

## **Große Anfrage**

**der Fraktion der FDP/DVP**

**und**

## **Antwort**

**der Landesregierung**

### **Bodenseeraum**

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

#### I. Wirtschaft und Tourismus

1. Welche Zielvorstellungen verfolgt die Wirtschaftsförderung im Bodenseehinterland und wie kann eine Nivellierung des Wohlstandsgefälles zwischen seenahen und seefernen Gebieten erreicht werden?
2. In welcher Form unterstützt die Landesregierung die Stadt Friedrichshafen als Messestandort?
3. Gibt es seitens der Landesregierung Konzepte, z. B. im Gesundheits- und Bildungsbereich, zum Ausgleich saisonbedingter Konjunkturschwankungen?

#### II. Verkehr

1. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind in den letzten drei Jahren im Bodenseeraum mit seenahen Gebieten (Bodenseekreis, Kreis Konstanz, Kreis Ravensburg, Kreis Sigmaringen) umgesetzt worden und welche Maßnahmen sollen in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden?
2. Wie hoch ist die Anzahl der Arbeitspendler in der Bodenseeregion zwischen den Anrainerstaaten und Deutschland und bestehen Pläne die Infrastruktur diesbezüglich anzupassen?
3. Existieren Pläne eine komplette Ortsumfahrung von Friedrichshafen durch die B 31 zu realisieren?
4. Unterstützt die Landesregierung den Flughafenstandort Friedrichshafen angesichts des neuen Flughafens im bayerischen Memmingen?
5. Welche Erfolge kann die Landesregierung bezüglich des Ausbaus und der Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen vermelden und wie sieht die weitere Planung aus?

6. Welche Erfolge kann die Landesregierung bezüglich der Elektrifizierung der Hochrheinstraße vermelden und wie sieht die weitere Planung aus?
7. Wie ist der Stand bezüglich einer leistungsfähigen Ost-West-Bahnverbindung im Bodenseehinterland (Strecke Sigmaringen–Aulendorf–Kißlegg) und was unternimmt die Landesregierung, um den Erhalt dieser Bahnverbindung zu sichern?

### III. Umwelt

1. Wie hat sich die Bevölkerung im Bodenseeraum in den letzten 20 Jahren entwickelt und welche ökologischen Belastungen sind durch die erhöhte Bevölkerungsdichte entstanden?
2. In welchem Umfang werden die natürlichen Lebensgrundlagen Wasser, Boden und Luft durch den zunehmenden Tourismus und die steigenden Freizeitanforderungen der Bodenseeanrainer beeinträchtigt und was unternimmt die Landesregierung diesen Belastungen entgegenzuwirken?
3. Wie gestalten sich die Zusammenarbeit mit den Anrainerstaaten im Umweltschutz, insbesondere bei der Überwachung und Verfolgung von Umweltstraftaten und ist gewährleistet, dass Umweldelikte von den einzelnen Anrainerstaaten gleichermaßen geahndet werden?
4. Welche Fortschritte sind beim Schilfprogramm zu verzeichnen und wie beurteilt die Landesregierung diese?

### IV. Landwirtschaft

1. Welche Bedeutung hat die Landwirtschaft in der Bodenseeregion (insb. für den Arbeitsmarkt, als Wirtschaftsfaktor, für den Erhalt der Kulturlandschaft, für den Tourismus, im Umweltschutz und im Landschaftsschutz)?
2. Was unternimmt die Landesregierung um den Wegfall der MEKA (Marktentlastungs- und Kulturlandschaftsausgleich)-Zulage der EU für die Milchbauern im Bodenseehinterland auszugleichen?
3. Welche Chancen räumt die Landesregierung der Landwirtschaft im Bodenseeraum bei der Produktion von regenerativen Energieträgern sowie verwertbaren nachwachsenden Rohstoffen ein und sieht sie hierin ein weiteres Bein für die regionale Landwirtschaft?
4. Welche Fortschritte zur Entlastung der Umwelt hat die Landwirtschaft durch die Absenkung des Nährstoffeintrages aufgrund extensiver Bewirtschaftung, Flächenstilllegung sowie des integrierten und alternativen Landbaus beigetragen und wie sollen zukünftig die zum Teil hiermit verbundenen Einbußen für die Landwirte ausgeglichen werden?

### V. Wasserschutz

1. Wie hat sich die Wasserqualität des Bodensees und seiner Zuflüsse in den letzten zwanzig Jahren entwickelt und welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Wasserqualität weiter zu verbessern?
2. Wo liegt die ökologische Belastungsgrenze des Bodensees bezogen auf die Selbstreinigungskraft des Wassers bei Schadstoffeintrag, die Uferverschmutzung und Ablagerungen in der Flachwasserzone sowie den stark anwachsenden Bootsverkehr und wie hoch ist die tatsächliche Belastung?
3. Was unternimmt die Landesregierung um die Sicherheit der Entnahmestelle der Bodenseewasserversorgung in Sipplingen zu gewährleisten?
4. Welche Pläne bestehen um dem seit einigen Jahren sehr niedrigen Pegelstand des Bodensees entgegenzuwirken?

VI. Hochwasserschutz

1. Was unternimmt die Landesregierung um einen wirkungsvollen Hochwasserschutz insb. in der östlichen Bodenseeregion weiterhin zu gewährleisten (besonders Argen und Eschach)?
2. Wie hoch waren die Entsorgungskosten des durch das Augusthochwasser 2005 aus Österreich und der Schweiz in den Bodensee gespülten Treibholzes und wer ist für diese Kosten aufgekommen (evtl. aufgrund vertraglicher Regelungen)?

31.07.2007

Dr. Noll, Dr. Wetzel  
und Fraktion

Antwort

Schreiben des Staatsministeriums vom 12. September 2007 Nr. 0141.5:

In der Anlage übersende ich unter Bezugnahme auf § 63 der Geschäftsordnung des Landtags von Baden-Württemberg die von der Landesregierung beschlossene Antwort auf die Große Anfrage.

Stächele

Minister für den Geschäftsbereich des Staatsministeriums  
und für europäische Angelegenheiten

**Anlage:** Schreiben des Umweltministeriums

Mit Schreiben vom 3. September 2007 Nr. 5-0141.5/211 beantwortet das Umweltministerium im Einvernehmen mit dem Wirtschaftsministerium, dem Ministerium für Arbeit und Soziales, dem Innenministerium, dem Finanzministerium, dem Justizministerium und dem Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum die Große Anfrage wie folgt:

**I. Wirtschaft und Tourismus***1. Welche Zielvorstellungen verfolgt die Wirtschaftsförderung im Bodenseehinterland und wie kann eine Nivellierung des Wohlstandsgefälles zwischen seenahen und seefernen Gebieten erreicht werden?*

Die Landesregierung gibt den Gebietskörperschaften im Lande bezüglich ihrer Wirtschaftsförderung keine verbindlichen Zielvorgaben vor. Diese Aufgabe obliegt im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung diesen selbst. Das Wirtschaftsministerium begleitet und fördert die in der Region entwickelten wirtschaftspolitischen Ziele.

Ein zentraler Wirtschaftssektor im Bodenseeraum – auch im Bodenseehinterland – ist die Tourismuswirtschaft. Das Wirtschaftsministerium leistet mit der Tourismusinfrastrukturförderung einen wichtigen Beitrag für die Entwicklung der Tourismuswirtschaft, von welchem die seenahen und seefernen Gebiete in vergleichbarer Weise profitieren. So wurden zwischen 1998 und 2007 in den Landkreisen Ravensburg und Sigmaringen touristische Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtvolumen von 9,23 Mio. Euro aus dem Tourismusinfrastrukturprogramm gefördert. Im gleichen Zeitraum wurden im Bodenseekreis und im Landkreis Konstanz touristische Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtvolumen von 9,69 Mio. Euro aus dem Tourismusinfrastrukturprogramm unterstützt.

Die Internationale-Bodensee Tourismus GmbH ist Träger des regionalen Tourismusmarketings für den Internationalen Bodensee und Oberschwaben. Die Landesregierung trägt über die Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg mit jährlich 122.500 Euro zu der Unterstützung dieses touristischen Marketings bei.

Durch die Förderung des Tourismus trägt das Wirtschaftsministerium dazu bei, dass sowohl die seefernen als auch die seenahen Gebiete ihre touristischen Stärken weiterentwickeln und auf dem Tourismusmarkt ausspielen können. Insgesamt ist der Tourismussektor ein Wirtschaftssektor, der dazu beitragen kann, dass die wirtschaftliche Entwicklung in seefernen und seenahen Gebieten möglichst ausgewogen verläuft.

Im Rahmen der Internationalen Bodenseekonferenz (IBK) arbeitet das Land Baden-Württemberg mit den grenznahen Kantonen der Schweiz, dem österreichischen Bundesland Vorarlberg und dem Freistaat Bayern zusammen. In Baden-Württemberg umfasst das Mandatsgebiet die Landkreise Sigmaringen, Ravensburg, Konstanz und den Bodenseekreis. Langfristiges Ziel ist eine integrierte Wirtschaftsregion mit internationaler Ausstrahlung, die sich wesentlich auf die Bündelung vorhandener Stärken und innovativer Ansätze sowie die Sicherung eines hohen Beschäftigungsniveaus konzentriert. Die Ziele der Zusammenarbeit werden derzeit neu in dem „Leitbild Bodensee“ zusammengefasst. Aus raumordnerischer Sicht ist im Hinblick auf die Voraussetzungen für eine ausgewogene Wirtschaftsentwicklung im Bodenseeraum auf das im aktuellen Leitbildprozess formulierte Ziel des sparsamen Umgangs mit den Bodenressourcen und deren nachhaltigen Sicherung hinzuweisen. Insbesondere die Sicherung von Freiflächen im ufernahen Bereich und die bauliche Innenverdichtung sollen Priorität genießen. Finanziell kommt für die Zusammenarbeit in der gesamten Bodenseeregion dem INTERREG-Programm der EU eine herausragende Bedeutung zu. In 2007 startet das INTERREG IV-Programm „Alpenrhein-Bodensee-Hochrhein“ mit seiner vierten Förderperiode. Angesichts einer verbesserten Mittelausstattung ist hier mit einem deutlichen Schub für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu rechnen.

Der Landesregierung und der für den Bodenseekreis zuständigen Wirtschaftsförderergesellschaft (WFB) liegen keine Kenntnisse vor, dass es im Bodenseekreis

zwischen den einzelnen Kommunen oder Gebietsregionen ein Wohlstandsgefälle gibt. Auch wissenschaftliche oder empirische Studien und Erhebungen zu diesem Thema sind aktuell ebenfalls nicht bekannt. Eine Differenzierung zwischen seenah und seefern findet in dieser Hinsicht ebenfalls nicht statt. Selbst die Gesellschafterkommunen der WFB im Bodenseekreishinterland werben mit der „Nähe zum See“.

