



---

<b>Sitzungsvorlage</b> zur öffentlichen Sitzung		<b>Drucksache Nr</b>	DSPA 25/16-Ö
des Planungsausschusses am	18.10.16	<b>Aktenzeichen</b>	50.341

---

**Zu Tagesordnungspunkt: 5)**

**Stellungnahme zur Teilrevision kantonaler Richtplan Thurgau**  
*- beschließend*

---

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

**Der Planungsausschuss stimmt der von der Verbandsverwaltung des Regionalverbandes unter Vorbehalt der abgegebenen Stellungnahme zum kantonalen Richtplan Thurgau gemäß Anlage zu.**

**Erläuterung zum Tagesordnungspunkt:**

Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee wurde mit Schreiben vom 21. Juni 2016 vom Kanton Thurgau zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung zur Teilrevision des kantonalen Richtplans gebeten. Der kantonale Richtplan umfasst die Themengebiete Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung sowie weitere Raumnutzungen.

Die gesamten Vernehmlassungsunterlagen können auf der Homepage des Kanton Thurgau unter:

([http://www.raumentwicklung.tg.ch/xml\\_9/de/application/d17395/f17405.cfm](http://www.raumentwicklung.tg.ch/xml_9/de/application/d17395/f17405.cfm))  
heruntergeladen werden.

Frist zur Abgabe der Stellungnahme war am 16.09.2016, so dass die Stellungnahme des Regionalverbandes unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Planungsausschusses abgegeben wurde. Die Stellungnahme des Regionalverbandes liegt als **Anlage** bei.



REGIONALVERBAND  
HOCHRHEIN-BODENSEE

Regionalverband Hochrhein-Bodensee · Postfach 1742 · 79745 Waldshut-Tiengen

Kanton Thurgau  
Departement Bau und Umwelt  
CH-8510 Frauenfeld

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Im Wallgraben 50  
79761 Waldshut-Tiengen

Telefon +49 (0)7751 9115-0  
Telefax +49 (0)7751 9115-30

info@hochrhein-bodensee.de  
www.hochrhein-bodensee.de

Verbandsvorsitzende  
Landrätin Marion Dammann

Verbandsdirektor  
K. H. Hoffmann-Bohner

Sachbearbeiter K. H. Hoffmann-Bohner  
+49 (0) 77 51 91 15-10  
hoffmann@hochrhein-bodensee.de  
50.341  
16.09.2016

### Teilrevision kantonaler Richtplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Teilrevision des kantonalen Richtplanes Stellung nehmen zu können und für die Fristverlängerung. In einer Informationsveranstaltung haben Sie dankenswerterweise die Teilrevision in ihren Grundzügen erläutert.

Zu den einzelnen Plankapiteln äußern wir uns wie folgt:

#### **2.5 Landschaft – Gebiete mit Vernetzungsfunktion Planungsgrundsatz 2.5 A und B sowie Festsetzung 2.5 A und B**

Der Regionalverband begrüßt die Förderung der Biodiversität und des Biotopverbundes durch Festlegung von Gebieten mit Vernetzungsfunktion sowie ihre Eintragung in die Richtplankarte. Von besonderer Bedeutung sind dabei der Rodabärg und die vorgelagerten Uferbereiche, da diese Bestandteil des internationalen/grenzüberschreitenden Wildtierkorridors Egg / Thayingen (CH) – Gailingen (DE) – Rodenberg / Rheinklingen (CH) sind.

Bei der Gesamtfortschreibung des Regionalplans Hochrhein-Bodensee werden auch die weiteren Gebiete mit Vernetzungsfunktion des Kantonalen Richtplans Thurgau im Bereich des Untersees sowie des Hochrheins in die Analyse der Biotopverbundkonzeption einbezogen.

