

Dokumentation

4. Treffen des Dialogforums am 26. September 2017

Im Bürgersaal, Rathaus Markdorf

1. Begrüßung & Einführung durch RP Tübingen (Team B31) / Moderation (team ewen)
2. Vorstellung Positionen Interessenvertretungen – Teil 2
3. Schwerpunktthema „Ihre Trassenvorschläge“
4. Planung weiteres Vorgehen für das Dialogforum

Teilnehmende

An der Sitzung nahmen teil:

- Vertreter des Obst-/Weinbaus aus Meersburg, Markdorf
- 8 per Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger aus Markdorf, Hagnau, Friedrichshafen, Immenstaad, Daisendorf, Meersburg
- Vertreterinnen und Vertreter der Initiativen und Interessensgemeinschaften aus den Orten (Interessengemeinschaft Ittendorf (Herr Dr. Brause), Meersburger Initiativ Kreis B 31 neu (MIK) (Herr Häußermann), Interessensgemeinschaft Verkehrsplanung B31/33 Stetten e.V. (Herr Grömmer), Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V. (VIHaB) (Herr Minne)), Bürgerinitiative Immenstaad B31Neu e.V. (BIB31neu) (Herr Kirchhoff)
- Vertreter der IHK Bodensee-Oberschwaben, Bereichsleiter Standortpolitik und Unternehmensförderung (Herr Dr. Heine)
- Vertreter von Umwelt- und Naturschutzverbänden (Landesjagdverband Baden-Württemberg für den Landesnaturschutzverband (Herr Kohler), BUND (Herr Lindemann), NABU-Bezirksverband Donau –Bodensee (Herr Mannes)
- Vertreter des Regierungspräsidiums Tübingen (Anne Dittmann, Franz Feil und Matthias Kühnel vom Planungsteam B31, RP Tübingen)
- Mitarbeiter des Moderationsbüros team ewen (Dr. Christoph Ewen, Yvonne Knapstein, Fridtjof Ilgner)

1. Begrüßung und Einführung

Herr Riedmann (Bürgermeister Markdorf), Herr Kühnel (Planungsteam B31, RP Tübingen Vorhabenträger) und Frau Knapstein (Moderatorin team ewen) begrüßen die Mitglieder des Dialogforums. Herr Riedmann betont besonders, wie wichtig es ist, miteinander im Gespräch zu sein und zu bleiben, um miteinander nach Lösungen für eine B31 neu zu suchen. Herr Kühnel bedankt sich besonders für die 20 Trassenvorschläge und die damit verbundenen Kriterien für eine gute Trasse, die dem Regierungspräsidium zugesendet wurden.

Vertreter der Initiativen regen an, dass auch der jeweilige Stellvertreter bzw. Stellvertreterin an dem Dialogforum, als stiller Zuhörer/in, teilnehmen kann. Diesen Vorschlag nehmen die Teilnehmenden an, die Moderation bittet aus organisatorischen Gründen um vorherige Anmeldung.

Frau Knapstein gibt einen Rückblick auf zwei Veranstaltungen, die seit dem letzten Dialogforum stattgefunden haben. Neben der Sitzung des Facharbeitskreises Verkehr im Mai wurde im Juni eine Exkursion zur Flora und Fauna angeboten. Es waren ca. 50 Teilnehmende dabei. Teilnehmende der Exkursion berichten, dass diese Art der Veranstaltung sinnvoll und interessant ist. Besonders der Fund einer Gelbbauchunke, aber auch die Informationen zu den Fledermäusen werden hervorgehoben.

Gleich zu Beginn wird die Frage gestellt, ob denn schon klar sei, ob es eine zwei- oder vierspurige Straße werden wird. Herr Kiener (Modus Consult Ulm, Gutachter Verkehrsuntersuchung) stellt klar, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage dazu getroffen werden kann, ob aus -verkehrlicher Sicht - eine zwei oder vierspurige Straße zu empfehlen ist.

2. Vorstellung der Positionen der Interessenvertretungen

Ziel der Vorstellung ist, dass die Zufallsbürger auf den Punkt gebracht die Positionen der Interessenvertretungen kennenlernen und einer Person zuordnen können.