Auch die beiden zuständigen Regionalverbände sehen keine gravierenden Unterschiede zwischen seenahen und seefernen Gebieten. Trotzdem verfolgen sie bereits seit vielen Jahren das Ziel, das Hinterland des Bodensees in seiner Entwicklung zu stärken. Aus raumordnungspolitischer Sicht geschieht dies auch zur Entlastung des Bodenseeuferbereichs. Durch entsprechende Festlegungen in den Regionalplänen, u. a. durch die Festlegung von regionalen Grünzügen, konnte in Teilen der Regionen die wirtschaftliche Entwicklung erfolgreich in das Bodenseehinterland gelenkt werden. Als Beispiele seien hier die Entwicklung des Mittelzentrums Pfullendorf sowie des Raums um das potenzielle Unterzentrum Salem genannt. Im Bereich Stockach wurde durch gezielte Änderung des Regionalplans (Zurücknahme des regionalen Grünzugs) die Errichtung eines interkommunalen Gewerbegebiets ermöglicht, um so weitere Anreize zur Entwicklung des Bodenseehinterlandes zu schaffen.

Weiterhin setzen sich die Regionalverbände des Bodenseeraums verstärkt für die Erhaltung bzw. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ein. Beispielhaft sei hier die Arbeit der Verbände zum Ausbau der Gäubahn sowie der Südbahn aufgeführt, die das Engagement der betroffenen Kommunen sowie der regionalen Wirtschaft zur Verbesserung des Schienenverkehrs bündeln.

### *2. In welcher Form unterstützt die Landesregierung die Stadt Friedrichshafen als Messestandort?*

Friedrichshafen ist nach Stuttgart wichtigster Messestandort in Baden-Württemberg für Messen mit internationaler Bedeutung. Im Rahmen des Messenentwicklungs- und Förderkonzeptes des Wirtschaftsministeriums hat das Land seit 2000 den Neu- und Ausbau der Messeanlagen in Friedrichshafen mit rund 23 Mio. Euro unterstützt.

Derzeit liegen neue Förderwünsche der Stadt Friedrichshafen für den Bau zweier zusätzlicher Messehallen vor. Die Koalitionsvereinbarung sieht jedoch bezüglich der Infrastrukturförderung für Messen keine Neumaßnahmen vor.

Aktuell wird im Auftrag des Wirtschaftsministeriums und in Zusammenarbeit mit den Messegesellschaften ein Gutachten zu den Entwicklungsperspektiven des Messelandes Baden-Württemberg erstellt.

### *3. Gibt es seitens der Landesregierung Konzepte, z. B. im Gesundheits- und Bildungsbereich, zum Ausgleich saisonbedingter Konjunkturschwankungen?*

Es ist ein wichtiges Anliegen der Tourismuspolitik des Landes, die Saisonabhängigkeit der Tourismuswirtschaft zu verringern. Diesem Anliegen tragen auch die Fördermaßnahmen des Wirtschaftsministeriums im Rahmen des Tourismusinfrastrukturprogramms Rechnung. So wurden zwischen 1998 und 2007 im Bodenseekreis sowie in den Landkreisen Konstanz, Ravensburg und Sigmaringen saisonverlängernde touristische Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtvolumen von 14,54 Mio. Euro aus dem Tourismusinfrastrukturprogramm gefördert. Damit wurden Investitionen in einem Gesamtvolumen von 55,36 Mio. Euro angestoßen. Bei einem gesamten Fördervolumen in diesen Kreisen aus dem Tourismusinfrastrukturprogramm von 18,92 Mio. Euro im genannten Zeitraum entfielen damit rund 77 Prozent der Fördermittel auf die Unterstützung saisonverlängernder touristischer Vorhaben. Gleichwohl ist festzuhalten, dass das Tourismusinfrastrukturprogramm ein antragabhängiges Förderprogramm ist. Die Kommunen legen im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung fest, welche touristischen Vorhaben sie planen und auch finanziell umsetzen wollen und können. Schwerpunkte bzw. einen Fördervorrang gibt es für innovative Vorhaben, Kooperationsvorhaben und für Vorhaben in die Basiseinrichtungen der touristischen Infrastruktur. Die ge-

nannten Förderzahlen belegen, dass die Kommunen stets darauf bedacht sind, besonders auch in saisonverlängernde Einrichtungen für ihre Gäste zu investieren.

## II. Verkehr

*1. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind in den letzten drei Jahren im Bodenseeraum mit seenahen Gebieten (Bodenseekreis, Kreis Konstanz, Kreis Ravensburg, Kreis Sigmaringen) umgesetzt worden und welche Maßnahmen sollen in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden?*

a) In den letzten drei Jahren fertig gestellt:

Für den Betrieb der Katamaranverbindung zwischen Konstanz und Friedrichshafen wurden die infrastrukturellen Voraussetzungen in den Häfen Konstanz und Friedrichshafen geschaffen.

Am Flughafen Friedrichshafen wurden Infrastrukturmaßnahmen in lediglich geringerem Umfang (u. a. Verlagerung der Gerätewerkstatt und Neubau der Feuerwache) getätigt.

Im Schienenverkehr hat das Land nur insoweit einen Überblick über die getätigten und geplanten Investitionen der DB AG, als es diese mitfinanziert oder in die Planungen einbezogen ist.

In Friedrichshafen hat die DB Netz AG ein neues elektronisches Stellwerk errichtet.

Im Landkreis Sigmaringen wurde die Donaubahn für den Einsatz von Neitecfahrzeugen ausgebaut.

In den letzten drei Jahren wurde im gesamten Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (Bus und Schiene) in den vier Landkreisen des Bodenseeraums eine Vielzahl von verschiedenen Infrastrukturmaßnahmen mit einer Gesamthöhe von fast 9,7 Mio. Euro gefördert. Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Jahre und Landkreise:

Landkreis	2004	2005	2006	gesamt in T €
FN	558,3	1.381,3	1.083,8	3.023,4
KN	384,1	480,0	480,0	1.344,1
RV	1.371,0	546,7	2.460,3	4.378,2
SIG	179,5	460,9	290,0	930,3
<b>insgesamt</b>	<b>2.492,9</b>	<b>2.868,9</b>	<b>4.314,1</b>	<b>9.676,0</b>

Die Einzelmaßnahmen ergeben sich aus der Aufstellung in der Anlage 1.

b) Für die nächsten fünf Jahre geplant:

Als wohl wichtigstes Planungsvorhaben im Schienenverkehr ist die Elektrifizierung der Südbahn Ulm–Friedrichshafen–Lindau zu nennen. Sie soll bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 abgeschlossen sein.

Im Bereich des ÖPNV sind im Bodenseeraum in den nächsten fünf Jahren die nachfolgenden Maßnahmen geplant, angemeldet bzw. in der Diskussion:

- Kreis Konstanz:
  - ZOB Engen;
  - ZOB am Bahnhof, Konstanz;
  - Busbeschleunigungsmaßnahmen, Singen.
- Kreis Sigmaringen:
  - Neubau von Bushaltestellen beim Schulzentrum in Meßkirch.

- Bodenseekreis:
  - Bau von 4 Bushaltestellen beim Bahnhof in Markdorf.

Ferner sind im Rahmen des IGA-Projektes 2017 (Internationale Gartenausstellung im Bodenseeraum) zwei Projekte angemeldet:

- a) Neubau eines Busbahnhofes in Pfullendorf Kreis Sigmaringen;
- b) Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes beim Stadtbahnhof Friedrichshafen.

Geplant ist ferner, den Bahnhof Radolfzell zu modernisieren und dabei auch das städtebauliche Umfeld neu zu gestalten.

Um auch in der Zukunft auf dem Luftverkehrsmarkt wettbewerbsfähig sein zu können, plant die Flughafen Friedrichshafen GmbH in den nächsten Jahren umfangreiche Investitionsmaßnahmen. Bis 2008/2009 sollen nach den bisherigen Planungen der Neubau des Abflugterminals, die Erweiterung des Anflugterminals sowie die Gate-Erweiterung realisiert werden. Darüber hinaus stehen in den nächsten Jahren Ergänzungen im Bereich der Parkierung sowie der Betriebseinrichtungen an.

*2. Wie hoch ist die Anzahl der Arbeitspendler in der Bodenseeregion zwischen den Anrainerstaaten und Deutschland und bestehen Pläne die Infrastruktur diesbezüglich anzupassen?*

Dem Innenministerium liegen keine Daten zu den Pendlerbewegungen zwischen Baden-Württemberg und Österreich sowie der Schweiz vor. Zur Infrastruktur allgemein kann festgestellt werden, dass die bestehende Verkehrsinfrastruktur zwischen Deutschland und den Anrainerstaaten für die regionalen Mobilitätsanforderungen ausreichend dimensioniert ist.

*3. Existieren Pläne eine komplette Ortsumfahrung von Friedrichshafen durch die B 31 zu realisieren?*

Vom Baulastträger Bund ist vorgesehen, für die Stadt Friedrichshafen abschnittsweise eine Ortsumgehung im Zuge der B 31 zu realisieren.

Der Bauabschnitt I von „Friedrichshafen/Löwental bis Friedrichshafen/Ost“ wurde 1979 für den Verkehr freigegeben. Der Bauabschnitt II A, „Friedrichshafen/Waggerhausen bis Friedrichshafen/Löwental“ wurde am 7. Dezember 2001 für den Verkehr freigegeben. Für den Bauabschnitt II B „Immenstaad bis Friedrichshafen/Waggershausen“ wurde im November 2002 das Planfeststellungsverfahren beantragt. Im Planfeststellungsverfahren sind nach der Planauslegung neben den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ca. 1.800 private Einsprüche eingegangen. Die Pläne wurden nach 5-tägiger Erörterungsverhandlung überarbeitet und im Februar 2007 wiederum ausgelegt. Zurzeit werden die erneuten ca. 2.550 privaten Einsprüche gegen die überarbeiteten Pläne bearbeitet. Zudem ist das Projekt „B 31 Friedrichshafen/Waggershausen bis FN/B 30 alt“ (2. Fahrbahn) im aktuellen Bedarfsplan 2004 im Vordringlichen Bedarf eingestuft.

*4. Unterstützt die Landesregierung den Flughafenstandort Friedrichshafen angesichts des neuen Flughafens im bayerischen Memmingen?*

Mit den unter II. 1. dargelegten Investitionsmaßnahmen will die Flughafen Friedrichshafen GmbH die erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung stellen, um die Attraktivität des Flughafens Friedrichshafen zu erhöhen und die Konkurrenzfähigkeit im Verhältnis zu anderen Wettbewerbern, insbesondere dem Regionalen Verkehrsflughafen Allgäu (Memmingerberg), sicherzustellen.