#### **3.1 Gesamtverkehr**

##### **Planungsgrundsatz 3.1 D**

Der RVHB begrüßt die im Planungsgrundsatz genannten Ausführungen zu einem grenzüberschreitenden Verkehrsnetz. Für die nationalen und das europäische Infrastruktursystem(e) nehmen Grenzregionen wie die Bodenseeregion eine essentielle Scharnierfunktion wahr. Engpässe oder Lücken in der grenzüberschreitenden Verknüpfung der nationalen Verkehrssysteme behindern diese Scharnierfunktion und die Realisierung der großräumigen europäischen Verkehrskorridore in besonderem Maße. Die Entwicklung intermodaler Verkehrsketten und fortschrittlicher Verkehrsmanagementsysteme ist gerade in Grenzregionen durch schlecht vernetzte Infrastrukturen und nach wie vor bestehende Systembrüche an den nationalen Grenzen besonders schwierig.

### 3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Festsetzung 3.2 A - 3.202

Es wird begrüßt, dass sich der Kanton Thurgau für eine Verbesserung der Verbindung vom Raum Kreuzlingen nach Oberaach (OLS) einsetzt. Die geplante Kantonalstraßenverbindung wird mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft und nutzt das vorhandene Netz mit. Für Verkehre aus dem Bereich des an Kreuzlingen angrenzenden außerkantonalen Zentrums Konstanz bietet die geplante Hauptverkehrsstrasse eine bessere Verbindung in Richtung Amriswil.

### 3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

#### Planungsgrundsatz 3.3 B

- *Der Kanton Thurgau ist an den europäischen Fernverkehr wie folgt anzubinden:  
- in Zürich, Schaffhausen und Singen nach Stuttgart („Gäubahn“)*

Zur Gäubahn weisen wir auf folgenden Sachstand hin: Der Ausbau der Gäubahn hat eine wesentliche Bedeutung für alle Regionen entlang der Achse Stuttgart-Zürich. Zudem verbessert eine leistungsfähige Gäubahn mit schnelleren Fahrzeiten zwischen Stuttgart und Zürich u. a. auch die Anschlusssituation für die Hoahrheinbahn und des Schienenverkehrs aus bzw. in Richtung Konstanz.

Das Land Baden-Württemberg hat den Ausbau und Bau von Doppelspurabschnitten mit einer Gesamtlänge von 20 km für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Für den Ausbauabschnitt Horb-Neckarhausen läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren.

Das Ausbau-Projekt wird im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (März 2016) als „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs“, die in den „Vordringlichen Bedarf“ oder „Weiteren Bedarf“ aufsteigen können eingestuft. Gemäß der Projektbegründung wird die Maßnahme ggf. aufgrund zusätzlicher Voruntersuchungen in einem angepassten Projektzuschnitt bewertet. Unabhängig des noch ausstehenden Prüfergebnisses und dem Abschluss einer ggfs. neuen Projektdefinition ist es aus Sicht der Region Hoahrhein-Bodensee zweifellos, dass sich schnellere Verbindungen, stabilere und weniger verspätungsanfällige Fahrpläne, bessere Umsteigemöglichkeiten ohne einen abschnittswisen Ausbau nur sehr eingeschränkt realisieren lassen.

Für die Region Hoahrhein-Bodensee bleibt die Beschleunigung der Gäubahn ein zentrales Anliegen. Der geforderte zweigleisige Ausbau darf sich nicht weiter verzögern - das derzeitige Übergangskonzept (Interimskonzept), das unter anderem schlechtere Umsteigebeziehungen beim Knoten Singen zur Folge hat, darf kein Ewigkeitskonzept werden. Der RVHB hat daher in seiner Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan vom 2.5.2016 für die Rückkehr der Neigetechne und die Verkürzung der Reisezeiten plädiert und fordert die Aufnahme aller Maßnahmen zum Ausbau der Gäubahn in den „Vordringlichen Bedarf“. Nur diese Projektkategorie bietet realistische Chancen auf eine zeitnahe Umsetzung dieses international bedeutsamen Schienenprojektes.



Der Regionalverband bittet daher den Kanton Thurgau die o.g. Forderungen zum Ausbau der Gäubahn zu unterstützen.

#### **Zwischenergebnis 3.3 A**

- *Halbstundentakt Konstanz–Zürich(–Luzern)*
- *Stundentakt (Singen)–Konstanz–Kreuzlingen–Hafen–Romanshorn–Arbon–Rorschach–Bregenz/Chur*

Die o.g. Zwischenergebnisse werden begrüßt. Sie tragen zur Verbesserung der Qualität des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehrs bei.