Der erste Teil der Vorstellungen der Positionen erfolgte im März. In der heutigen Sitzung stellen sich folgende Interessenvertretungen vor:

- | Interessengemeinschaft Ittendorf e. V.
- | BLHV Ortsverein Markdorf / Ittendorfer Obstbauern
- | Badische Jäger Überlingen e. V. für Landesnaturschutzverband
- | BIB31neu Immenstaad e. V.
- | IHK Bodensee-Oberschwaben

Infobögen über die Interessenvertretungen werden verteilt und auf der Internetseite eingestellt (<http://b31.verkehr-bodenseeraum.de/das-dialogforum>). Für die noch fehlenden Interessenvertretungen besteht die Möglichkeit, sich in einer folgenden Sitzung noch vorzustellen.

Die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger haben jeweils die Möglichkeit, kurze Verständnisfragen an die Vortragenden zu stellen.

Die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger begrüßen die Kurzvorstellung der weiteren Initiativen. Wie schon in Teil 1 ist klargeworden, wer für was steht. Außerdem kann so ein Gesicht mit den Akteuren verknüpft werden.

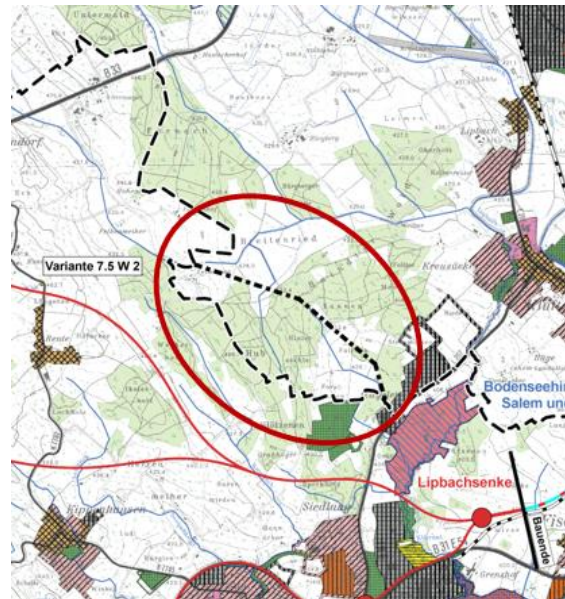
3. Schwerpunktthema „Ihre Trassenvorschläge“

In der letzten Sitzung des Dialogforums waren die Teilnehmenden gebeten worden „Ihre Trassenvorschläge“ und die textliche Erklärung „das ist eine gute Trasse, weil...“ an das RP Tübingen zu schicken. Frau Dittmann (Planungsteam B31, Regierungspräsidium Tübingen) und Herr Ilgner (team ewen, Moderationsbüro) stellen die eingereichten 20 Trassenvorschläge kurz vor.

Um die eingereichten Vorschläge bewerten zu können, ist der Untersuchungsraum an einer Stelle erweitert worden.

Die Vorschläge und die Kriterien sind auf der [Projektinternetseite](#) anonymisiert veröffentlicht. Aus den Vorschlägen sind Kriterien abgeleitet, die im weiteren Planungsprozess näher beleuchtet und geprüft werden:

- Welche Kriterien haben eine **hohe rechtliche Relevanz** und sind daher zwingend zu beachten? Welche hingegen sind rechtlich weniger wichtig?
- Welche Belange spielen für das **Dialogforum** eine **große Rolle**?
- Gibt es Kriterien, die „**ausgeschieden**“ werden können oder erst in der nächsten Planungsebene zu berücksichtigen sind?
- Welches Kriterium ist **wichtiger als andere und warum**?



Herr Dr. Ewen (team ewen, Moderationsbüro) stellt die abgeleiteten „Ober- und Unterkriterien“ vor (vgl. Tabelle). Er betont jedoch auch, dass die Berücksichtigung von Ergebnissen des Dialoges nur im Rahmen der verbindlichen Vorgaben erfolgen kann. So gibt es u. a. rechtlich zwingende, „harte Kriterien“ (bspw. FFH-Gebiete), es muss eine rechtlich nachvollziehbare Abwägung zwischen den Schutzgütern stattfinden (bspw. Flächenverbrauch – Lärmbelastung) und es müssen die Kosten in einem „vernünftigen Rahmen“ bleiben (bspw. kein durchgehender Tunnel zwischen Immenstaad und Meersburg).