Die Landesregierung wird die geplanten Investitionsmaßnahmen im Rahmen ihrer haushaltsrechtlichen Möglichkeiten unterstützen. Allerdings halten sich die finanziellen Spielräume angesichts der stark reduzierten Haushaltsmittel, die für eine Förderung der Ausbaumaßnahmen an Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen durch das Land zur Verfügung stehen, in engen Grenzen. Nach derzeitiger

Planung sind die Haushaltsmittel für 2007 und 2008 wegen anderweitiger Festlegungen bereits verpflichtet, für die späteren Jahre bleibt der Staatshaushaltsplan abzuwarten.

*5. Welche Erfolge kann die Landesregierung bezüglich des Ausbaus und der Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm und Friedrichshafen vermelden und wie sieht die weitere Planung aus?*

Der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau ist sowohl im Bedarfsplan Schiene 2004 als auch im Investitionsrahmenplan des Bundes bis 2010 enthalten. Für das Projekt stand zunächst die erforderliche gesamtwirtschaftliche Einzelbewertung noch aus. Aus diesem Grunde wurde vom Bundesverkehrsministerium eine zwischen den Projektbeteiligten in der Schweiz, in Österreich und in Deutschland abgestimmte Studie in Auftrag gegeben. Der Schwerpunkt dieser Studie lag in der Harmonisierung der Prognoseprämissen für das Jahr 2015 und aufbauend auf den harmonisierten Nachfrageprognosen in der Ermittlung der Nutzen und Kosten des Projektes auf deutscher Seite.

Die Studie ergab ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,4. Derzeit wird seitens der Region und des Landes der Abschluss einer Planungsvereinbarung über die Elektrifizierung der Gesamtstrecke verhandelt. Seitens des BMVBS wird die Elektrifizierung davon abhängig gemacht, dass die Region die Planungskosten vorfinanziert und 50 % der Kosten aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG finanziert werden.

Es wird angestrebt, den elektrischen Betrieb zum Fahrplan 2012 (Dezember 2011) aufnehmen zu können.

*6. Welche Erfolge kann die Landesregierung bezüglich der Elektrifizierung der Hochrheinstraße vermelden und wie sieht die weitere Planung aus?*

Bei dieser Maßnahme würde es sich um eine reine Nahverkehrsmaßnahme handeln, die aus Regionalisierungsmitteln oder aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 BSchwAG finanziert werden müsste. Im Rahmen des Regio-S-Bahn-Konzeptes ist eine Elektrifizierung nicht mehr geplant. Deshalb gibt es auch seitens des Landes keine entsprechenden Pläne.

*7. Wie ist der Stand bezüglich einer leistungsfähigen Ost-West-Bahnverbindung im Bodenseehinterland (Strecke Sigmaringen–Aulendorf–Kißlegg) und was unternimmt die Landesregierung, um den Erhalt dieser Bahnverbindung zu sichern?*

Die Landesregierung sichert die Strecke durch die Bestellung der folgenden Nahverkehrsleistungen:

- Auf der Strecke Sigmaringen–Aulendorf (Kursbuchstrecke 766) einen verdichteten Stundentakt,
- auf der Strecke Aulendorf–Kißlegg (Kursbuchstrecke 755) einen verdichteten Zweistundentakt.

Diese Bestellvolumen reichen aus, um die Strecken hinsichtlich ihrer Instandhaltung dauerhaft zu sichern und in guter Qualität vorzuhalten. Die Oberbauinfrastruktur wird zurzeit abschnittsweise erneuert. Weitere signaltechnische Modernisierungen sind geplant.

Die Reisendenzahlen auf der Strecke Aulendorf–Kißlegg haben nach einem kürzungsbedingten Einbruch im Jahr 2005 inzwischen wieder das Niveau vor der Leistungsreduzierung erreicht. Diese positive Entwicklung der Reisendenzahlen ist auch auf das stark gestiegene Engagement der angrenzenden Gemeinden und des Landkreises zurückzuführen, die in einem Arbeitskreis das Bus-Schiene-Konzept optimieren sowie die Kommunikation und Information verbessern.

### III. Umwelt

- 1. Wie hat sich die Bevölkerung im Bodenseeraum in den letzten 20 Jahren entwickelt und welche ökologischen Belastungen sind durch die erhöhte Bevölkerungsdichte entstanden?*
- 2. In welchem Umfang werden die natürlichen Lebensgrundlagen Wasser, Boden und Luft durch den zunehmenden Tourismus und die steigenden Freizeitanprüche der Bodenseeanrainer beeinträchtigt und was unternimmt die Landesregierung diesen Belastungen entgegenzuwirken?*

Zwischen 1986 und 2006 hat sich nach Angaben des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Regionaldatenbank) die Bevölkerung des Bodenseekreises um etwa 19% auf eine Bevölkerungsdichte von inzwischen ca. 310 Einwohner pro Quadratkilometer erhöht, im Landkreis Konstanz stieg die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum um 18% auf nunmehr 336 Einwohner/km<sup>2</sup>. Im Vergleich zu den Entwicklungen im Land mit einem Anstieg von 16% in den letzten 20 Jahren und einer Dichte von ca. 300 Einwohnern/km<sup>2</sup> im Jahr 2006 zeigen diese Zahlen, dass die Bevölkerung im Bodenseeraum schneller wächst als im Landesdurchschnitt und die Bevölkerungsdichte und damit der Siedlungsdruck den Landeswert übersteigt. Dies ist ein Indiz für einen vermehrten Zuzug in den landschaftlich und kulturell attraktiven Bodenseeraum. Auch der Drang zu einem Zweitwohnsitz in Bodenseenähe ist hier zu beobachten. Dies hat insbesondere in Seenähe einen Anstieg im Flächenverbrauch zur Folge.

Die ökologischen Belastungen einer weiteren Erhöhung der Bevölkerungsdichte, wie die Zunahme der Verkehrsdichte oder der Anstieg des Müllaufkommens, aber auch die zunehmende Nutzungskonkurrenz insbesondere des Bodensees selbst (Freizeitverkehr, Bodenseewasserversorgung) sind Probleme, denen sich die Akteure vor Ort stellen müssen.

Auch die mit dem Anstieg des Flächenverbrauchs einhergehenden ökonomischen Folgekosten, wie z. B. der notwendige weitere Ausbau der Infrastruktur insbesondere zur Ver- und Entsorgung der Einwohner, aber auch die Beeinträchtigung der Attraktivität des Landschaftsraumes für den Tourismus sind in diesem Zusammenhang wichtige Gesichtspunkte.

Die Bedeutung von Natur und Landschaft als Orte der Erholung hat in den zurückliegenden Jahren deutlich zugenommen. Aufgrund eines begrenzten Landschaftsangebotes und infolge unterschiedlich strukturierter Landschaftsräume stehen Erholungssuchenden nur noch eingeschränkt Erholungsräume zur Verfügung. Die fortschreitende Zunahme von „Naturesport“-Aktivitäten führt insbesondere in landschaftlich attraktiven sowie nahe bei urbanen Zentren gelegenen Landschaftsräumen zu Belastungen für Mensch und Umwelt. Begleiterscheinungen, wie hohes Verkehrsaufkommen, Vandalismus, steigendes Müllaufkommen, aber auch Konflikte innerhalb und zwischen Nutzergruppen sind wichtige und ernst zu nehmende Probleme des Tourismus-Managements. Erholungssuchende weichen auf geeignet erscheinende, meist geringer frequentierte Landschaftsräume aus, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Dabei verlagern sie die sozialen Belastungen in den ökologischen Sektor. Der Anteil ungestörter Landschaftsräume nimmt ab und eine unkontrollierte „Nutzung“ vieler Naturräume ist die Folge.

Bei über 2 Mio. Touristen pro Jahr steigen die Abwassermengen in der Haupturlaubszeit, sodass die Kommunen die Kapazitäten ihrer Kläranlagen an diese Spitzenbelastungen anpassen mussten. Die Beeinträchtigungen insbesondere der Ufer- und Flachwasserzone des Bodensees nimmt durch Badenutzung und Freizeitschiffahrt zu (Trittbelastung, lokale Verschmutzung durch Abfall, Verlärmung).

Der Schutz des Bodensees ist seit vielen Jahren eine wichtige Aufgabe der Landespolitik. Ziel ist ein intaktes, auf Dauer stabiles Ökosystem. Das Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Umweltaspekte mit Auswirkungen auf das Ökosystem Bodensee in alle Politikbereiche einbezogen werden. Deshalb hat die Landesregierung bereits im November 1994 das Umweltprogramm für den Bodenseeraum

(UBR) verabschiedet. Dieses Programm trägt dem Anspruch eines gesamtheitlichen Umweltschutzes Rechnung. Gerade der sensible Bodenseeraum bedarf der politischen notwendigen Bündelung der Umweltaspekte.

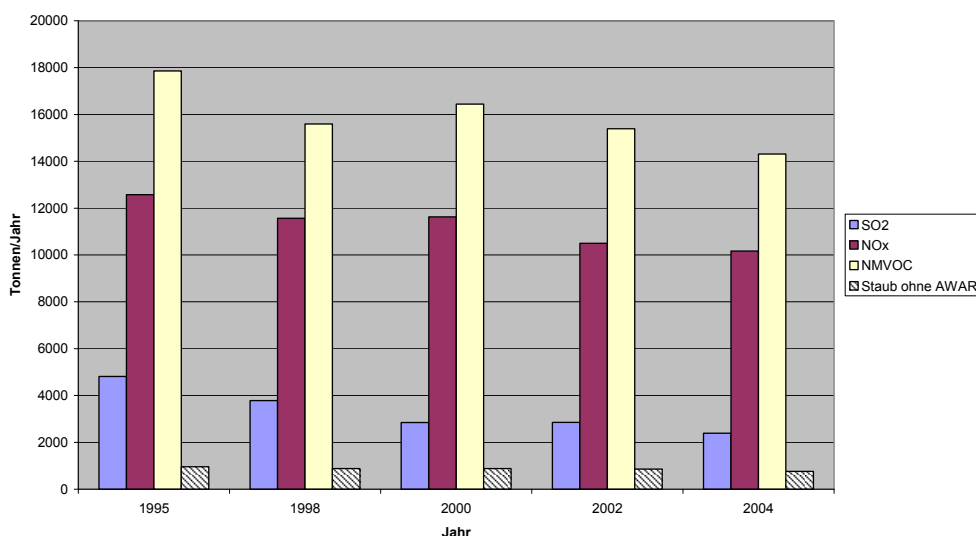
Die Rolle des Bodensees als ökologisch wertvolles Habitat, als attraktiver Lebensraum für den Mensch, als Trinkwasserspeicher für mehr als vier Millionen Menschen und als Wirtschaftsraum führt zwangsläufig zu zahlreichen Nutzungs- und Zielkonflikten. Diese haben sich in der Vergangenheit kontinuierlich verschärft und stellen eine Gefahr für die Funktionsfähigkeit des empfindlichen Ökosystems Bodensee dar. Das Umweltprogramm für den Bodenseeraum ist ein gesamtschauliches Programm zur Bündelung fachlicher und fachübergreifender Belange und Vorhaben zur weiteren Stabilisierung des Bodenseeraums. Konkret enthält das Programm dazu Maßnahmen im landwirtschaftlichen Bereich mit dem Ziel der verstärkten Erosionsminderung und weiterer Reduzierung diffuser Einträge von Schad- und Nährstoffen sowie Maßnahmen zur Gewässerökologisierung und zur gewässerorientierten Wirtschaftsweise im Gewässerrandbereich. Weiter sind Maßnahmen für den Bereich der Siedlungen zur Reduzierung der Schad- und Nährstofffrachten aus Haushalten und aus Industrie und Gewerbe, Maßnahmen im Verkehrsbereich zur Verbesserung einer seefernen Infrastruktur und einer seenahen Schieneninfrastruktur einschließlich der Sicherung des Transports wassergefährdender Stoffe sowie Überlegungen zur Reduzierung der Schifffahrtseinrichtungen zur Entlastung von Flachwasser und Uferbereich und Maßnahmen zur Entschärfung der Auswirkungen des Tourismus im Sinne der Entwicklung eines sanften Tourismus.