- *Stundentakt zwischen St. Gallen–Romanshorn–Kreuzlingen–Hafen–Konstanz–Singen(–Basel)*

Zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke (Basel-Schaffhausen-Singen) weisen wir auf folgenden Sachstand hin: Es handelt sich dabei um ein zentrales Projekt zur nachhaltigen Optimierung des Schienennahverkehrs in Baden-Württemberg mit erheblicher grenzüberschreitender Bedeutung zur Schweiz sowie Bedeutung für Verkehre zwischen den Kantonen Basel, Schaffhausen und Aargau über deutsches Gebiet dar. Über die Hochrheinschiene wäre zudem eine schnelle Verbindung Basel – Schaffhausen und weiter nach St. Gallen möglich. Das Projekt hat damit eine weit über den bloßen infrastrukturellen Effekt hinausreichende Dimension. Es eröffnet mit seinen Synergien und positiven Wirkungen vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten der verbundenen Regionen und Kantone sowie der Kommunen entlang der Strecke. Vor allem ermöglicht die Elektrifizierung attraktive Durchbindungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr sowie im Verkehr zwischen schweizerischen Endpunkten über deutsches Gebiet. Mit diesem Projekt kann ein wichtiges Zeichen für die grenzüberschreitende Entwicklung von deutsch-schweizerischen Agglomerationen gesetzt werden, welches weit über den unmittelbaren Grenzraum hinaus reicht.

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke wird seit Jahren gefordert. Bisher war die Finanzierung des mit mindestens 160 Mio. € veranschlagten Projektes nicht gesichert, nach jetzigem Stand scheint eine Finanzierung über den Bund und das sogenannte „Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz“ (GVFG) möglich.

Nach der Elektrifizierung könnte auch der bisherige Stundentakt auf einen Halbstundentakt der schnellen Zuglinien des Interregio erweitert werden. Das Land Baden-Württemberg wäre bereit, das bestehende Angebot im IRE-Verkehr Basel - Schaffhausen - Singen auf seine Kosten zu einem durchgehenden Stundentakt (wochentags) auszubauen.<sup>1</sup>

#### **Festsetzung 3.3 A**

- *Stundentakt auf den schnellen S-Bahnlinien Weinfelden–Romanshorn und Weinfelden–Konstanz (2023) als Übergangsangebot bis zur Realisierung des Halbstundentakts im Schnellzugverkehr*

<sup>1</sup> Ein Halbstundentakt dieser Linie ist aktuell durch den SPNV-Landesstandard für Baden-Württemberg nicht gedeckt und könnte daher nicht vom Land Baden-Württemberg finanziert werden. Zur Realisierung würde daher eine Finanzierung der Mehrkosten durch die regionalen Partner auf Schweizer und deutscher Seite erforderlich.

Die o.g. Festsetzung wird begrüßt. Sie trägt zur Verbesserung der Qualität des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs bei.

### 3.9 Luftverkehr

#### **Planungsgrundsatz 3.9 B**

*Mit Blick auf den Betrieb des Flughafens Zürich setzt sich der Kanton für die Erreichung folgender Ziele ein:*

- *Die Fluglärmbelastung wird fair verteilt. Der Betrieb des Flughafens Zürich ist so weit als möglich auf der gewachsenen Nordausrichtung abzuwickeln. Die Folgen von Einschränkungen im Nord-Betrieb müssen angemessen verteilt werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. der lärmarme Gleitanflug, sollen konsequent angewendet werden.*
- *Auf einen Ausbau der Infrastruktur, die den Kanton Thurgau zusätzlich mit Lärm belasten würde – insbesondere auf die Verlängerung der Piste 28 – wird verzichtet*
- *(...)*

Zum Planungsgrundsatz 3.9 B ist Folgendes anzumerken:

Die genannte Zielsetzung einer „fairen Verteilung der Fluglärmbelastung“ wird seitens der Region Hochrhein-Bodensee ausdrücklich begrüßt.

