

Dokumentation

6. Treffen des Dialogforums am 11. April 2018

Im Technisches Rathaus, Friedrichshafen

1. Begrüßung & Einführung durch RP Tübingen (Team B31) / Moderation (team ewen)
2. Schwerpunktthema Verkehr
3. Zwischenbilanz und Ausblick nach der 6. Sitzung des Dialogforums
4. Planung weiteres Vorgehen für das Dialogforum

Teilnehmende

per Zufallsverfahren ausgewählte Bürgerinnen und Bürger	8 Bürgerinnen und Bürger aus: - Markdorf - Friedrichshafen/Immenstaad - Immenstaad - Hagnau - Meersburg - Stetten
Initiativen und Interessensgemeinschaften	- Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf (Hr. Dr. Brause) - Meersburger Initiativ Kreis B 31 neu (MIK) (Hr. Dr. Gerth) - Interessengemeinschaft Verkehrsplanung B31/33 Stetten e.V. (Hr. Neu) - Verkehrsinitiative Hagnauer Bürger e.V. (VIHaB) - Bürgerinitiative Immenstaad B31Neu e.V. (BIB31neu)
Umwelt- und Naturschutzverbänden, IHK	- NABU-Bezirksverband Donau–Bodensee) - BUND Immenstaad (Hr. Lindemann) - Landesjagdverband Baden-Württemberg für den Landesnaturschutzverband (Hr. Kohler) - IHK Bodensee Oberschwaben
Vertreter des Obst-/Weinbaus	- Meersburg - Hagnau - Markdorf
Vertreter des Regierungspräsidiums Tübingen Planungsteam B31	- Fr. Dittmann - Hr. Feil - Hr. Kühnel
Gutachterteam	- Hr. Stocks, Büro für Umweltsicherung und Infrastrukturplanung Tübingen - Hr. Schettler, Büro Eberhard + Partner - Hr. Kiener, Modus Consult Ulm GmbH - Hr. Straub, Modus Consult Ulm GmbH - Fr. Lalanne, Modus Consult Ulm GmbH - Hr. Kuhn, Klinger und Partner Ingenieurbüro für Bauwesen & Umwelttechnik GmbH
Moderationsbüro team ewen	- Hr. Dr. Ewen - Hr. Ilgner

1. Begrüßung und Einführung

Herr Kühnel (Regierungspräsidium Tübingen) und Herr Dr. Ewen (Moderationsbüro team ewen) begrüßen die Mitglieder des Dialogforums zur sechsten Sitzung. Zu Beginn berichten der Moderator und die Teilnehmenden von den verschiedenen Veranstaltungen, die seit dem letzten Dialogforum stattgefunden haben:

- Der Facharbeitskreis Verkehr tagte am heutigen Nachmittag. Der Verkehrsexperte Prof. Monheim (Universität Trier (emeritiert), raumkom) war bei der Sitzung dabei und beteiligte sich an der Diskussion im Facharbeitskreis. Herr Kiener und Herr Prof. Monheim erläuterten, wie sie bei den Annahmen für die Verkehrsprognose zusammenarbeiten.