Tabelle: Abgeleitete Ober- und Unterkriterien für eine gute Trasse

Ober-Kriterium	Unterkriterien			
Umwelt- und Naturschutz	Schutzgebiete, Biotope	Flächenverbrauch	Landschaftsbild	Schutz des Waldes
Genutzte Landschaft	Kulturlandschaft	Flächen Obst- und Weinbau und Forst	Erholung / Tourismus	Existenz landwirtschaftlicher Betriebe und Herbergsbetriebe
Ent-/Belastung	Lärm	Schadstoffe		
Entwicklung Gemeinden	Entwicklungsmöglichkeiten			
Verkehr	Leistungsfähigkeit und Störanfälligkeit	Anbindung aller Ortschaften	Bündelungswirkung	Bevorzugung ÖPNV
Bau und Betrieb	Bauzeit	Belastungen während Bauzeit	Baukosten	Betriebskosten
Weiteres	Trinkwasser	Mikroklima		

Im Anschluss tauscht sich Herr Dr. Ewen mit den Gutachtern Herrn Stocks (Raumanalyse), Herrn Kiener (Verkehrsuntersuchung) und Herrn Kuhn¹ (technischer Planer) über ihre Perspektive auf die Trassenvorschläge und Kriterien aus. Es wird klar, dass die unterschiedlichen Trassenvorschläge aufgrund unterschiedlicher Gewichtungen der Kriterien entstehen.



Dabei heben die Gutachter hervor, dass hier bereits eine hohe Detailschärfe in den Trassen / Kriterien herausgearbeitet wurde. Herr Stocks erklärt, dass sehr viele Kriterien in der verpflichtenden Umweltverträglichkeitsuntersuchung aufgegriffen werden und somit der aktuelle Stand der Technik sind. Diese Kriterien werden verpflichtend intensiv bearbeitet. An dem Beispiel „Wald“ erklärt er, dass es verschiedene Nutzungen und verschiedene

¹ Herr Kuhn vom Büro Klinger und Partner, Ingenieurbüro für Bauwesen und Umwelttechnik GmbH, ist seit zwei Wochen mit der technischen Planung beauftragt. Er wird sich und sein Büro im nächsten Dialogforum vorstellen.

Funktionen des Waldes gibt und somit „Wald“ nicht pauschal beurteilt werden kann. Herr Kiener ergänzt, dass aus seiner Sicht der Anschluss bzw. die Anschlussmöglichkeiten an das nachgeordnete Netz wichtig sind. Letztendlich wird deutlich, dass es keine mathematische Lösung (reine Addition der Kriterien) geben wird, welche Trasse „am besten ist“. Die einzelnen Kriterien müssen verbal-argumentativ unter- und gegeneinander abgewogen werden.

Die Untersuchungsergebnisse der Gutachter bleiben abzuwarten.

Rückfragen / Hinweise

Ist es möglich, besonders sensible Bereiche der Landschaft zu untertunneln?

Prinzipiell ja, aber auch gleichzeitig sehr schwierig. Vor dem Hintergrund des nachhaltigen Wirtschaftens mit Steuermitteln und des hohen Sicherheitsbelangs ist im Einzelfall unter allen Belangen abzuwägen, ob und wo ein Tunnel im Planungsgebiet geboten sein wird.

Wird die „Erholungslandschaft“ auch bewertet?

Ja, dieser Aspekt wird auch beachtet. So wird z.B. davon ausgegangen, dass ein Gebiet im Umkreis von 500 m – 750 m um die Ortschaften herum zur Naherholung genutzt werden. Prinzipiell kann man die Landschaftsfunktionen nicht voneinander trennen.

Fängt man bei den Untersuchungen des Raumes wirklich wieder bei Null an?

Ja, es wird grundlegend untersucht. Es geht nicht nur darum, die linienbestimmte Variante 7.5 zu plausibilisieren, sondern es wird ergebnisoffen im gesamten Prüfraum untersucht.

Gibt es eine Variante, die die Belange des Fähranlegers mitbeachtet?

In den verkehrlichen Szenarien wird der Aspekt Fähranleger beachtet.

Der Trinkwasserspeicher Bodensee ist ein hohes Gut, dies muss bei den Trassenvarianten mitbeachtet werden.