Die o.g. Formulierung zum Thema „Nordausrichtung“, die einseitig zu Ungunsten der Region Hochrhein-Bodensee ausfällt, wird aus folgenden Gründen abgelehnt:

Der am 4.9.2012 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft unterzeichnete Vertrag über die Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (Staatsvertrag) wird den berechtigten Interessen der Region Hochrhein-Bodensee an einer nachhaltigen Verbesserung der derzeitigen Flugverkehrsbelastung nicht gerecht und wird daher abgelehnt.

Das von der Schweiz beantragte neue Anflugregime über Südbaden („Betriebsreglementsänderung 2014“) wird von der Region Hochrhein-Bodensee aus folgenden Gründen abgelehnt:

Der Antrag auf Änderung des Betriebsreglements beinhaltet im Wesentlichen die Entflechtung des Ostkonzeptes und des Südkonzeptes. Hierzu sollen aus dem Osten und Süden kommende Flugzeuge zunächst über den Landkreis Konstanz entlang der Staatsgrenze nach Norden an den Anflugpunkt über dem Schwarzwald-Baar-Kreis geführt werden. Aus Westen kommende Flugzeuge sollen über das Rheintal u. a. über Hohentengen und das Wutachtal zum selben Anflugpunkt über dem Schwarzwald-Baar-Kreis geleitet werden. Bei dem beantragten Ostkonzept, das während der abendlichen Sperrzeiten und tagsüber bei Westwindlagen praktiziert werden soll, erfolgt der Endanflug zwar wie bisher auch von Osten auf die Piste 28. Die „Reihung“ der Flugzeuge erfolgt aber über Südbaden an der Landesgrenze Deutschland/Schweiz, bevor sie über den Kanton Schaffhausen hinweg in den Endanflug geführt werden.





Insofern handelt es sich somit nicht um ein Ostkonzept, sondern um ein „verkapptes Nordanflugkonzept“. Damit würde die Nordausrichtung des Flughafens dauerhaft zu Lasten Deutschlands zementiert. Im Ergebnis würde die Flughafenbetreiberin zusätzlich zu dem tagsüber praktizierten Nordkonzept künftig den südbadischen Luftraum auch noch durch das Ostkonzept umfassend in Anspruch nehmen, d. h., der Flughafen könnte während der gesamten Betriebszeit von Norden angefliegen werden. Diese Planungen führen zwangsläufig zu Mehrbelastungen in den südbadischen Landkreisen Waldshut, Konstanz, Lörrach und im Schwarzwald-Baar-Kreis.

In der Waldshuter Erklärung vom 29.10.2014 wurde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass die für die Betriebsreglementsänderung beantragten Änderungen der 220. Durchführungsverordnung nicht vorgenommen werden. Diese Forderung wird vom RVHB vollumfänglich unterstützt.

In der Erklärung wird zum Schutz und zur Entlastung der Menschen in der Region gefordert, die Stuttgarter Erklärung vom 22.11.2009 umzusetzen. Diese Forderung wird vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee ebenfalls vollumfänglich unterstützt. Gemäß der Stuttgarter Erklärung ist der südbadische Raum – und damit auch die Region Hochrhein-Bodensee - nach wie vor bereit, einen beträchtlichen Teil der Anflüge zu tragen, allerdings nicht im bisherigen Umfang.

#### **4.2 Energie - Windenergie**

##### **Planungsgrundsatz 4.2 B in Verbindung mit 4.2 Q**

Der Planungsgrundsatz 4.2 B der Förderung einer umweltschonenden, diversifizierten, dezentralen und sicheren Energieversorgung, u.a. mit der Priorität des Ausbaus der Elektrizität aus erneuerbaren Energien mit dem Ziel, den Anteil der Elektrizität aus Kernenergie zu ersetzen, wird begrüßt. Hierzu wurden auf Basis der ‚Windpotenzialstudie Kanton Thurgau‘ acht potenzielle Standortgebiete für Windenergieanlagen ausgeschieden, die aufgrund der Windhöflichkeit einen wirtschaftlichen Betrieb erlauben und durch geringe Nutzungskonflikte gekennzeichnet sind. Unterschieden wird in Gebiete außerhalb und innerhalb von BLN-Gebieten.

