

B 31



Dokumentation

1. Treffen Fach-Arbeitskreis Verkehr

9. Dezember 2015, 10 bis 12.30 Uhr,
im Heilig-Geist Spital, (Vineum) in Meersburg

1. Begrüßung durch RP Tübingen / Moderation
2. Vorstellungsrunde
3. Fragen zum Projektstand
4. Selbstverständnis, Aufgabe Fach-AK und Grundsätze der Zusammenarbeit
5. Vorgesehenes Gutachten zu Verkehrsfragen
 - a. Präsentation Dr. Karajan, Karajan Ingenieure, Stuttgart (Berater RP Tübingen)
 - b. Diskussion des Gutachtens bezüglich Inhalte, Gutachter, Auswahlkriterien
 - c. Zeitplan
6. Nächste Termine mit anstehenden Themen

1. Begrüßung durch RP Tübingen und Moderation

Nach Einführung durch Bürgermeister Dr. Brütsch begrüßt Herr Kunze, RP Tübingen, die Teilnehmenden. Dr. Ewen, team ewen, schließt mit einem Vorschlag für die Zielsetzung der heutigen Sitzung an. Der Fach-Arbeitskreis solle die fachliche Kompetenz der Region bündeln und die Planung begleiten – heute im Hinblick auf das zu vergebende Verkehrsgutachten.

2. Vorstellungsrunde

Die Vorstellungsrunde zeigt, dass fachlich kompetente Vertreter aus Behörden, Kammern, Interessengemeinschaften und Verbänden beteiligt sind. Der Moderator weist darauf hin, dass die Mitglieder des Arbeitskreises zwar in Teilen auch Interessen vertreten, sich im Fach-Arbeitskreis aber auf fachliche Argumente beschränken sollen.

3. Fragen zum Projektstand

Es liegen keine allgemeinen Fragen zum Projektstand vor.

4. Selbstverständnis, Aufgabe Fach-AK und Grundsätze der Zusammenarbeit

Der Moderator weist auf eine im Vorfeld verschickte Vorlage über die Grundsätze der Zusammenarbeit hin (siehe Anlage). Er bittet die Anwesenden, Bedenken oder Änderungswünsche zu äußern, notfalls auch noch in der Woche nach der Sitzung. Erfolgt dies nicht, sind diese Grundsätze maßgeblich für das Verhalten im Fach-AK.

Fokus Straße (B31) Im Hinblick auf die Klimaproblematik und den notwendigen Wandel im Verkehrsverhalten wird angeregt, das Gutachten grundsätzlicher zu fassen und die Verkehrssituation am nördlichen Bodensee Verkehrsträger übergreifend anzugehen. Vom Regierungspräsidium wird entgegnet, dass dies nicht Aufgabe des Gutachtens für die neue Straße B 31 sei. Die Auswirkungen anderer Verkehrsträger auf den Straßenverkehr werden mit vorliegenden Untersuchungen zum öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Radverkehr jedoch im Gutachten berücksichtigt.

Beteiligungsgegenstand Anstatt der Formulierung *„Die Facharbeitskreise ... begleiten die Gutachten, die im Zuge der Plausibilisierung der Trassenvariante 7.5 W 2 erstellt werden.“* soll der folgende Satz in die Grundsätze aufgenommen werden: *„Die Facharbeitskreise ... begleiten die Gutachten, die im Zuge der Aktualisierung der vergleichenden Bewertung möglicher Trassenvarianten innerhalb des definierten Prüfraumes erstellt werden.“* Dies wird allgemein akzeptiert.¹

Der Moderator weist insbesondere auf den Umgang mit der Öffentlichkeit hin: Danach werden die Mitglieder der Fach-Arbeitskreise keine Details über den Verlauf der Sitzungen und das Verhalten der Mitglieder an die Öffentlichkeit geben. Es gibt bei Bedarf Presseinformationen seitens des Moderators. Und er weist auf die persönliche Besetzung der Plätze hin. Es gebe die Möglichkeit,

¹ Im Nachgang wurde mit dem „Autor“ des Änderungswunsches folgende Formulierung gefunden: *„Die Facharbeitskreise ... begleiten die Gutachten, die im Zuge der Plausibilitätsprüfung des Korridors 7.5 und der Aktualisierung der verglichen Bewertung alternativer Trassen innerhalb des definierten Prüfraums erstellt werden.“*

dass im Falle einer Verhinderung ein Stellvertreter den Platz besetze. Der Stellvertreter / die Stellvertreterin müsse aber zu Beginn des Prozesses benannt sein.