- In Stetten hat sich eine neue Initiative gebildet. „*teamB31 pro 7.5 Stetten*“ wird zukünftig im Dialogforum vertreten sein. Ein zufällig ausgewählter Bürger aus Stetten ist Gründungsmitglied der Initiative und wird nun zukünftig die Initiative vertreten. Es wird in Kürze eine Nachrückerin bzw. ein Nachrücker für ihn aus Stetten gelost.
- Teilnehmende berichten von drei großen Informationsveranstaltungen, die in Stetten, Hagnau und Immenstaad stattgefunden haben. Organisiert wurden diese Veranstaltungen durch Initiativen und Verbände. Sie waren gut besucht. Großes Interesse an der Planung der B31 besteht in der Region. Besucher der Veranstaltungen berichten von einer polaren aber offenen Diskussion der Beteiligten: z.B. BUND / NABU / VCD schlagen eine dreispurige Ausbauvariante vor, andere Interessenvertreter eine vierspurige Straße im Bereich der linienbestimmten Variante 7.5.
- Ein Teilnehmer berichtet, er habe gehört, dass an der B31 neu ein LKW-Parkplatz in der Größe von sechs Fußballfeldern errichtet werden soll. Dazu erklärt Herr Kühnel, dass es in der Region nicht genügend LKW-Parkplätze gibt. Der Mangel zeigt sich daran, dass die wenigen vorhandenen Parkplätze überfüllt sind und die Gewerbegebiete zugesperrt werden. Die Schaffung zusätzlicher LKW-Parkplätze ist aber unabhängig von der Planung zur B31 Meersburg – Immenstaad zu sehen. Wo ein LKW-Parkplatz in dem Bereich zwischen der A98 und der A96 errichtet werden soll, steht noch nicht fest. Vertreter der Umweltverbände regen Arrangements mit der Industrie an, wonach auf leerstehenden Gewerbeflächen – nachts – LKWs parken dürfen. Dann müssten keine neuen Flächen versiegelt werden und der Platz würde eingespart.

2. Schwerpunktthema Verkehr

Damit die Straße für die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen ausreicht, lässt das Regierungspräsidium Tübingen eine Verkehrsuntersuchung durchführen. Um eine Prognose bis 2035 erstellen zu können, muss zuerst die sogenannte IST Analyse erfolgen. Diese Arbeitsphase ist nun abgeschlossen und wird im Sinne des „Blickes in die Werkstatt“ im Dialogforum präsentiert. Im Gespräch zwischen Herrn Dr. Ewen, Herrn Kiener und den Teilnehmenden werden zentrale **Aussagen zu der IST Analyse** präsentiert und diskutiert:

- Auf der heutigen B31 sind um die 20.000, an der Überlagerung von B31 und B33 zwischen Stetten und Meersburg (durch den Verflechtungsbereich ergibt sich ein Querschnitt, der einer 4-spurigkeit gleicht) sogar 28.000 Kfz am Tag unterwegs, davon 3.000 bis 4.000 LKW (sogenannter Schwerverkehr = LKW + Busse). Hier liegen das Kfz-Aufkommen und vor allem der Schwerverkehrsanteil deutlich über dem Landesdurchschnitt von Bundesstraßen in Baden-Württemberg.
- Es wird häufig die Frage gestellt, ob es sich bei dem Verkehr auf der B31 um Durchgangs- oder um Ziel- und Quellverkehr (die Fahrt beginnt oder endet in dem untersuchten Gebiet) handelt. Die Antwort darauf hängt immer davon ab, von welchen Betrachtungsgrenzen man ausgeht. Generell kann man jedoch sagen:
 - Der PKW-Verkehr ist überwiegend Ziel- & Quellverkehr, hier spielen Pendler aus der Region eine wichtige Rolle.
 - ⊕ Schwerverkehr ist überwiegend Durchgangsverkehr, mehr als 50 % der Fahrten gehen nur durch den Raum durch. Daraus allerdings den Schluss zu

ziehen, man könne diese Fahrten unterbinden, ist nicht zulässig: Die B31 ist eine Bundesstraße mit der Aufgabe, die Verkehre - auch Fernverkehr - aufzunehmen. Deshalb ist es auch nicht möglich, die Straße für Durchgangsverkehr zu sperren.

- In den Ferienzeiten ist mit bis zu 20 % mehr Kfz-Verkehr im Planungsgebiet zu rechnen. So wurden im Jahr 2016 zum Beispiel zwischen Hagnau und Kirchberg am Querschnitt Wz 12 im Oktober 18.400 Kfz/24h und im August 22.200 Kfz/24h gezählt.