Das ist richtig, besonders die Schutzzonen 1 und 2 sollen deshalb gemieden werden. Fragen zur Abwasserbehandlung der Straße müssen beachtet und beantwortet werden, z.B.: Lässt man das Wasser versickern? Wird es in Bäche eingeleitet? Wird es gesammelt? Diese Fragen stellen sich u. a. auch bei Tunnelbauwerken. Hier ist die Reinigung des Wassers oft sehr aufwendig.

Im Anschluss diskutieren die Teilnehmenden in vier Kleingruppen die räumlichen HotSpots (Gruppe Westen: Daisendorf, Meersburg, Stetten; Gruppe Mitte: Hagnau, Markdorf; Gruppe Osten: Immenstaad, Friedrichshafen; Gruppe räumlich übergreifender Blick) im Hinblick auf folgende Fragen:

- Welche Kriterien sind am wichtigsten?
- Welche Teilräume sollen vor allem geschützt werden?
- Wo würden die größten Belastungen auftreten?
- Welche Themen sollen in den nächsten Sitzungen des Dialogforums besonders betrachtet werden?

Die Ergebnisse werden im Plenum präsentiert.

Gruppe Westen:

Welche Kriterien sind am wichtigsten?

- Kurze Bauzeit
- Kompromissfähigkeit
- Landschaftsschutz + Lärmschutz
- Lebensqualität der Anwohner
- Versiegelung
- Kosten- Leistungsfähigkeit-Realisierung

Welche Teilräume sollen vor allem geschützt werden?

- Wohngebiete allgemein z. B. Altersheim Meersburg;
- Rebflächen Meersburg
- Naherholungsgebiet Siechenweiher

Wo würden die größten Belastungen auftreten?

- Vor allem Winzer und Obstbauern wären betroffen, angesichts der wertvollen Böden ist eine Kompensation schwer vorstellbar.
- Einerseits befürchtet man in Meersburg zunehmende Verkehrsbelastungen, andererseits soll durch die Bündelung mehr Verkehr auf eine neue B31 gebracht werden.
- Ohne Durchgangsverkehr leiden in Stetten Gastronomie und Gewerbe.

Über welche Themen soll im nächsten Dialogforum geredet werden?

- Kosten – Maut – Tunnel – Kompensation
- Kompromissfähigkeit
- Varianten anhand der prioritären Kriterien bewerten

Gruppe Mitte:

Welche Kriterien sind am wichtigsten:

- geringer Flächenverbrauch
- Kosten, Flächenversiegelung
- leistungsfähige Straße
- Zerschneidung

Welche Teilräume sollen vor allem geschützt werden:

- Mögliche Zufahrten für einen Hagnauer Tunnel würden Gebiete mit hohem Rebflächen-Anteil betreffen
- Gebiete die weitgehend unzerschnitten sind und vorwiegend obstbaulich / landwirtschaftlich genutzt werden (nördlich des Weingartens)

Über welche Themen soll in den nächsten Dialogforen geredet werden?

- Tunnelbau Hagnau, Machbarkeit im laufenden Betrieb
- No-Go Gebiete
- Verkehrsaufkommen nach Kategorien (Transit, Touristen etc.)
Prognosen: Wie entstehen diese? Wie werden diese erarbeitet?
- Bauzeit für Ausbau, Neubau, unter laufendem Verkehr (Tunnel)?

Gruppe Osten:

Welche Kriterien sind am wichtigsten?

- Schutz Bodenseeufer, Landschaft. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden müssen erhalten werden

- Welche Zeit wird für den Bau benötigt? / Wie viele Spuren werden benötigt? (reichen zwei Spuren?)
- Zerschneidung (Schutz von Neubaugebieten) soll vermieden werden

Welche Teilräume sollen vor allem geschützt werden?

- Ausgewiesene Siedlungsflächen im Norden von Immenstaad
- Kirchberg, Hersberg → Weinberge

Wo würden die größten Belastungen auftreten?

- Im Bereich Reute
- Breite Ried
- Var. 0.1: Belastungen für den Verkehr am meisten

Welche Themen sollen in den nächsten Sitzungen des Dialogforums besonders betrachtet werden?