In den Jahren der Umsetzung des Umweltprogramms Bodenseeraum konnte eine Vielzahl von Maßnahmen verwirklicht werden, die eine positive Auswirkung auf den Bodenseeraum entfalten. Neben der signifikanten Verbesserung der Gewässerqualität des Bodensees konnte eine Vielzahl von Maßnahmen, z. B. des öffentlichen Personennahverkehrs, verwirklicht werden (siehe auch Ziffer II).

Der Bereich der Luftschadstoffe soll im Folgenden näher beleuchtet werden:

Trotz einer Zunahme der Einwohnerzahl in den Landkreisen Konstanz, Ravensburg und Bodenseekreis sind die Emissionen der Luftschadstoffe Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>), Stickstoffoxid (NO<sub>x</sub>), organische Kohlenwasserstoffe (ohne Methan) (NMVOC) und Staub (ohne Aufwirbelungen und Abrieb) seit den Erhebungen im Jahr 1995 zurückgegangen. Das folgende Diagramm zeigt die Entwicklung der einzelnen Schadstoffkomponenten über den Verlauf der Jahre 1995 bis 2004.

Luftemissionen des Bodenseeraums



Die Angaben zu den Luftemissionen sind dem Emissionskataster Baden-Württemberg entnommen und berücksichtigen die Quellengruppen Verkehr (Straßen-

verkehr, Schienen-, Schiff- und bodennaher Flugverkehr, Motorsport), kleine und mittlere Feuerungsanlagen, Industrie und Gewerbe, biogene Systeme (Landwirtschaft, Nutztierhaltung, Böden, Vegetation, Gewässer) und sonstige technische Einrichtungen (Abfallwirtschaft, Geräte und Maschinen).

Für den Tourismus liegen keine gesonderten Erhebungen im Bereich der Luftqualität vor. Jedoch stehen zur Beurteilung der Luftqualität im Bodenseegebiet die langjährigen Datenreihen der zwei Messstationen Friedrichshafen (seit 1987) und Konstanz (seit 1990) zur Verfügung, die eine gesamtanschauliche, auch in weiten Teilen die Auswirkungen durch den Tourismus einschließende, Beurteilung der Luftqualität erlauben.

Bei den Luftschadstoffen Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Benzol und Blei ist an den Messstationen ein deutlicher Rückgang der Jahresmittelwerte festzustellen. Die Werte für Schwefeldioxid, Benzol und Blei liegen insgesamt auf einem sehr niedrigen Niveau, sodass die Messungen eingestellt wurden. Die Komponente Ozon zeigt eine leicht zunehmende Tendenz über die letzten Jahre, während beim Verlauf der Feinstaub PM10-Belastung seit 1999 keine Tendenz einer Zuo- oder Abnahme zu erkennen ist (siehe Anlage 2).

Eine nachhaltige Siedlungsentwicklung und Nutzung der Flächen und Böden kann nicht einseitig durch Vorgaben der Landesregierung bestimmt werden. Vielmehr ist ein breiter gesellschaftlicher Konsens nötig, um den Bewusstseinswandel zu erreichen und Akzeptanz für konkrete Maßnahmen zu fördern. Deshalb wurde im Jahr 2004 das Aktionsbündnis „Flächen gewinnen in Baden-Württemberg“ ins Leben gerufen. Dieses Bündnis zielt darauf ab, den politischen Konsens für eine verstärkte Innenentwicklung und für mehr Flächeneffizienz zu verbreitern, die Rahmenbedingungen zu verbessern und die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen in der kommunalen Praxis anzuregen. Auch im Bodenseeraum hat das Umweltministerium in diesem Rahmen breite Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt. So wurde im Oktober 2005 eine Kommunalkonferenz veranstaltet, bei der kommunale Praktiker die Vorteile der Innenentwicklung und Nutzung von Brachflächenrecycling vorgestellt haben.

Die Landesregierung verfolgt im Sinne einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung das Ziel, die sinnvoll nutzbaren Potenziale für den Tourismus auch im Bodenseeraum auszuschöpfen und die Tourismuswirtschaft weiter zu stärken. Denn die Tourismuswirtschaft leistet einen wesentlichen Beitrag für eine positive Beschäftigungsentwicklung gerade auch im Bodenseeraum. Besonders im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Tourismus sollte der Schwerpunkt der Tourismuswirtschaft auf qualitativ hochwertigen Angeboten liegen. Dabei ist es besonders auch Aufgabe der Tourismuswirtschaft selbst, Angebote für einen möglichst umweltverträglichen, sanften Tourismus zu machen, zumal solche Angebote auf eine positive Nachfrage treffen.

*3. Wie gestalten sich die Zusammenarbeit mit den Anrainerstaaten im Umweltschutz, insbesondere bei der Überwachung und Verfolgung von Umweltstraftaten und ist gewährleistet, dass Umweldelikte von den einzelnen Anrainerstaaten gleichermaßen geahndet werden?*

Durch die Internationale Bodenseekonferenz (IBK) ist ein kooperativer Zusammenschluss der an den Bodensee angrenzenden und mit ihm verbundenen Länder und Kantone Baden-Württemberg, Schaffhausen, Zürich, Thurgau, Sankt Gallen, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Fürstentum Liechtenstein, Vorarlberg und Bayern gegeben. Im Bereich des Umweltschutzes wird dadurch eine Zusammenarbeit in den verschiedenen Umweltmedien gewährleistet.

Die Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee (IGKB) wurde 1959 ins Leben gerufen. Ihre Gründung hatte zum Ziel, gemeinsame Anstrengungen für die Reinhaltung des Bodensees in der Schweiz, in Deutschland und Österreich einzuleiten und zu koordinieren. Das „Übereinkommen über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung“ trat 1961 in Kraft und bildete die Basis für die erfolgreiche Arbeit der Kommission. 1967 verabschiedete die Kommission die „Richtlinien für die Reinhaltung des Bodensees“. Diese wurden zuletzt 2005 aktualisiert und fortgeschrieben. Mitglieder der IGKB sind: Baden-Württemberg, Bay-

ern, Österreich, die Schweiz sowie die Kantone Sankt Gallen, Thurgau und Graubünden; das Fürstentum Liechtenstein entsendet Vertreter in die Kommission.

Die Zusammenarbeit auf dem Polizeisektor mit den Seeanrainerstaaten im Bereich des Umweltschutzes gestaltet sich reibungslos und gut. Zur weiteren Optimierung wurde u. a. eine Kommission zur Gewässerreinigung und der gemeinsamen Entwicklung von Umweltvorschriften eingerichtet. Weiter finden regelmäßige Besprechungen der Leiter der Wasserschutzpolizeidienststellen der Seeanrainerstaaten statt. Zudem erfolgen regelmäßige gegenseitig abgestimmte Gewässerschutzstreifen mit Polizeibooten und monatliche Gewässerüberwachungsflüge. Bei akuten Umweltverschmutzungen, die den Bodensee betreffen können, erfolgt die länderübergreifende Zusammenarbeit auf Grundlage des „Internationalen Alarm- und Einsatzplans der Schadensabwehr Bodensee“.

Inwieweit gewährleistet ist, ob Umweltdelikte in den einzelnen Seeanrainerstaaten gleichermaßen geahndet werden, kann nicht beurteilt werden. Hierzu liegen dem Innenministerium keine Erkenntnisse vor.

Ferner haben die Leiter der Staatsanwaltschaften Konstanz und Ravensburg berichtet, dass die Zusammenarbeit zwischen den Strafverfolgungsbehörden der Anrainerstaaten auf dem Gebiet des Umweltstrafrechts problemlos funktioniert. So wurde etwa nach dem Giftanschlag auf die Bodenseewasserversorgungsanlage in Sipplingen im Rahmen der Rechtshilfe sehr gut mit den schweizerischen Behörden zusammengearbeitet. Trotz der nicht ganz unstrittigen Frage des Grenzverlaufs im Bodensee gab es bislang weder positive noch negative Kompetenzkonflikte bei der Verfolgung von Umweltstraftaten.

Die strafrechtliche Ahndung von Umweltdelikten richtet sich nach den jeweils einschlägigen nationalen Gesetzen, weshalb in den Anrainerstaaten keine abgestimmte Sanktionspraxis existiert. Es ist auch nicht möglich, auf eine gleichartige Ahndung von Umweltstraftaten durch die Gerichte hinzuwirken, weil dies einen unzulässigen Eingriff in die richterliche Unabhängigkeit darstellen würde.

#### *4. Welche Fortschritte sind beim Schilfprogramm zu verzeichnen und wie beurteilt die Landesregierung diese?*

Am Bodensee sind etwa 47% des Ufers als Naturfern bzw. verbaut einzustufen. Durch Renaturierungsmaßnahmen wird der ökologische Zustand der Ufer- und Flachwasserzonen des Sees laufend verbessert. In den letzten Jahrzehnten wurden insgesamt etwa 25 km Ufer renaturiert. Bei diesen Maßnahmen wurden in der Vergangenheit auch Schilfanpflanzungen durchgeführt.

Zum Schutze der Schilfbestände wird regelmäßig bei größeren Hochwasserereignissen das Treibholz entfernt. Ferner sind durch die erfolgreichen Reinhaltmaßnahmen im Bereich der Abwasserreinigung die Schilfbestände nicht mehr durch Algenmassenentwicklungen gefährdet.

