zielbild Raum und Verkehr für die internationale Bodenseeregion



Angebotsverbesserung im grenzüberschreitenden Verkehr im Zielbild BODANRAIL 2045



- Angebotsverbesserung im grenzüberschreitenden Fernverkehr**
- Direktverbindung Basel - Schaffhausen - Singen - Friedrichshafen - Ulm
 - Direktverbindung Basel - Schaffhausen - Singen - Konstanz - St. Gallen
 - Angebotsverdichtung Zürich - St. Gallen - Bregenz - Lindau - München
 - Direktverbindung Mailand - Zürich - Schaffhausen - Singen - Stuttgart
- Angebotsverbesserung im grenzüberschreitenden Nahverkehr**
- Verlängerung S-Bahn Zürich - Schaffhausen in Richtung Singen
 - Verlängerung S-Bahn Engen - Singen - Konstanz nach Münsterlingen
 - Direktverbindung St. Margarethen - Dornbirn - Feldkirch - Bludenz
 - Direktverbindung Rorschach - Bregenz - Lindau
 - Lückenschluss für halbstündliches S-Bahn-Angebot entlang des Bodensees
- Angebotsverbesserung im grenzüberschreitenden Schiffsverkehr**
- Angebotsverdichtung Fähre Romanshorn - Friedrichshafen zum Halbstundentakt



- Informationsgrundlagen:**
- Handlungsräume**
- Raumordnungskonzept für die Kantone im Metropolitanraum Zürich (MetroROK 2015)
 - Raumkonzept Kanton Graubünden (2014)
 - Raumkonzept Kanton Schaffhausen (2019)
 - Raumkonzept Zukunftsbild Kanton Thurgau (2017)
 - Raumbild Vorarlberg 2030 (2019)
 - Raumkonzept Liechtenstein (2020)
 - Rasterbasierte Raumgliederung DACH+ (2012)
 - Schwerpunkträume DACH+ (2008) / Raumübersichten (2014)

- Raumübersicht**
- EuroGlobalMap (EGM), Eurogeographics, OpenData 2019
- Großräumige Beziehungen**
- Strauss Raumentwicklung
- Funktionale Räume**
- Strauss Raumentwicklung
- Zielkonzept BODANRAIL 2045**
- SMA Partner AG

- Verkehrsinfrastruktur**
- EuroRegionalMap (ERM), Eurogeographics 2016, OpenStreetMap (OSM, ODbL) 2019
- Sonstige Informationen**
- IBK-Perimeter: OpenData-Angebot der nationalen Vermessungsbehörden Seen, Fließgewässer: EuroGlobalMap (EGM), Eurogeographics, OpenData 2019
- Kartographische Aufbereitung:**
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Stand 12/2021



Zielbild Raum und Verkehr

Die Bodenseeregion ist ein attraktiver Lebens-, Natur-, Kultur-, Wissenschafts- und Wirtschaftsraum im Zentrum von Europa und wird von vier deutschsprachigen Nationalstaaten getragen. Damit ist der Bodenseeraum auch ein Laboratorium der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und vielfältigen Kooperationsformen. Das Zielbild schafft ein gemeinsames Raumverständnis und dient als Orientierungsrahmen für die Einbettung von räumlichen Projekten.

- Bahnnetz
- Autobahn
- Bundes-/Hauptstrasse
- nachgeordnetes Strassennetz
- IBK-Kulisse
- Grenze
- Autofähre
- Katamaran