- Wie entwickelt sich der Verkehr? Prognose?
- Informationen zu Gewässerschutz
- „kann man den Prozess schneller machen?“
- Kosten? Wie viel, welche Trassen? → welche Ausbauqualität

Gruppe übergreifende Betrachtung

Die vierte Gruppe setzt sich aus den übergreifenden Verbänden und den Gutachtern zusammen. Hier werden besonders Fragen zum notwendigen Querschnitt der Straße und zu Möglichkeiten des wechselnden Querschnitts diskutiert. Weiter wird über die Chancen einer „Bündelungstrasse“ gesprochen.

4. Planung weiteres Vorgehen für das Dialogforum

Im abschließenden Feedback äußern sich Teilnehmende zufrieden mit der Arbeit im Dialogforum. „So solle es weitergehen“ und „weiter so“ ist der Tenor. Insgesamt sei diese Sitzung „sehr gut gewesen“. Es ist „interessant, die Vielfalt der Ideen“ zu erleben. Ein Teilnehmer äußert sich dahingehend, dass „sein Zweifel, ob es ein wirklich offener Prozess ist, ins Wanken geraten ist“.

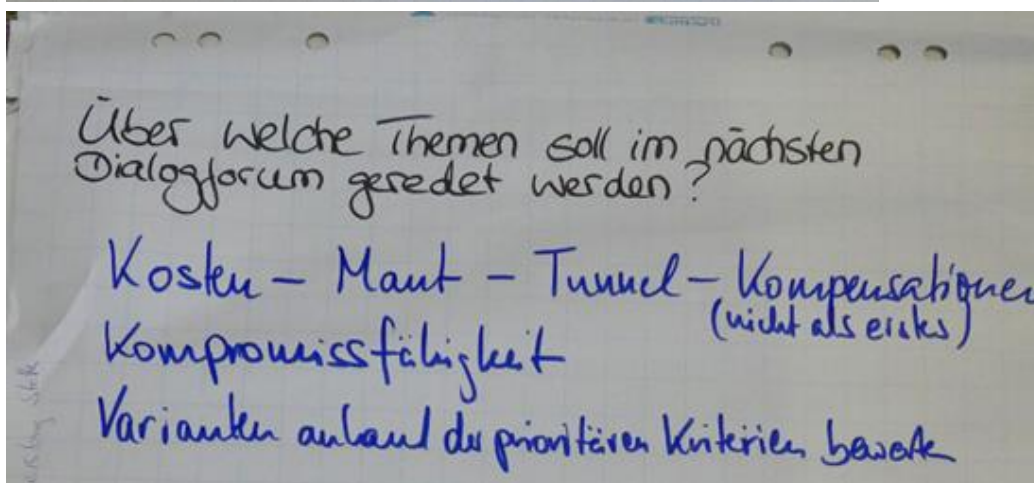
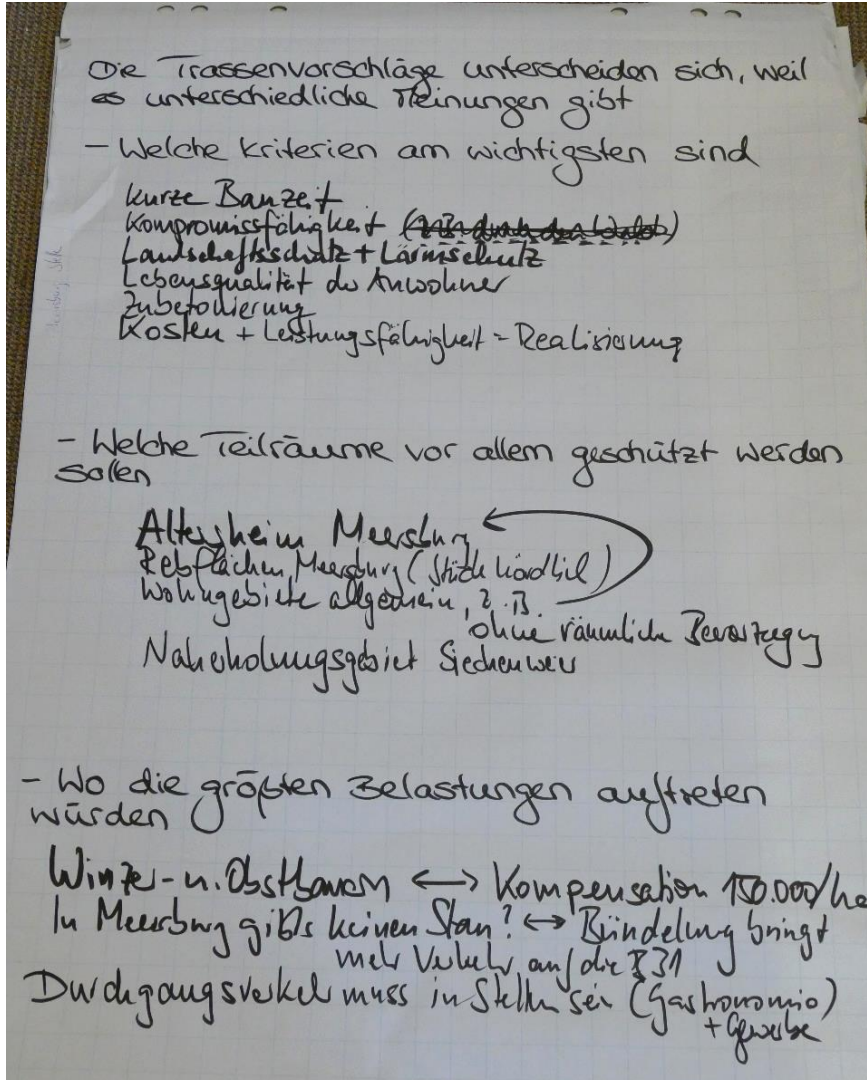
Die Moderation stellt den aktuellen Stand der Zeitschiene für den Dialog mit der Öffentlichkeit vor. So findet in diesem Jahr noch eine Sitzung des Facharbeitskreises Verkehr und eine Sitzung für die politischen Repräsentanten aus der Region statt.