Im Übrigen hat die Landesregierung kein gesondertes „Schilfprogramm“ am Bodensee aufgestellt. Die Schilfbestände wurden 1999 durch das damalige Extremhochwasser teilweise geschädigt. Mittlerweile breiten sich die Schilfbestände am Bodensee (begünstigt durch die seit 2003 niedrigen Wasserstände) wieder aus. Insgesamt können die Schilfbestände am Bodensee als zurzeit nicht gefährdet eingestuft werden.

## IV. Landwirtschaft

### *1. Welche Bedeutung hat die Landwirtschaft in der Bodenseeregion (insb. für den Arbeitsmarkt, als Wirtschaftsfaktor, für den Erhalt der Kulturlandschaft, für den Tourismus, im Umweltschutz und im Landschaftsschutz)?*

Der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche ist im Bodenseeraum deutlich höher als im Landesdurchschnitt von Baden-Württemberg. Ebenso ist der Anteil der in der Land- und Forstwirtschaft Erwerbstätigen sowie der Anteil der Landwirtschaft an der Bruttowertschöpfung im Bodenseekreis wegen des beachtlichen Stellenwertes der Sonderkulturen überdurchschnittlich hoch.

Die Bedeutung der Landwirtschaft in der Bodenseeregion erschließt sich aus den Strukturdaten in der nachfolgenden Zusammenstellung für die Landkreise Konstanz und Bodenseekreis.

<b>Strukturdaten der Landwirtschaft in der Bodenseeregion (2005)</b>						
	<b>Bodenseekreis</b>		<b>Konstanz</b>		<b>Baden-Württemberg</b>	
		%		%		%
<b>Bodenfläche in ha</b>	<b>66.478</b>	<b>100</b>	<b>81.797</b>	<b>100</b>	<b>3.575.174</b>	<b>100</b>
davon Waldfläche	18.594	28	27.189	33	1.363.025	38
Landwirtschaftsfläche	37.535	56	40.939	50	1.655.939	46
<b>Erwerbstätige</b>	<b>98.800</b>	<b>100</b>	<b>123.100</b>	<b>100</b>	<b>5.338.100</b>	<b>100</b>
davon: Land- und Forstwirtschaft	3.500	3,5	2.900	2,4	110.800	2,1
Bruttowertschöpfung in Mrd. €	5,6		6,4		290,0	
Anteil Land- und Forstwirtschaft in %	1,4		1,0		0,8	
<b>Landwirtschaftliche Betriebsstruktur</b>						
<b>Anzahl Betriebe</b>	<b>1.748</b>	<b>100</b>	<b>986</b>	<b>100</b>	<b>50.870</b>	<b>100</b>
davon 2 - 10 ha	769	44	337	34	19.333	38
10 - 30 ha	663	38	290	29	16.075	32
30 - 50 ha	179	10	109	11	6.764	13
50 - 100 ha	119	7	171	17	6.381	13
>100 ha	18	1	79	8	2.317	5
<b>Ø Betriebsgröße in ha</b>	<b>19</b>		<b>35</b>		<b>26</b>	
<b>Bodennutzung</b>						
<b>Landwirtschaftlich genutzte Fläche in ha</b>	<b>34.009</b>	<b>100</b>	<b>34.805</b>	<b>100</b>	<b>1.446.464</b>	<b>100</b>
davon Ackerland	13.613	40	19.914	57	836.297	58
davon Gemüsebau inkl. Erdbeeren	725	5	496	2,5	13.171	1,5
Dauergrünland	12.897	38	13.780	40	560.240	39
Obstanlagen	6.913	20	965	3	21.406	1
Rebland	502	1	51	.	23.902	2
<b>Viehhaltung</b>						
Rinder	29.096		29.326		1.138.310	
darunter Milchkühe	12.073		9.519		384.767	
Schweine	24.112		22.904		2.302.247	
Pferde	1.841		1.588		64.212	
Schafe	4.949		7.298		301.212	

Geprägt ist der Bodenseeraum durch die Vielzahl von Sonderkulturen (Obstbau, Weinbau, Hopfen, Gemüse und andere Spezialkulturen). Eine Kernkompetenz ist der qualitäts- und umweltbewusste Anbau von Sonderkulturen. Hopfen leistet in der Bodenseeregion einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung in der Landwirtschaft und sichert vielen Erzeugerbetrieben ihre Existenz.

Nahezu die Hälfte der baden-württembergischen Baumobstflächen liegt in der Bodenseeregion (einschließlich des Landkreises Ravensburg), die nach dem „Alten Land“ (Niedersachsen) das zweitgrößte geschlossene Apfelanbaugebiet in Deutschland ist. Fruchtbare Böden und ein günstiges Klima bieten ideale Standortbedingungen und beste Voraussetzungen für ein breites Sortenspektrum und hervorragende Qualitäten. Für die Sicherung und den Ausbau ihrer Marktstellung hat die Obstwirtschaft am Bodensee sowohl in der Produktion als auch in der Vermarktung große Anstrengungen unternommen. Durch umfangreiche Investitionen in Erfassungs-, Lagerungs- und Vermarktungseinrichtungen sind so in den letzten Jahren sehr schlagkräftige Vermarktungsstrukturen geschaffen worden, von denen aus Märkte in ganz Europa beliefert werden. Unter dem Dach der Marke „Obst vom Bodensee“ arbeiten Obsterzeugerorganisationen sowie genossenschaftlich und privat organisierte Vermarktungsunternehmen eng zusammen und

fördern damit die Marktchancen der heimischen Erzeuger. Entsprechend spiegelt sich die Bedeutung der Landwirtschaft als Wirtschaftsfaktor in der Bodenseeregion auch in der regionalen und überregionalen Vermarktung von Gemüse- und Obstbauerzeugnissen wider.

Um das Wassereinzugsgebiet und damit den Trinkwasserspeicher Bodensee zu schützen, wurden in der Vergangenheit seitens der Landwirtschaft große Anstrengungen unternommen. So konnten die Schadstoffeinträge aus der Landwirtschaft in die Gewässer sowohl absolut als auch relativ in den letzten Jahren deutlich reduziert werden. Einen großen Beitrag hierzu leisteten freiwillige Maßnahmen der extensiven und umweltgerechten Landbewirtschaftung, gefördert durch den Marktlastungs- und Kulturlandschaftsausgleich (MEKA). Über 80 % der Obstflächen am Bodensee werden nach den Richtlinien der Integrierten Produktion (IP) bewirtschaftet, weitere 10 % sind ganz auf ökologische Anbauverfahren umgestellt. Diese Produkte erfüllen die Voraussetzungen zur Kennzeichnung mit dem Qualitätszeichen Baden-Württemberg bzw. mit dem Biozeichen Baden-Württemberg.

Der ländliche Raum ist mit rund der Hälfte aller statistisch erfassten Gästeübernachtungen ein Schwerpunkt des Tourismus in Baden-Württemberg. Seine touristische Kompetenz liegt in erster Linie im Gesundheits- und Erholungstourismus. Landschaft und natürliche Heilmittel (Heilquellen, Moore, gesundes Klima) bieten hierfür beste Voraussetzungen. Die vielfältigen Kulturlandschaften gehören zum touristischen Kapital des ländlichen Raums. Zum ganzheitlichen und authentischen Erlebnis der Kulturlandschaften tragen insbesondere die weitgehend intakte Natur, kulturgeschichtliche Attraktionen sowie kulinarische Spezialitäten bei.

Der Tourismus ist im ländlichen Raum ein wichtiger Arbeitgeber. Der Betriebszweig „Urlaub auf dem Bauernhof“ ist für viele landwirtschaftliche Betriebe in Baden-Württemberg, gerade auch im Bodenseegebiet, zu einem unverzichtbaren Einkommensstandbein geworden. Landwirtschaftliche Betriebe, die Urlaub auf dem Bauernhof anbieten, erwirtschafteten im Jahr 2005 rund 20 Prozent ihrer Gesamteinnahmen aus diesem Betriebszweig. Die „Landesarbeitsgemeinschaft Urlaub auf dem Bauernhof in Baden-Württemberg e. V.“ (LAG) mit Sitz in Freiburg betreibt Werbung für diese Urlaubsform. Die LAG bietet im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit den Mitgliedern Serviceleistungen rund um das Angebot Urlaub auf dem Bauernhof an.

## *2. Was unternimmt die Landesregierung um den Wegfall der MEKA (Marktlastungs- und Kulturlandschaftsausgleich)-Zulage der EU für die Milchbauern im Bodenseehinterland auszugleichen?*

Die MEKA-Förderung fällt nicht weg, sondern das Programm wird entsprechend den neuen Rahmenbedingungen aus der Gemeinsamen Agrarpolitik und der Verordnung (EG) Nr. 1698/2005 über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Förderung des Ländlichen Raums (ELER) angepasst bzw. fortgeschrieben. Milcherzeuger wurden und werden nicht speziell als Zielgruppe im MEKA gefördert. MEKA III stellt ein in sich ausgewogenes Programm dar für ackerbaulich orientierte Betriebe, für Grünland- und Sonderkulturbetriebe.

Im Übrigen berücksichtigt die Ausgleichzulage für benachteiligte Gebiete, wozu auch Teile im Hinterland des Bodensees gehören, insbesondere die Grünlandbetriebe. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass im Zuge der Umsetzung der Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik die Ausgleichszahlungen für Grünland (rund 70 €) bis zum Jahr 2013 denen für das Ackerland auf etwa 300 € je ha angeglichen werden.

*3. Welche Chancen räumt die Landesregierung der Landwirtschaft im Bodenseeraum bei der Produktion von regenerativen Energieträgern sowie verwertbaren nachwachsenden Rohstoffen ein und sieht sie hierin ein weiteres Bein für die regionale Landwirtschaft?*

Aufgrund energie- und klimapolitischer Rahmenbedingungen und den Entwicklungen auf den Energiemärkten hat sich vom Grundsatz her ein weiteres Geschäftsfeld für die baden-württembergische Landwirtschaft im Bereich der Bereitstellung und der energetischen Nutzung von land- und forstwirtschaftlicher Biomasse aufgetan. Eine ökonomische Vorzüglichkeit dieses Geschäftsfelds gegenüber anderen traditionellen Geschäftsfeldern der Landwirtschaft wird wohl einerseits durch die aktuell geltenden politischen Rahmen- und Marktbedingungen im Energiesektor bestimmt. Andererseits aber müssen sich auf mikroökonomischer Ebene die verschiedenen Optionen in diesem Geschäftsfeld im Benchmarking mit den traditionellen Geschäftsfeldern in der Landwirtschaft und deren Optionen messen lassen. Dies gilt generell auch für die Landwirtschaft im Bodenseeraum (Landkreis Konstanz und Bodenseekreis). Auch dort hat die Landwirtschaft die Möglichkeit, ihre Produktionsfaktoren für die Produktion von nachwachsenden Rohstoffen und von Bioenergie einzusetzen. Dies kann in Form der ausschließlichen Rohstoffbereitstellung für den Kraftstoff-, Brennstoff- und Biogassektor erfolgen. Die Landwirtschaft kann aber auch als „Veredler“ der Biomasse zu Biogas, Strom, Wärme oder Kraftstoff (z. B. dezentrale Pflanzenölvermarktung) an den Wertschöpfungsmöglichkeiten und den weiteren Entwicklungen dieser Märkte partizipieren.