Die Standortbeurteilung der einzelnen Potenzialbereiche erfolgt anhand einer Kriterienliste, die auch Sichtbarkeitsberechnungen einschließt. Diese legen als Berechnungshöhe eine angenommene Nabenhöhe von 120 m und eine Maximaldistanz von 10 km zugrunde. Die Erfahrung der laufenden Genehmigungsanträge in der Mittelgebirgslandschaft des Südschwarzwaldes wie auch im Hegau auf deutscher Seite zeigen, dass die Großwindanlagen zur Effizienzsteigerung inzwischen Nabenhöhen zwischen 134 m und 149 m, der Rotordurchmesser zwischen 115 m und 131 m und Gesamthöhen von zwischen 199 m und 212 m aufweisen, so dass von weitreichenderen Sichtbarkeiten aktueller Windenergieanlagen auszugehen ist.

Das grenznahe Windpotenzialgebiet Nr. 6 Rodabärg (Gebietsumgrenzung ca. 150m, potenzielle Anlagenstandorte gem. Potenzialstudie ca. 500 – 600 m bis zur Grenze) liegt in dem BLN-Gebiet Untersee-Hochrhein, das auf der deutschen Seite – zumindest teilträumlich – durch das Landschaftsschutzgebiet (LSG) Rheinufer Büsingen-Gailingen ergänzt und fortgeführt wird. Insbesondere an den Hangbereichen und den



Rheinuferebereichen überlagern sich großräumig die Sichtbarkeiten der in der Windpotenzialstudie des Kantons exemplarisch gerechneten Anlagenstandorte. Dieser Bereich des Hoahrheins wird landschaftlich als sehr sensibel eingestuft. Zudem empfiehlt die Vogelwarte Sempach das Windpotenzialgebiet Rodabärg aufgrund eines sehr hohen Konfliktpotenzials von einer weiteren Windplanung auszuschließen. Ergänzend weist der Regionalverband Hoahrhein-Bodensee darauf hin, dass sich in Gailingen Klinikrichtungen befinden, für die von einer besonderen Schutzwürdigkeit gegenüber Belastungen auszugehen ist. Dieses Windpotenzialgebiet wird daher seitens des Regionalverbands Hoahrhein-Bodensee kritisch gesehen.

Das Windpotenzialgebiet Nr. 7 Cholfirst liegt ebenso in einem BLN-Gebiet. Das LSG Rheinufer-Gailingen weist in diesem Bereich nur eine Tiefe  $\leq 50\text{m}$  auf. Die Entfernung des nächsten exemplarisch gerechneten Anlagenstandorts zu Siedlungsbereichen auf deutscher Seite (Büsing) beträgt ca. 1.500 – 2.000 m. Die vom Regionalverband in seiner eigenen Windenergieplanung zugrunde gelegten Abstände zu Siedlungsflächen werden damit eingehalten.

Die Frage und die Möglichkeiten erneuerbarer Energien wurde auch in der ROK-B bezüglich der Chancen und Risiken für die **international bedeutsame Kulturlandschaft und Tourismusregion Bodensee** intensiv diskutiert und war ein Themapunkt der zweiten CAMPUS-Veranstaltung „Energie und Landschaft“. Im Hinblick auf Großwindenergieanlagen wurde deutlich, dass der bei Sichtbarkeitsanalysen i.d.R. angesetzte Distanzbereich bis 10 km in dieser „offenen“ (See-) Landschaft als nicht ausreichend erachtet wird, sondern mit 20 km geprüft werden sollte. In der ROK-B wurde auf Grundlage einer orientierenden, großräumigen Sichtbarkeitsanalyse ein grenzüberschreitender Perimeter entwickelt, der nach Möglichkeit von Windenergieanlagen freigehalten werden sollte bzw. im Falle einer Planung einer vertieften Einzelfallbetrachtung der landschaftlichen und –ästhetischen Qualitäten und Wirkungen bedarf, um negative Wirkungen auf die international bedeutsame Kulturlandschaft und die Tourismusregion Bodensee ausschließen zu können<sup>2</sup>.

Die Ermittlung der Sichtbarkeit stellt hierbei nicht die erforderliche Landschafts-(bild-)analyse dar, sondern nur einen wichtigen Anhaltspunkt für die Abgrenzung des hinsichtlich der landschaftlichen Qualitäten, der Eigenart, der Schönheit und der Vielfalt der Landschaft vertieft zu untersuchenden Raums.