Die IST-Ergebnisse lassen nach Auffassung des Verkehrsgutachters **folgende Schlüsse** zu:

- Eine neue B31 muss sowohl die Funktion einer Transitstrecke als auch die Funktion von Ortsumgehungen übernehmen.
- Normalerweise geht man in der Planung davon aus, dass einzelne saisonale Spitzen nicht mitberücksichtigt werden können / müssen und zeitweise eine Überlastung der Straße akzeptiert werden muss. Hier wird dieses Vorgehen jedoch nicht empfohlen, da „Verkehrsspitzen“ hier häufig und über längere Zeiträume auftreten (Messezeiten, Ferien, Feiertage, Tourismus).
- Grundsätzlich gilt, dass die neue Straße den zukünftigen Verkehr nicht nur „gerade so“ abwickeln können soll, sondern auch Puffer in der Leistungsfähigkeit besteht („nicht auf Kante nähen“).

Aus der IST-Analyse wird das Verkehrsmodell entwickelt (welche Verkehrsströme von wo nach wo gibt es in der Region?) Aktuell werden **Prognosen zur verkehrlichen Entwicklung** in der Region erstellt. Diese werden dann in das Verkehrsmodell eingespeist, um abschätzen zu können, welche Verkehre in der Zukunft die neue Straße aufnehmen können soll:

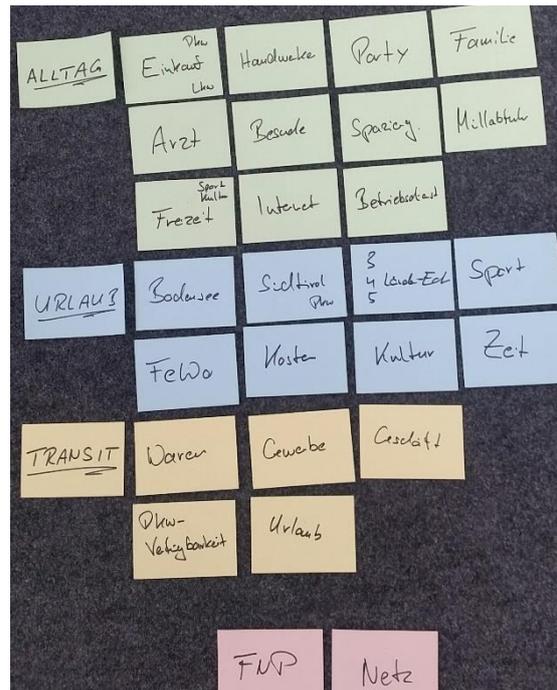
- Die Prognosen zur demografischen Entwicklung sehen vor, dass die Region weiter wachsen wird. Gleichzeitig wird das Mobilitätsbedürfnis älterer Menschen weiter steigen – unabhängig von der Wahl des Verkehrsmittels. Diese Faktoren werden im Verkehrsmodell berücksichtigt.
- Für die Frage, wie viele Nutzer zukünftig den Umweltverbund nutzen werden (können) und wie sich der Modal Split (das Verhältnis zwischen Kfz-, Bahn-, Bus-, Fahrrad- und Fußverkehr) bis 2035 ändern wird, wurde Herr Professor Monheim als zusätzlicher Experte hinzugezogen. Ziel ist es, dass anspruchsvolle, aber realistische Annahmen gefunden werden und diese in die Prognosen einfließen.
- In ca. einem Jahr wird die Frage zu beantworten sein, welche Anzahl an Fahrspuren (aus verkehrlicher Sicht) zu empfehlen ist.

Ein [Zwischenbericht zur Verkehrsuntersuchung](#) ist auf der Projektwebsite veröffentlicht.

Im Anschluss besteht die Möglichkeit zwei der drei verschiedenen Themengruppen zu besuchen, um Details der Verkehrserhebung bzw. Verkehrsprognose zu besprechen und mit den eigenen Erfahrungen abzugleichen.