Aufgrund der klimatischen und strukturellen Bedingungen – sowohl in der Produktion als auch in den Vermarktungsstrukturen – im Landkreis Konstanz und insbesondere im Bodenseekreis besteht aber mit den Sonderkulturen eine besondere Konkurrenzsituation um die Produktionsfaktoren. Dennoch ist die Nutzung des vorhandenen Dauergrünlands und des Ackerlands zur Bereitstellung von Biomasse für die energetische Produktion oder perspektivisch auch zur stofflichen Nutzung (z. B. Bioraffinerie) eine Option für die Landwirtschaft in diesen Landkreisen.

Bisher muss am Beispiel der Entwicklung des Ausbaus der Biogasproduktion in den letzten Jahren aber festgestellt werden, dass die entsprechende Entwicklung in den beiden o. g. Kreisen gemessen an der Entwicklung in Baden-Württemberg bisher unterdurchschnittlich gewesen ist. So hat sich im Biogassektor seit der Novellierung des EEG im August 2004 bis Juli 2007 die installierte elektrische Leistung in Baden-Württemberg um das 4,4-fache erhöht. Im Landkreis Konstanz wurden im gleichen Zeitraum die elektrischen Leistungen um das 1,5-fache und im Bodenseekreis – bei einem sehr niedrigen Ausgangsniveau – um das 3,5-fache erhöht. (Im Landkreis Ravensburg wurden die Biogaskapazitäten knapp verdreifacht.)

Auch wird die Landwirtschaft in den beiden Landkreisen am Bodensee indirekt von den Entwicklungen auf den Märkten für biogene regenerative Energieträger profitieren können.

Mit der Weiterentwicklung der Technik zur energetischen Nutzung von fester Biomasse (z. B. Stroh, Landschaftspflegeheu) zur Strom-, Wärme- und (mittel- bis langfristig) zur Kraftstoffproduktion kann sich eine entsprechende Verwertung dieser landwirtschaftlichen Rest-Biomassen zu einem weiteren Standbein für die Landwirtschaft entwickeln. Erste Projekte dazu sind derzeit in der Planung bzw. in der Entwicklung.

*4. Welche Fortschritte zur Entlastung der Umwelt hat die Landwirtschaft durch die Absenkung des Nährstoffeintrages aufgrund extensiver Bewirtschaftung, Flächenstilllegung sowie des integrierten und alternativen Landbaus beigetragen und wie sollen zukünftig die zum Teil hiermit verbundenen Einbußen für die Landwirte ausgeglichen werden?*

Die Beratung der Landwirte zielt generell auf eine konsequente Umsetzung der guten fachlichen Praxis hin. Darüber hinaus trägt das Agrarumweltprogramm MEKA zur Entlastung der Umwelt bei.

Insbesondere relevant sind hierfür die Maßnahmen zur extensiven und umweltschonenden Pflanzenerzeugung wie Mulchsaat, Begrünung und der teilweise Verzicht auf den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln. Im Rahmen von MEKA II wurden in den Landkreisen Bodenseekreis und Konstanz auf ca. 30 % der Acker- und Sonderkulturflächen jeweils Begrünungsmaßnahmen und verminderter Pflanzenschutzmitteleinsatz praktiziert. Auf über 6 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche (LN) wurde vollständig auf den Einsatz von chemisch-synthetischen Düngemitteln und Pflanzenschutzmitteln verzichtet; der ganz überwiegende Teil dieser LN wurde nach den Regeln des ökologischen Landbaus bewirtschaftet. Über 80 % des Grünlands unterlagen den Auflagen des MEKA II zur extensiven Grünlandnutzung und damit einem Umbruchverbot. In den beiden relevanten Landkreisen sind außerdem ca. 30 % der LN Wasserschutzgebiete. Diese unterliegen damit den spezifischen Auflagen der Schutzgebiets- und Ausgleichs-Verordnung (SchALVO). Sowohl der MEKA-Ausgleich für freiwillige Leistungen als auch der SchALVO-Ausgleich für Anforderungen, die über die gute fachliche Praxis hinausgehen, werden fortgeführt. (Siehe auch Ziffer IV. Frage 1.)

## V. Wasserschutz

### *1. Wie hat sich die Wasserqualität des Bodensees und seiner Zuflüsse in den letzten zwanzig Jahren entwickelt und welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Wasserqualität weiter zu verbessern?*

Die Wasserqualität des Bodensees und seiner Zuflüsse hat sich dank des gemeinsamen Engagements aller Bodenseeanrainer in den letzten Jahrzehnten entscheidend verbessert. Durch den Betrieb von 223 modernen Kläranlagen im gesamten Einzugsgebiet konnte die Belastung durch Phosphor von 58 mg/m<sup>3</sup> im Jahr 1987 auf 8 mg/m<sup>3</sup> im Jahr 2007 gesenkt werden (dies entspricht einer Abnahme um rund 86 %). Ergänzt werden die Maßnahmen durch das Aktionsprogramm Bodensee 2004 bis 2009, Schwerpunkt Ufer- und Flachwasserzone, der Internationalen Gewässerschutzkommission für den Bodensee, das sich zum Ziel gesetzt hat, die Ufer- und Flachwasserzone des Bodensees ökologisch zu verbessern, z. B. durch Uferrenaturierungen. Zukünftig sollen weitergehende Klärverfahren die auch Mikroverunreinigungen (Arzneimittel, hormonaktive Substanzen) minimieren, in Betracht gezogen werden.

### *2. Wo liegt die ökologische Belastungsgrenze des Bodensees bezogen auf die Selbstreinigungskraft des Wassers bei Schadstoffeintrag, die Uferverschmutzung und Ablagerungen in der Flachwasserzone sowie den stark anwachsenden Bootsverkehr und wie hoch ist die tatsächliche Belastung?*

Die ökologische Belastungsgrenze ist keine scharfe Linie, die durch einen Grenzwert beschrieben werden könnte. Veränderungen eines Ökosystems verlaufen meist schleichend, anfangs relativ unspektakulär, und sind zumeist irreversibel.

Die Selbstreinigungskraft eines Gewässers beschreibt die Fähigkeit, organische Verschmutzungen oder Belastungen abbauen zu können. Die Selbstreinigungskraft von Gewässern ist stark abhängig vom Sauerstoffgehalt des Wassers. Im Bodensee hat sich aufgrund der Sanierungsbemühungen der Sauerstoffgehalt in den Tiefenwasserschichten auf einem hohen Niveau stabilisiert. Auch in Jahren mit ungünstigen Witterungsverhältnissen, die keine Vollzirkulation mit Tiefenwassererneuerung ermöglichen, tritt daher kein Sauerstoffmangel auf.

Uferverschmutzungen und Ablagerungen, z. B. durch Treibgut und Holz, treten sporadisch nach Hochwässern auf und werden in der Regel durch die Wasserwirtschaftsverwaltung entfernt.

Seetorfanlandungen in der Nähe von Flussmündungen sind als natürliche Verlandungsprozesse keine Belastung für den Bodensee.

Der Bootsverkehr auf dem Bodensee ist (zumindest was die Bootsliegeplätze und die Zahl der zugelassenen Boote anbelangt) seit Jahren nahezu unverändert.

Die in der Fragestellung enthaltene Feststellung, der Bootsverkehr sei stark angewachsen, spiegelt sich in der Statistik der Zulassung neuer Boote und des Abgangs alter Boote auf den Bodensee nicht wider. Die Zahl der Schiffe auf dem Bodensee ist vielmehr seit 1990 weitgehend konstant geblieben. Eine positive Entwicklung ist insofern zu verzeichnen, als die als besonders gewässertoxisch bekannten 2-Takt-Ottomotoren zunehmend verschwinden. Seit Einführung der Abgasgrenzwerte für Bootsmotoren im Jahr 1993 hat ihr Anteil um rund 11.000 Motoren auf jetzt noch rund 4.200 Motoren abgenommen. Etwa in der gleichen Größenordnung hat die Zahl abgasgeprüfter 4-Takt-Motoren und Dieselmotoren zugenommen. Nach einer vom Bundesland Vorarlberg für die Internationale Schifffahrtskonferenz für den Bodensee geführten Statistik entspricht dies unter der Voraussetzung gleicher Einsatzbedingungen in den Jahren 1993 und 2006 einer Entlastung des Bodensees um 74,2 % unverbrannter Kohlenwasserstoffe.

*3. Was unternimmt die Landesregierung um die Sicherheit der Entnahmestelle der Bodenseewasserversorgung in Sipplingen zu gewährleisten?*

Die Sicherheit der Entnahmestelle in Sipplingen wird durch ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept der Polizei und der als Betreiber fungierenden Bodenseewasserversorgung (BWV) gewährleistet. Hierzu setzt die BWV als Zweckverband in der Rechtsform einer Körperschaft des öffentlichen Rechts seit dem Jahr 2005 hochwertige Radar- und Kameratechnik zur Überwachung bzw. Sicherung ein, die rund um die Uhr in Betrieb ist. Hierdurch können Einfahrten in den Sperrbereich um die Entnahmestelle erkannt werden. Bei entsprechenden Verletzungen dieses Sperrbereiches wird die Wasserschutzpolizei alarmiert, die eine weitergehende Überprüfung vornimmt.

Darüber hinaus ist die Wasserschutzpolizei nahezu täglich mit Bootsstreifen im Seebereich Sipplingen präsent und kontrolliert den Entnahmebereich. Zusätzlich überwacht die örtliche Dienststelle der Landespolizei die Uferregion bei Sipplingen im Rahmen des täglichen Streifendienstes.

Nach dem versuchten Anschlag mit pestizidgefüllten Kanistern auf die Bodenseewasserversorgung vom Herbst 2005 hat eine interministerielle Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Umweltministeriums, des Ministeriums für Ernährung und Ländlichen Raum, des Ministeriums für Arbeit und Soziales und des Innenministeriums mit dem Landesgesundheitsamt (Regierungspräsidium Stuttgart), dem Gemeindetag, dem Städtetag, dem Landkreistag und der Deutschen Vereinigung des Gas- und Wasserfachs e. V. Landesgruppe Baden-Württemberg innerbehördlich bestehende Prüflisten für die Sicherheit von Wasserversorgungsanlagen an die aktuellen Erkenntnisse angepasst. Diese Prüflisten geben den Wasserversorgungsunternehmen eine praxisnahe Handhabe zur Prüfung der eigenen Sicherheitsvorkehrungen. Die Landesbehörden sind dabei beratend eingebunden.