Gerade auf der vorsorgeorientierten Ebene der Richtplanung sollten diese großlandschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden. Die drei grenznahen Potenzialgebiete Nr.1 Salen-Reutenen, Nr.5 Ottenberg, Nr.6 Rodebärg liegen in diesem orientierenden Freihalteperimeter. Es wird daher angeregt, für diese eine vertiefte Betrachtung der möglichen negativen Wirkungen auf die Bodenseelandschaft durchzuführen und bei Ermittlung sehr erheblicher Beeinträchtigungen in die Abwägung einzubeziehen. Dies gilt in besonderem Maße für den in der ersten Kuppenlage zum Bodensee liegenden

---

<sup>2</sup> Stadtland: Zukunft der Raumentwicklung im Grenzraum von Deutschland, Österreich und Liechtenstein – Leitvorstellungen und Planungsprinzipien im DACH+ Raum, S. 42, Werkstattbericht im Auftrag der Raumordnungskommission Bodensee (ROK-B), Oktober 2014 sowie Sitzungsprotokolle der ROK-B



REGIONALVERBAND  
HOCHRHEIN-BODENSEE

Potenzialbereich Nr.1 Salen-Reutenen sowie für den etwas abgerückteren Potenzialbereich Nr.5 Ottenberg.

### 4.3 Stein- und Erdmaterial

#### **Planungsgrundsatz 4.3 A**

Der Planungsgrundsatz, dass die langfristige Eigenversorgung des Kantons mit Baurohstoffen (z.B. Kies, Sand, Ton) anzustreben ist, wird begrüßt.

Im Jahr 2012 wurden aus Baden-Württemberg rund 3,1 Mio. t an Steinen und Erden in die Schweiz exportiert. Davon entfallen nach dem Geschäftsbericht des Bundesverbandes Mineralische Rohstoffe 2013/2104 – beruhend auf der Datenbasis des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2013 – rund 1,65 Mio. t auf Kies, Sand und Quarzsand, sowie 0,64 Mio. t auf gebrochene Natursteine. Der Anteil der nach Deutschland aus der Schweiz importierten Kiese, Sande, Quarzsande und gebrochenen Natursteine lag bei 0,25 Mio. t. Aufgrund der geographischen Lage dürfte der überwiegende Anteil der rund 2,3 Mio. t in die Schweiz exportierten Kiese, Sande, Quarzsande und gebrochenen Natursteine aus den Regionen Hoahrhein-Bodensee, Südlicher Oberrhein und Bodensee-Oberschwaben stammen, wobei der Schwerpunkt aufgrund der Grenznähe bei den beiden erstgenannten Regionen liegt.

Eine Exportsteuerung ist nach dem deutschen Außenhandelsgesetz der Bundesrepublik Deutschland nicht zulässig. Ungeachtet dessen ist der RVHB der Meinung, dass Kiesexporte und Kiesimporte unter dem Postulat der nachhaltigen Rohstoffsicherung einen angemessenen Rahmen nicht überschreiten sollten.

### 5.6 Zollanlagen

#### **Planungsgrundsatz 5.6 A**

Der Planungsgrundsatz wird begrüßt.

Deutschland und die Schweiz haben vielfältige gegenseitige Beziehungen von denen beide Länder profitieren. Ein reibungsloser Grenzübergang ist wesentliche Voraussetzung dieser gut funktionierenden Beziehungen. Die schwierige verkehrliche Situation im Grenzbereich darf deshalb auf keinen Fall verschlechtert werden.

Aufgrund des § 4 der Organisationssatzung des Regionalverbandes Hoahrhein-Bodensee beschließt der Planungsausschuss über die Stellungnahme zu kantonalen Richtplänen. Da die nächste Planungsausschusssitzung am 18. Oktober 2016 stattfindet und dieser Termin bereits nach Ende der Anhörungsfrist liegt, wird diese Stellungnahme unter Vorbehalt der Zustimmung des Planungsausschusses abgegeben.

Mit freundlichen Grüßen

Karl Heinz Hoffmann  
Verbandsdirektor