5. Vorgehensweise Gutachten zu Verkehrsfragen

Dr. Karajan, der vom RP mit der Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen beauftragte Berater, stellt den Leistungsumfang des zu vergebenden Gutachtens sowie die Rahmenbedingungen für die Vergabe vor (siehe die auf Basis dieser Sitzung überarbeitete Präsentation in gesonderter Datei). Im Kern geht es im Gutachten darum, abzuschätzen, welche Entwicklung der Verkehr auf der B31 in Zukunft nehmen wird und welche Unterschiede dabei zwischen verschiedenen Trassenvarianten bestehen. Das Gutachten, bzw. die Verkehrszahlen, sind die Grundlage für die späteren Lärm- und Schadstoffberechnungen.

Die folgenden Hinweise stellen Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche des Fach-Arbeitskreises dar. Wurden die Vorschläge des Beraters, Dr. Karajan, bestätigt, wird dies nicht gesondert aufgeführt.

Zurückliegende Verkehrsgutachten	Hier sollten aktuelle im Bodenseekreis erstellte Gutachten berücksichtigt werden (z.B. im Rahmen der Verkehrsmediation Kluffern).
Grundsätzliche Vorgehensweise	Bei der Frage, ob die in den bisherigen Gutachten gewählte Methodik zur Erstellung eines Verkehrsmodells vorgegeben wird oder ein alternativer Ansatz mit einem Verkehrserzeugungsmodell gewählt werden kann, wird dies den Anbietern des Gutachtens freigestellt. In der Leistungsbeschreibung wird die Erarbeitung der Verkehrsmatrix über Befragungen beschrieben.
Erhebung der aktuellen Verkehrssituation	<p>Bezüglich der Zähl- und Befragungsstellen werden Hinweise gegeben, die sich auf die Kenntnis der Situation vor Ort stützen. Es wird vorgeschlagen zusätzliche Querschnitts- und Knotenpunkterhebungen mit aufzunehmen. Die Abbildung wird mit den genannten Erhebungspunkten ergänzt (siehe die überarbeitete Präsentation). Es werden weitere Erhebungspunkte mit ausgeschrieben, die mit dem Gutachter abgestimmt werden können.</p> <p>Es wird empfohlen, insbesondere auch auf die Messetage und die Sommerferien zu achten, außerdem Zählung beider Fähre-Richtungen vorzunehmen. Für die Wahl einer „normalen“ Woche sollte man sich frühzeitig Gedanken machen, da – so die Erfahrung aus der Mediation Kluffern – aufgrund einer Vielzahl von Baustellen und sonstigen Störereignissen Normalität nur selten herrscht.</p>
Modal Split	Es wird darauf hingewiesen, dass im Hinblick auf den Klimawandel eine stärkere Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr nötig und auch zu erwarten ist. Dies wird durch unterschiedliche Annahmen über den Modal Split abgedeckt, damit man verschiedene mögliche Entwicklungen betrachten kann. Der Vertreter des BUND gibt zu Protokoll, dass eine Verengung der Verkehrsbetrachtung auf verschiedene Straßentrassen dem sich weiter verschärfenden Klimaproblem nicht gerecht werde. Aus Sicht des BUND sei daher vorrangig eine umfassende Betrachtung der Potentiale umweltverträglicher und energiesparender Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, E-Bike) geboten. Ein anderer Teilnehmer fordert in diesem Zusammenhang angesichts der aktuellen Klimadiskussion (Stichworte: Gipfel in Paris sowie Energie- und Klimaschutzkonzept des Bodenseekreises) ein eigenes Klimaschutzszenario, in dem herausgearbeitet wird, was an flankierenden Maßnahmen wie Verlagerung auf den ÖPNV / SPNV, mehr Transit LKW auf die Schiene usw. ergriffen werden muss, um den CO ₂ Ausstoß vor Ort auf die geforderten Werte zu begrenzen. Aus dem Teilnehmerkreis kommt dazu der Hinweis auf derzeit im Bodenseekreis laufende Untersuchungen zu alternativen Verkehrsmitteln. Das Planungsteam sagt zu,

dass diese Arbeiten in der zu vergebenden Verkehrsuntersuchung gewürdigt werden sollen. Untersuchungen und Prognosen anderer Verkehrsträger würden gerne berücksichtigt, eine eigene Verkehrsuntersuchung zu alternativen Verkehrsmitteln könne aber im Rahmen des zu vergebenden Gutachtens nicht geleistet werden.

Ergebnis der Diskussion ist, dass das derzeit in Bearbeitung befindliche Gutachten zum Ausbau der Bodenseegürtelbahn sowie weitere aktuell vorliegende Verkehrsuntersuchungen in dem Gutachten ggf. durch zusätzliche Planfälle zu berücksichtigen ist.