Außerdem wird die Bodensee-Wasserversorgung durch die hierfür zuständige Trinkwasserüberwachungsbehörde, das Landesgesundheitsamt (Regierungspräsidium Stuttgart), regelmäßig überwacht und im Bedarfsfall bezüglich der Trinkwasserqualität beratend unterstützt.

*4. Welche Pläne bestehen um dem seit einigen Jahren sehr niedrigen Pegelstand des Bodensees entgegenzuwirken?*

Der Bodensee ist einer der wenigen unregulierten voralpinen Seen.

Wasserstandsschwankungen im Jahresverlauf sind ein charakteristisches Kennzeichen des unregulierten Bodensees. Hierdurch hat sich in Jahrtausenden eine ökologisch überaus wertvolle Fauna und Flora im Wasserwechselbereich angepasst und etabliert (z. B. das einmalige Bodensee-Vergißmeinnicht). Dem Ökosystem See haben weder das extreme Niedrigwasser 2003 noch die darauf folgenden Jahre mit niedrigem Wasserstand geschadet. Der durch das Hochwasser 1999 stark geschädigte Schilfgürtel hat sich erholt und ist in Richtung See vorgewachsen.

Lediglich einige Nutzungen im Bereich der Freizeitschifffahrt waren z. T. kurzfristig eingeschränkt.

Plänen für künstliche Wasserstandsveränderungen muss entschieden widersprochen werden. Durch einen derartigen menschlichen Eingriff wären für das empfindliche Ökosystem gravierende und nur in Ansätzen vorhersehbare, negative Folgen zu erwarten.

## VI. Hochwasserschutz

### *1. Was unternimmt die Landesregierung um einen wirkungsvollen Hochwasserschutz insb. in der östlichen Bodenseeregion weiterhin zu gewährleisten (besonders Argen und Eschach)?*

Argen:

Das Pfingsthochwasser 1999 an der Oberen Argen verursachte im Stadtgebiet von Wangen massive Schäden in Höhe von rund 11 Mio. Euro. Die unmittelbar danach vom Land zusammen mit der Stadt begonnen Hochwasserschutzmaßnahmen wurden im Jahre 2005 fertig gestellt, gerade noch rechtzeitig vor dem Hochwasserereignis am 22./23. August 2005, das ähnlich hohe Wasserstände brachte wie das 1999er-Ereignis. Beide Hochwässer hatten Abflüsse, die über dem sog. 100-jährlichen Ereignis lagen, das rein statistisch nur einmal in 100 Jahren auftritt. Dabei bestätigte sich eindrucksvoll die Wirksamkeit des umgesetzten Schutzkonzeptes. Dank der vergleichsweise niedrigen Hochwasserschutz-Investition von rund 1,5 Mio. Euro konnten neuerliche Schäden in der Größenordnung von 10 Mio. Euro verhindert werden.

Eschach und Aitrach:

Im Oberlauf der Eschach betreibt das Land das 1995 fertig gestellte Hochwasserrückhaltebecken Urlau. Zusammen mit dem seit 1934 als Rückhalteraum genutzten Taufach-Fetzachmoos konnten das Pfingsthochwasser 1999 und die Augusthochwässer 2002 und 2005 zurückgehalten werden, ohne dass es im Unterlauf zu Schäden in Siedlungsgebieten kam. Beide Ereignisse lagen von der statistischen Wahrscheinlichkeit nahe an einem 100-jährlichen Hochwasserereignis.

Aktuell plant das Land weitere lokale Hochwasserschutzmaßnahmen im Unterlauf der Eschach für die Stadt Leutkirch und an der Aitrach für die Gemeinden Aichstetten und Aitrach. Ziel ist, das Hochwasserrisiko durch die unterhalb des Rückhaltebeckens Urlau einmündenden Seitenzuflüsse weiter zu reduzieren und die bebauten Gebiete vor einem 100-jährlichen Hochwasserereignis zu schützen. Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen belaufen sich nach derzeitigen Schätzungen auf ca. 1 Mio. Euro.

Schussen:

Der erforderliche Hochwasserschutz des zentralen Stadtgebietes von Ravensburg wurde bereits in den Jahren 1980 bis 1990 mit einem Aufwand von rund 1,5 Mio. € hergestellt.

Der südliche Teil Ravensburgs im Bereich der Grünlandsiedlung besitzt noch keinen ausreichenden Hochwasserschutz. Der im Jahre 2006 mit einem Aufwand von 400.000 Euro abgeschlossene 1. Bauabschnitt „Dammrückbau und Höllbacheinmündung“ schützt vor einem 50-jährlichen Ereignis. In einem 2. Bauabschnitt, mit geschätzten Kosten von rund 2 Mio. €, soll der Lückenschluss erfolgen und so die schadlose Ableitung eines 100-jährlichen Ereignisses ermöglicht werden. Anfang 2008 wird hierzu das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Neben dem Bau der oben genannten, zum Schutz der Bevölkerung notwendigen technischen Schutzeinrichtungen ist es für einen nachhaltigen Hochwasserschutz unabdingbar, auch die in den Flußauen vorhandenen natürlichen Überflutungsbecken zu erhalten und wo möglich verloren gegangene zurück zu gewinnen. Diesem sog. Hochwasserflächenmanagement kommt nicht zuletzt auch aufgrund des durch den Klimawandel prognostizierten häufigeren Auftretens von zum Teil extremen Niederschlagsereignissen eine entscheidende Rolle zu.

Der 3. Teil der Hochwasserschutzkonzeption des Landes umfasst die Hochwasservorsorge. Sie besteht neben der Bauvorsorge durch angepasste Bauweise aus

der Verhaltensvorsorge durch rechtzeitige Hochwasserwarnung und Alarm- und Einsatzplanung und der Risikovorsorge in Form von Versicherungen und eigenen Rücklagen.

Eine wesentliche Grundlage für die Planungen der Hochwasservorsorge bilden die so genannten Hochwassergefahrenkarten, die derzeit landesweit einheitlich erstellt werden. Dieses Projekt soll bis zum Jahr 2010 abgeschlossen sein. An der Schussen beispielsweise ist mit ersten Ergebnissen bis Ende dieses Jahres zu rechnen.

Ausführliche Informationen zum Thema Hochwasser bietet der folgende Internet-Link des Landes: <http://www.hochwasser.baden-wuerttemberg.de>.

*2. Wie hoch waren die Entsorgungskosten des durch das Auguthochwasser 2005 aus Österreich und der Schweiz in den Bodensee gespülten Treibholzes und wer ist für diese Kosten aufgekommen (evtl. Aufgrund vertraglicher Regelungen)?*

Bei dem Auguthochwasser 2005 fielen am baden-württembergischen Ufer zwischen Kressbronn und Langenargen rund 15.000 m<sup>3</sup> Treibholz an. Die angeschwemmten Treibholzteppiche sind naturgemäß sehr heterogen zusammengesetzt. Neben Holz unterschiedlichster Stärke und Qualität finden sich Hölzer mit Eisenbeschlägen und solche mit teilweise hohen Anteilen anhaftender Steine, Sand und Kulturmüll. Dementsprechend war eine kostendeckende Vermarktung der Hölzer nicht möglich. Dem Land entstanden als Träger der Ausbau- und Unterhaltungslast für die Gewässer 1. Ordnung – hierzu zählt auch das Bodenseeufer – bei der Bergung und Verwertung des Treibholzes Kosten in Höhe von rund 280.000 Euro.

Gönner

Umweltministerin

## Anlage 1

Tabelle der Vorhaben zu II.1

Kreis/Kommune	Vorhaben	2004	2005	2006	gesamt
<b>Bodensee-Kreis</b>					
BMA Deggenhauserthal	ZOB	10000	154235		254235
BMA Deggenhauserthal	HStE	25000	29803		54803
BMA Friedrichshafen	Busb	165000	133000		298000
BMA Friedrichshafen	Busb		301950	80000	381950
BMA Friedrichshafen	B+R	7650	21420	30600	59670
BMA Friedrichshafen, HP Flughafen	HStE	50000	80227		130227
BMA Überlingen, ZOB	ZOB		-2312		-2312
BMA Uhldingen-Mühlhofen	ZOB	203000	118728	152329	474057
DB S&S, Hp Fischbach	HStE		50000	200000	250000
DB S&S, Hp Friedrichshafen – Landratsamt	HStE		64229		64229
DB S&S, Hp Kluffern	HStE		50000	150000	200000
DB S&S, Hp Manzell	HStE		380000	400000	780000
DB S&S, Bf Salem	HStE			72817	72817
DB S&S, HP Überlingen-Nord	HStE			-1930	-1930
Stadtwerke Konstanz, Meersburg	B+R	7650			7650
<b>Bodensee-Kreis insgesamt</b>		<b>558300</b>	<b>1381280</b>	<b>1083816</b>	<b>3023396</b>
<b>Kreis Konstanz</b>					
BMA Engen	P+R	17850	0	0	17850
BMA Stockach	ZOB	60937	0	0	60937
BMA Stockach	EB	24168	0	0	24168
BMA Konstanz, HP Fürstenberg	EB	126900	0	0	126900
DB S&S, Hp Singen – Landesgartenschau	HStE	0	80000	80000	160000
DB S&S, Hp Konstanz – Fürstenberg	HStE	0	400000	400000	800000
Fa. Fecht, Stockach	OBH	9239	0	0	9239
Stadtwerke Konstanz	B+R	7650	0	0	7650
Stadtwerke Konstanz	Busb	137391	0	0	137391
<b>Kreis Konstanz insgesamt</b>		<b>384135</b>	<b>480000</b>	<b>480000</b>	<b>1344135</b>