Erzeugung des Verkehrs (Hr. Kiener)

In dieser Kleingruppe wird darüber diskutiert, dass wir alle nicht nur bewusst unterwegs sind (z. B. im Berufsverkehr), sondern durch alltägliche Verhaltensweisen (z. B. Bestellung im Internet, Einladung zu einer Party, etc.) in der Regel auch unbewusst Verkehr „erzeugen“. Auch im Urlaub wird durch die Einwohner des Bodenseekreises Verkehr nach/von sowie in anderen Regionen erzeugt – genauso wie umgekehrt Touristen durch das Angebot der Bodenseeregion hier Verkehr „erzeugen“. Auch im Transitbereich wird durch Warenaustausch, Gewerbetreibende und die Tourismusbranche zusätzlicher Verkehr erzeugt. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Verkehrsaufkommen im Wesentlichen von zwei Faktoren abhängt:



- von der Anordnung der Siedlungsbereiche (Wohn-, Misch-, Gewerbe-, Sondergebiete), welche sich aus der Regionalplanung und der Bauleitplanung ergeben und
- vom Angebot an Verkehrsnetzen, durch welche diese Siedlungsbereiche quantitativ und qualitativ miteinander verknüpft sind.

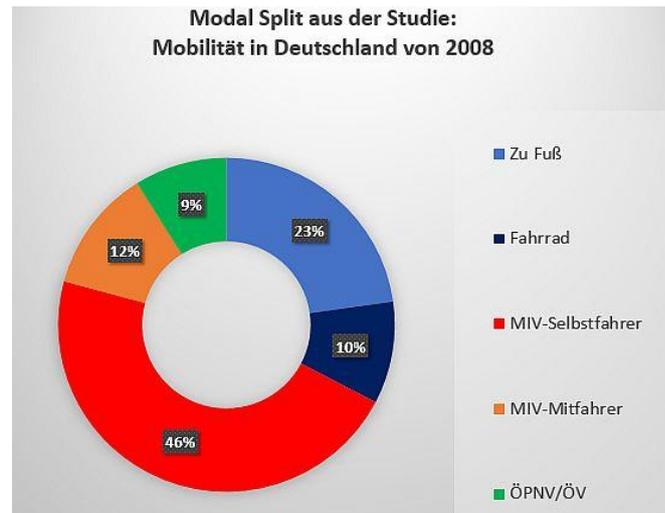
Wahl des Verkehrsmittels (Fr. Lalanne)

In dieser Kleingruppe tauschen sich die Teilnehmenden darüber aus, welches Verkehrsmittel sie am heutigen Abend gewählt haben und welche Gründe sie dafür hatten. Gleichzeitig wird diskutiert, wo die Schwierigkeiten für einen Wechsel auf Bus oder Rad liegen. Vor diesem Hintergrund haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, Details zu der Verkehrsprognose zu besprechen: Welche Annahmen werden in der Prognose aufgenommen, welche nicht? So wird z. B. eine Veränderung der Kraftstoffpreise nicht in die Prognose mit aufgenommen, da nicht seriös gesagt werden kann, welche Auswirkungen dies auf die Fahrleistung hat (wechseln die Menschen auf Rad und ÖPNV, weil das Auto zu teuer sein wird? Oder wechseln sie nicht, weil sie keine Alternative zum Auto haben?). Ebenso werden in der Prognose keine politischen Diskussionen aufgegriffen (z. B. Dieselfahrverbote), da nicht absehbar ist, wie, wann und wo Verbote zum Tragen kommen.



Mobilitätskenngrößen (Hr. Straub)

In der Kleingruppe Mobilitätskenngrößen wurden die Teilnehmenden nach ihrem eigenen Verkehrsverhalten und ihren Wegen am Tag vor der Sitzung befragt. Mit Hilfe einer programmierten Excel-Tabelle lässt sich der Modal Split (Mobilitätsverhalten von Personen) der Gruppe darstellen und mit dem bundesdeutschen Modal Split vergleichen. Hier zeigt sich, dass sich der Modal Split der Teilnehmenden aus dem Dialogforum durchaus mit dem bundesdeutschen Durchschnitt des Modal Split vergleichen lässt.