Prognose

Bei diesem Thema wird auf die Berücksichtigung der dynamischen Bevölkerungsentwicklung im Bodenseeraum hingewiesen. Außerdem wird gefordert, den durch eine neue Straße neu erzeugten Verkehr (induzierter Verkehr) zu berücksichtigen. Dies solle dem Gutachter nicht nur optional, sondern verpflichtend aufgegeben werden. Weitere Hinweise, die das Planungsteam aufnimmt: Die Zunahme der Elektromobilität sowie die Möglichkeit einer Maut solle einbezogen werden. Was den Prognosehorizont angeht (2035), wird dieser mit dem zur Planung der B 30 neu zw. Friedrichshafen und Ravensburg abgestimmt. Bezüglich der Annahmen über die Entwicklung im Bereich Siedlung und Gewerbe könne der Regionalverband vielfältige Untersuchungen beisteuern. Die Frage nach der Unsicherheit der Prognosen beantwortet Herr Dr. Karajan: Prognoseunsicherheiten haben im Hinblick auf die zu vergleichenden Planungsfälle (Trassenvarianten) keine Auswirkungen: Der relative Unterschied zwischen den Varianten würde sich nicht verändern.

Planungsfälle

Während der Prognose-Nullfall die derzeit im Bau befindlichen Straßenmaßnahmen im Raum umfasst, wird ein erweiterter Prognose-Nullfall („Bündelungs-Fall“) auch weitere Maßnahmen aus der Konzeption des „Planungsfall 7“ enthalten, um die zu erwartenden Be- und Entlastungen dieses für die Verkehrsbündelung günstigen Falls abbilden zu können. Dabei wird die Frage aufgeworfen, ob im erweiterten Prognose-Nullfall auch diejenigen Teilabschnitte als vorausgesetzt betrachtet werden dürfen, die planerisch noch sehr wenig fortgeschritten sind (wie z. B. die B31 neu Abschnitte Überlingen-Meersburg).

Als Planungsfälle werden die seenahen Varianten aus dem Raumordnungsverfahren 2001 / Linienbestimmung 2006 angesetzt. In die Ausschreibung wird auch eine Leistungsposition aufgenommen, die dem beauftragten Gutachter ermöglichen soll, ggf. während der Erstellung des Gutachtens weitere Planungsfälle berücksichtigen zu können. Die Planungsfälle beinhalten die „flankierenden“ Maßnahmen des „Planungsfall 7“, OU Kluftern, OU Markdorf und OU Bermatingen, die bei Bedarf aus der Berechnung ausgeblendet werden können, um z.B. mögliche Zwischenzustände zu betrachten.

Vergabekriterien

Im Hinblick auf die Wichtung des Kriteriums „Kosten“ wird gebeten, besonderes Augenmerk auf die Spreizung zwischen günstigstem Anbieter einerseits und teureren Anbietern andererseits zu legen. Außerdem wird vorgeschlagen, die Kostenfrage getrennt von den mit 70 % gewichteten nicht finanziellen Kriterien zu bewerten. Das Planungsteam versichert, dass eine „gesteuerte“ Aufwertung der technischen Kriterien nicht in dessen Interesse ist. Die öffentliche Hand hat sich für das technisch und wirtschaftlich beste Angebot zu entscheiden.

Im Hinblick auf die Unterpunkte des mit 70 % gewichteten Anteils wird angeregt, hier zu differenzieren. Sollte etwa das Kriterium „Erfahrung im Bodenseeraum“ einen überragenden Anteil an diesen 70 % hätte, so würde dies aus Sicht von Teilnehmenden zu einer Reduzierung des Wettbewerbes führen. Stattdessen wird vorgeschlagen, bewusst auch Anbieter außerhalb Baden-Württembergs

anzusprechen. Das Planungsteam fordert die Beteiligten auf, gerne eigene Vorschläge für anzufragende Büros zu unterbreiten.

Anzufragende Bieter Es wird die Frage gestellt, warum nicht offen ausgeschrieben wird, dann könnten sich weitere Anbieter melden. Allerdings ist das angesichts der absehbaren Summe nicht nötig und würde zu einem zusätzlichen Zeitverlust führen. Als weiterer möglicher Bieter wird das Büro Bender+Stahl, Ludwigsburg, bzw. das Nachfolgebüro BS Ingenieure, Ludwigsburg genannt. Es wird in die Liste der anzuschreibenden Büros aufgenommen. Das aufgeführte und für die Gemeinde Hagnau tätige Büro Rapp Trans, Freiburg, wird kein Angebot abgeben, so der anwesende Vertreter.

6. Nächste Termine und anstehende Themen

Die Teilnehmer vereinbaren, dass es keinen festen Sitzungszyklus gibt, sondern dass man sich an anstehenden Meilensteinen orientiert. Der nächste Meilenstein ist die Vergabe des Gutachtens durch das Planungsteam. Beim nächsten Treffen wird der ausgewählte Gutachter sich und sein Konzept vorstellen – damit dieses diskutiert werden kann, bevor es umgesetzt wird.

Im Vorfeld der Ausschreibung erhalten die Mitglieder des Arbeitskreises die wesentlichen Inhalte der Leistungsbeschreibung zur Kenntnis.