## Anlage 1

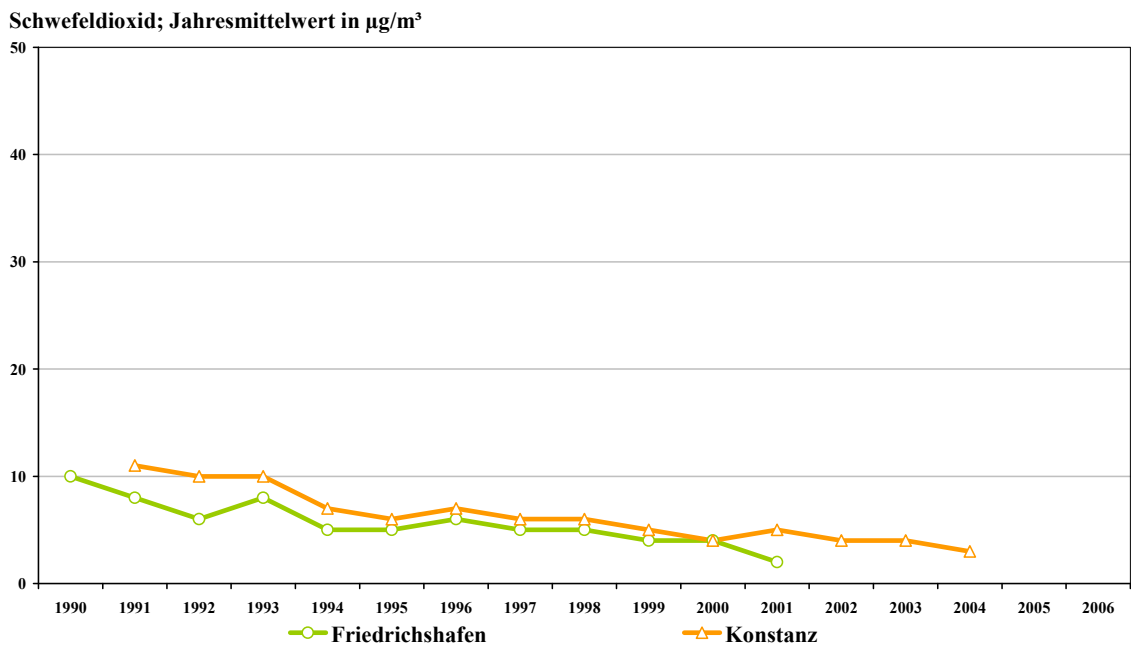
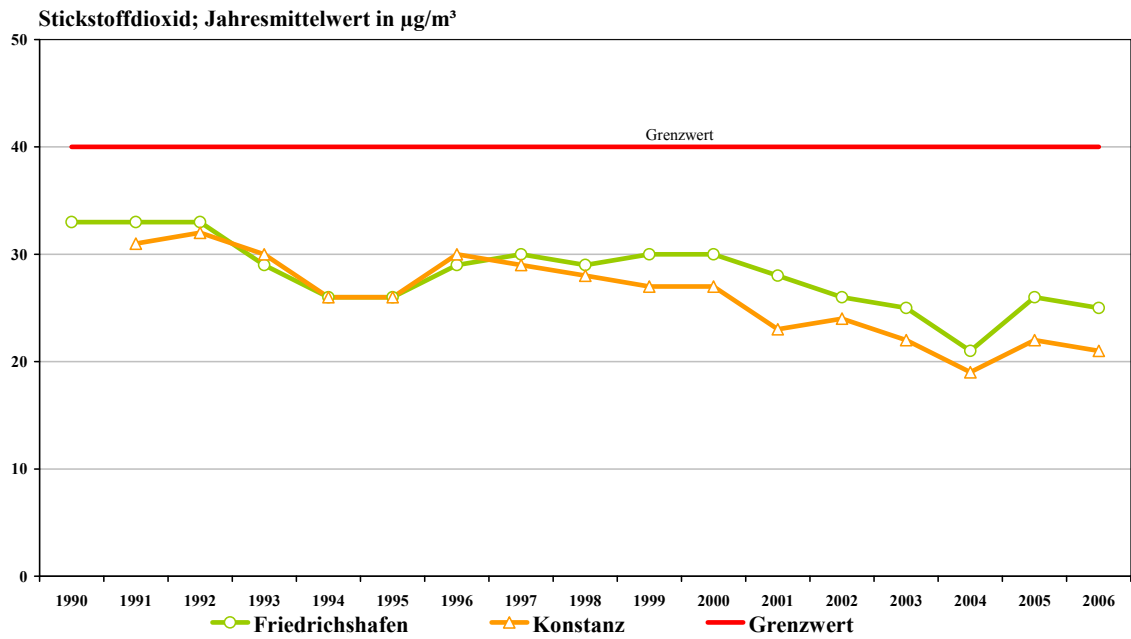
<b>Kreis Ravensburg</b>								
BMA Bergatreute	B+R	14280	0	0	0	14280		
BMA Horgenzell	ZOB	50000	63750	23701	137451			
BMA Isny	ZOB	107726	0	0	107726			
BMA Ravensburg	Busb	153000	183000	200000	536000			
BMA Ravensburg	ZOB	0	0	35702	35702			
Bodensee-Oberschwaben-Bahn	HSIE	811922	0	-99079	712843			
Bodensee-Oberschwaben-Bahn	HSIE	234086	0	0	234086			
DB S&S, Umbau Bf Ravensburg	HSIE	0	300000	2300000	2600000			
<b>Kreis Ravensburg insgesamt</b>		<b>1371014</b>	<b>546750</b>	<b>2460324</b>	<b>4378088</b>			
<b>Kreis Sigmaringen</b>								
BMA Bad Saulgau	ZOB	150000	144000	40017	334017			
BMA Wald	B+R	0	5950	0	5950			
DB, HP Herbertingen-Ost	EB	19512	0	0	19512			
DB S&S, Hp Sigmaringendorf	HSIE	0	60902	0	60902			
HZL, BÜ Veringenstadt	NE	10000	0	0	10000			
Fa. Beck, Schweningen/Hbg	OBH	0	250000	250000	500000			
<b>Kreis Sigmaringen insgesamt</b>		<b>179512</b>	<b>460852</b>	<b>290017</b>	<b>930381</b>			
<b>Bodenseeraum insgesamt</b>		<b>2492961</b>	<b>2868882</b>	<b>4314157</b>	<b>9676000</b>			

**Erläuterungen zur Spalte Vorhaben:**

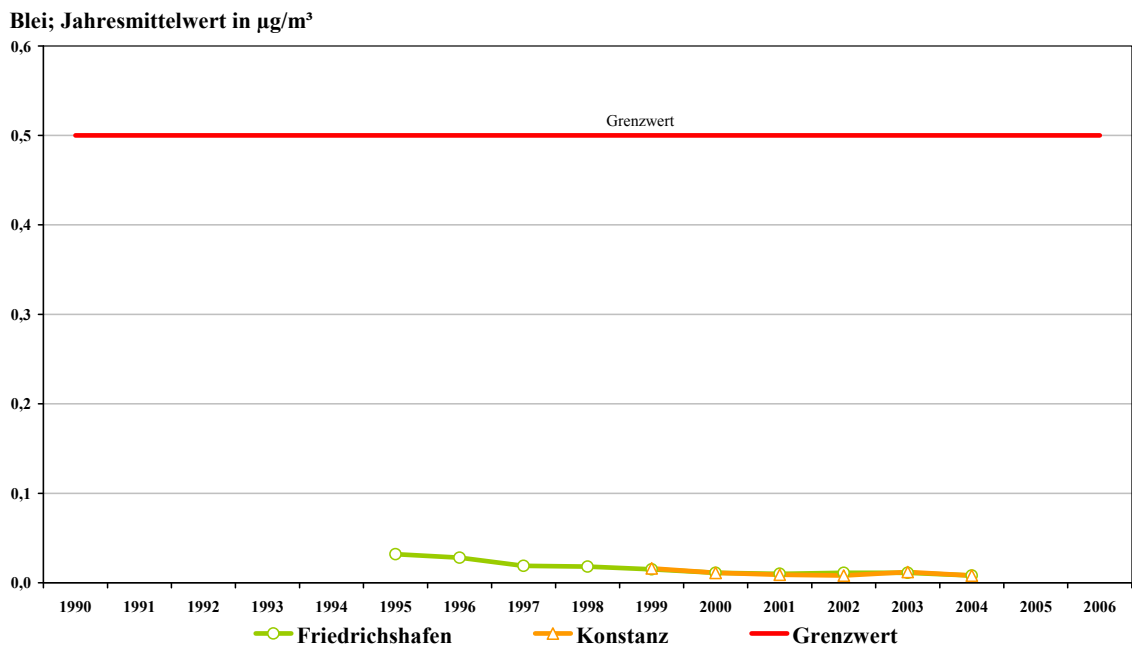
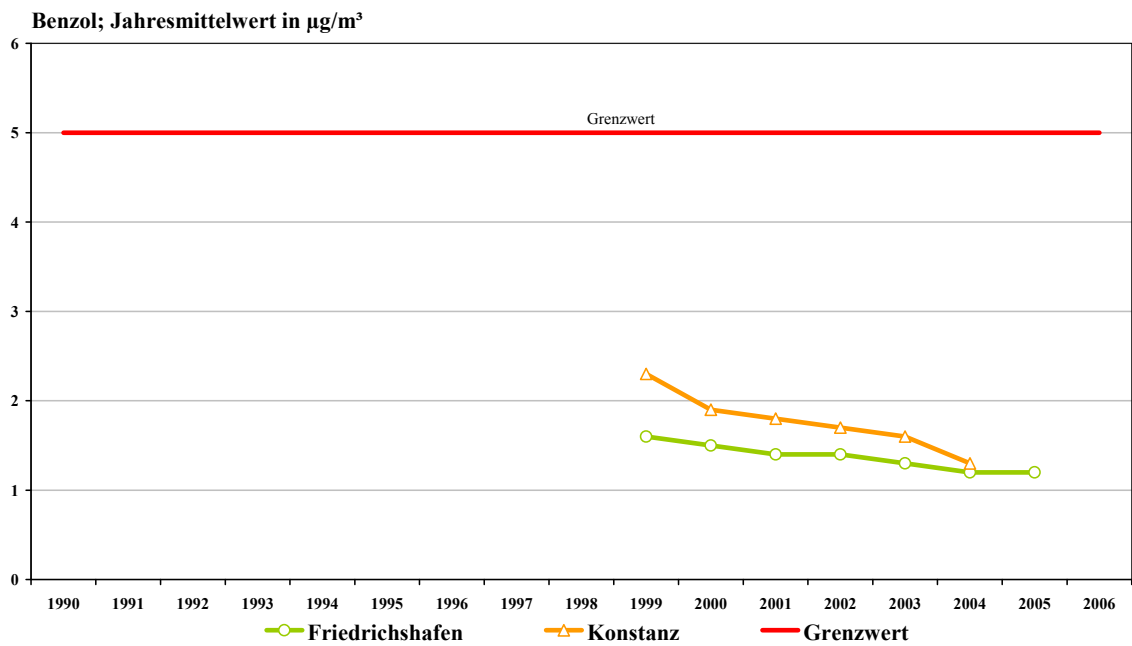
ZOB Zentraler Omnibusbahnhof  
 BusB Busbahnhof  
 P+R Park and Ride  
 OBH Omnibushof

HSIE Haltestelleneinrichtung  
 B+R Bike and Ride  
 EB Eisenbahneinrichtungen

Anlage 2



Anlage 2



Anlage 2