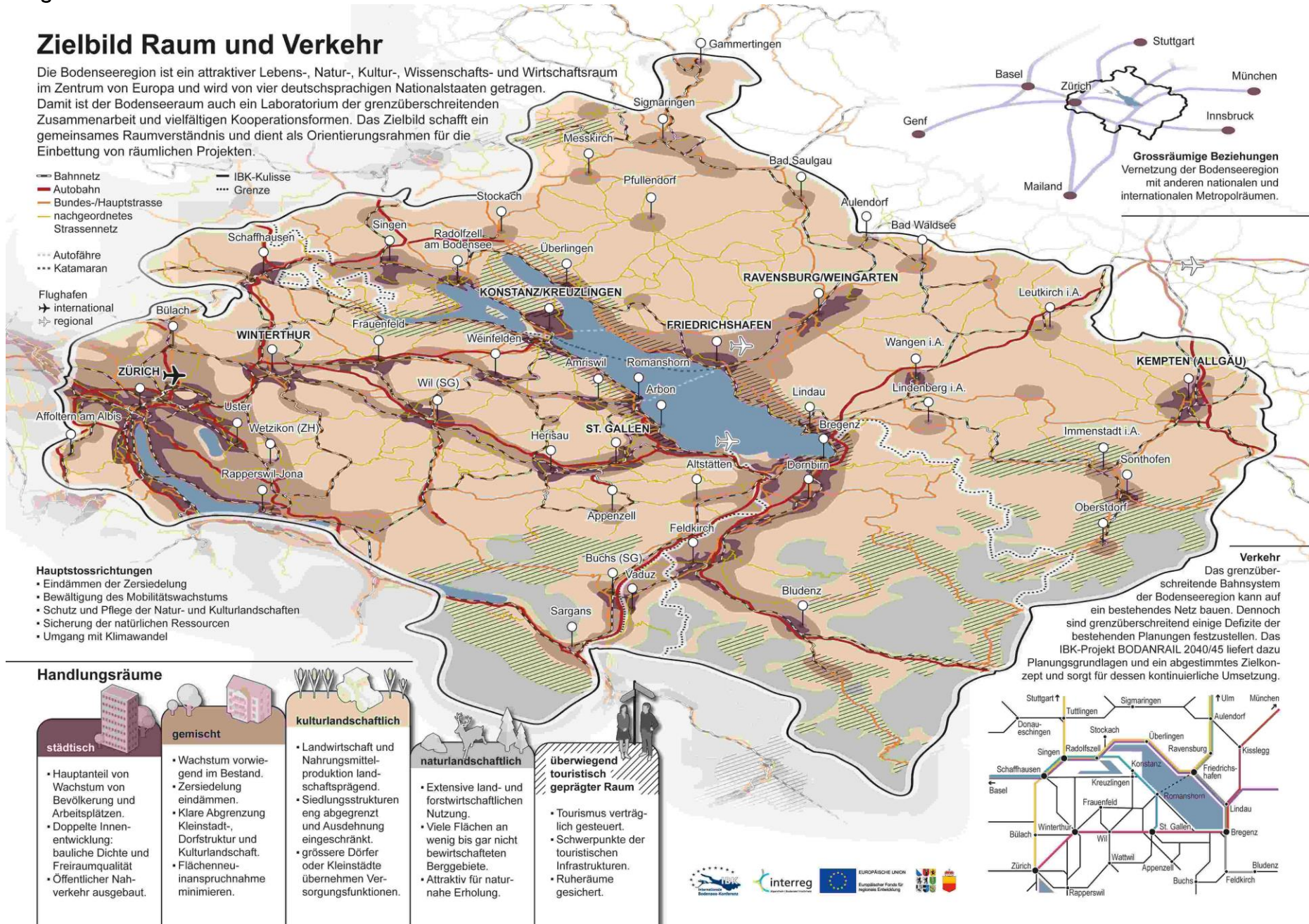
- Flughafen
- international
- regional

Hauptstossrichtungen

- Eindämmen der Zersiedelung
- Bewältigung des Mobilitätswachstums
- Schutz und Pflege der Natur- und Kulturlandschaften
- Sicherung der natürlichen Ressourcen
- Umgang mit Klimawandel

Handlungsräume

<p>städtisch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauptanteil von Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. • Doppelte Innenentwicklung: bauliche Dichte und Freiraumqualität • Öffentlicher Nahverkehr ausgebaut. 	<p>gemischt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wachstum vorwiegend im Bestand. • Zersiedelung eindämmen. • Klare Abgrenzung Kleinstadt-, Dorfstruktur und Kulturlandschaft. • Flächenneuinanspruchnahme minimieren. 	<p>kulturlandschaftlich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landwirtschaft und Nahrungsmittelproduktion landschaftsprägend. • Siedlungsstrukturen eng abgegrenzt und Ausdehnung eingeschränkt. • grössere Dörfer oder Kleinstädte übernehmen Versorgungsfunktionen. 	<p>naturlandschaftlich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Extensive land- und forstwirtschaftlichen Nutzung. • Viele Flächen an wenig bis gar nicht bewirtschafteten Berggebiete. • Attraktiv für naturnahe Erholung. 	<p>überwiegend touristisch geprägter Raum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tourismus verträglich gesteuert. • Schwerpunkte der touristischen Infrastrukturen. • Ruheräume gesichert.
---	--	--	---	--



Verkehr
Das grenzüberschreitende Bahnsystem der Bodenseeregion kann auf ein bestehendes Netz bauen. Dennoch sind grenzüberschreitend einige Defizite der bestehenden Planungen festzustellen. Das IBK-Projekt **BODANRAIL 2040/45** liefert dazu Planungsgrundlagen und ein abgestimmtes Zielkonzept und sorgt für dessen kontinuierliche Umsetzung.