3. Zwischenbilanz und Ausblick nach der 6. Sitzung des Dialogforums

Mittlerweile haben sechs Sitzungen des Dialogforums stattgefunden. Der Moderator erkundigt sich, wie die Teilnehmenden den Umgang im Dialogforum erleben. Im Gespräch wird deutlich, dass alle Teilnehmenden den offenen Austausch in diesem Gremium schätzen. Ebenso werden die Vorschläge, Meinungen und Hinweise der Vertreter der unterschiedlichen Positionen besser verstanden. Es ist klar geworden, dass es nicht um Lösungen für einzelne Ortschaften an der B 31 geht, sondern um eine tragfähige Lösung für die gesamte nördliche Bodenseeregion. Dies gilt besonders vor dem Hintergrund, dass einzelne Abschnitte der B31 bereits im Bau sind und der Druck auf das Teilstück Meersburg-Immenstaad größer werden wird.

Es soll mehr über mögliche Konflikte der verschiedenen Trassenverläufe gesprochen werden. Aktuell bietet das Dialogforum zwar gute Informationen, aber der Dialog untereinander sei etwas in den Hintergrund gerückt. Das gemeinsame Arbeiten an Konfliktlösungen komme aktuell zu kurz. Die Konfliktlinien sollten herausgearbeitet und auch die Betroffenheiten und Lösungsmöglichkeiten für einzelne Gruppen (z. B. Flächenverlust bei Landwirten, Grundstückbesitzer) thematisiert werden.

Die spannende Frage sei, wann einzelne Trassenvorschläge ausgeschlossen werden können oder zumindest Trassenkorridore benannt werden. Dazu erklärt Herr Stocks, dass zuerst einmal die Raumanalyse komplett erarbeitet werden muss. Die Fauna/Flora-Gutachter seien jetzt an der Aus- und Bewertung der umfangreichen kartierten Daten zur Tier- und Pflanzenwelt im Untersuchungsgebiet. Diese Ergebnisse müssen vorliegen, bevor einzelne Abschnitte des Raumes beurteilt werden können. Ab Sommer wird man sukzessive Teilräume ausschließen können und somit erste Aussagen zu möglichen Trassenverläufen machen können. Grundsätzlich befindet sich die Planung im vorgesehenen Zeitplan.

4. Planung weiteres Vorgehen für das Dialogforum

Moderations- und Planungsteam des Regierungspräsidiums Tübingen nehmen die Anregungen zur weiteren Dialoggestaltung auf. Vor diesem Hintergrund muss geprüft werden, wann belastbare Ergebnisse der Raumanalyse vorliegen und die Auswirkungen diskutiert werden können.

Am 24. Juli 2018 soll voraussichtlich der nach dem Umweltverwaltungsgesetz vorgeschriebene UVP-Scoping-Termin zur B31 stattfinden. Bei diesem Termin werden die Träger öffentlicher Belange und „sonstige Dritte“ von der Planfeststellungsbehörde gehört. Die Öffentlichkeit ist zu dem Termin zugelassen, hat aber kein Rederecht.

Eine Informationsveranstaltung für die betroffenen Kreis-/Gemeinde- und Ortschaftsräte ist ebenfalls noch in diesem Jahr vorgesehen.

Herr Dr. Ewen berichtet von der Anfrage der Presse, eine Sitzung des Dialogforums zu begleiten. Auf Verweis der Grundlagen der Zusammenarbeit wird die Presse jedoch nicht zu einem Dialogforum zugelassen. Nach Diskussion einigen sich die Teilnehmenden darauf, dass ein separater Termin für Vertreter/innen verschiedener Zeitungen angeboten wird, an dem die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger von dem Dialog berichten.

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