Das nächste Dialogforum ist zu Beginn 2018 geplant. Neben der Vorstellung des technischen Planers wird der Fokus auf dem ersten Teil der Raumanalyse liegen.

Herr Kühnel und Frau Knapstein danken allen Teilnehmenden für ihre konstruktive Mitarbeit und verabschieden die Mitglieder des Dialogforums bis zur nächsten Sitzung.

Anhang

Flip Charts Gruppe Westen



Flip Charts Gruppe Mitte

Die Trassenvorschläge unterscheiden sich, weil es unterschiedliche Meinungen gibt:

weil folgende

- ~~Welche~~ Kriterien am wichtigsten sind
- wenigsten Flächenverbrauch
- Kosten, Flächenversiegelung
- leistungsfähige Straße
- Zerschneidung

weil

- ~~Welche~~ Teilräume vor allem geschützt werden sollen

• Rebflächen ^{Gewand} 60% ~~flächennutzungsplan~~

Zufahrt Δ Hagnau Tunnel

weil

- ~~Wo~~ die größten Belastungen auftreten würden

Über welche Themen soll ~~im~~ ^{in den} nächsten Dialogforum ~~g~~ geredet werden?

- Tunnelbau Hagnau
Nachbarkeit im laufenden Betrieb
- No-Go Gebiete
- Verkehrsaufkommen ist nach Kategorien (Transit, Touristen etc.)
Prognosen: wie entstehen diese?
wie werden diese erarbeitet?
- Bauzeit Ausbau unter laufendem Verkehr (Tunnel)
Neubau

Flip Charts Gruppe Osten

Die Trassenvorschläge unterscheiden sich, weil es unterschiedliche Meinungen gibt

- Welche Kriterien am wichtigsten sind
 - > Schutz Bodennutzung Landschaft → Entwicklung Gemeinden Zusammenbau
Frankfurt
 - > Zeit für Bau/Lösung (2 ~~Spuren~~ Spuren)
 - > Zerschneidung (Schub von Neubaugebiet)
- Welche Teilräume vor allem geschützt werden sollen
 - > ausgewählte Siedlungsflächen im Norden von Immenstaad
 - > Kirchberg, Herberg → Weinberge
- Wo die größten Belastungen auftreten würden
 - > Reuk > Variante 1: Belastungen für Verkehr am westen
 - > Breik Ried

Über welche Themen soll im nächsten Dialogforum geredet werden? Zusammenbau
Frankfurt

- * Wie entwickelt sich der Verkehr? Prognose?
- * Informationen zu Gewässerqualität
- * „Sinn von dem Prozess schneller machen?“
- * Kosten? Wie viel welche Trasse?
 - ↳ Welche Anbauqualität