

Dokumentation

4. Treffen Fach-Arbeitskreis Verkehr

19. Mai 2017, 10.00 bis 12.00 Uhr,
im Bürgersaal (Rathaus) in Markdorf

1. Begrüßung durch RP Tübingen / Moderation team ewen
2. Bericht zum Ergebnis des Mediationsverfahrens in Kluffern und dessen Auswirkungen auf die Planung der B 31 neu
3. Vorstellung der Ergebnisse der Verkehrszählung durch Herrn Kiener mit anschließender Möglichkeit für Fragen und Austausch
4. Ausblick auf das weitere Vorgehen und nächste Termine mit anstehenden Themen

TOP 1 Begrüßung durch RP Tübingen und Moderation

Bürgermeister Riedmann begrüßt die Runde und wünscht nach der Einigung in Kluffern, dass sich die dort entwickelte Dialog- und Verständigungsbereitschaft auch auf das Moderationsverfahren zur B31 positiv auswirkt. Anschließend begrüßt Herr Kunze die Runde im Namen des Regierungspräsidiums. Dr. Ewen, team ewen, stellt die Tagesordnung vor.

Zur Dokumentation macht der Vertreter des BUND, Herr Staerke, deutlich, dass er es für entscheidend halte, die Zielsetzung der Straße (Fernverkehrsachse oder regionale Entlastungsstraße) genau zu beschreiben. Die in diesem Punkt seiner Einschätzung nach recht knapp gehaltene Dokumentation könne so stehen bleiben, wichtig sei nur, dass dieses Thema nochmals genauer behandelt werde. Die offenen Fragen des Vertreters des VCD, Herr Hecking, in seiner Rückmeldung zur Dokumentation könnten unter TOP 4 behandelt werden, so der Hinweis des Moderators.

Von Seiten teilnehmender Bürgermeister wird die Frage gestellt, warum ein externer Experte einer Kommune anwesend sei. Man habe sich im Politischen Begleitkreis darauf geeinigt, dass keine einzelnen Gutachter für die Kommunen teilnahmen, jedenfalls nicht, bevor man sich nicht auf eine gemeinsame Linie geeinigt habe. Das Moderationsteam hatte dem Experten seine Teilnahme im Vorfeld zugesagt und dabei diese entgegenstehende Vereinbarung übersehen.

Mehrere Bürgermeister bestehen darauf, dass der Experte den Raum verlässt. Auf Vorschlag des Moderators wird vereinbart, dass der Experte im Anschluss an die Sitzung des Fach-Arbeitskreises die Möglichkeit erhält, seine Stellungnahme vorzutragen und diese mit dem Gutachter des RP, Herrn Kiener, diskutieren könne.

TOP 2 Bericht zum Ergebnis des Mediationsverfahrens in Kluffern und dessen Auswirkungen auf die Planung der B 31 neu

Der Vertreter des Landkreises Friedrichshafen, Herr Gähr, sowie der Gutachter, Herr Stocks, berichten über das Mediationsverfahren in Kluffern, das erfolgreich abgeschlossen sei. Man habe einvernehmlich festgestellt, dass die meisten zur Diskussion stehenden Varianten zulassungskritisch seien. Die einzige ggf. zulassungsfähige Variante würde zu massiven Konflikten mit anderen Nutzungen führen (besonders bezüglich Naherholung und Landwirtschaft) – und gleichzeitig die bestehenden Lärm- und Schadstoffprobleme nicht nennenswert reduzieren. Wenn die B31 neu realisiert werde, sei absehbar, dass die Kfz-Ströme in Kluffern geringer seien, als heute. Daher basiert die Entscheidung der Mediation v.a. auf den zwei Punkten „Ausbau des ÖPNV“ und „Realisierung B31“.

Verlagerung auf die B31 neu

Aus Sicht der Stadt Meersburg wäre es nicht akzeptabel, wenn die Verkehrsströme aus Kluffern verlagert würden auf die Kommunen an der B31. Aus Sicht der Gemeinde Immenstaad sei allerdings die Entscheidung der Mediation ein „ungedekelter Wechsel auf die Zukunft“, den man im Dialog gemeinsam „decken müsse“.

Sowohl Herr Kiener als auch weitere anwesende Bürgermeister machen deutlich, dass diese Sorge unbegründet ist. Es gehe nicht um Verlagerung, sondern um Bündelung. Laut Herr Stocks geht es darum, derzeit aufgrund der nicht ausreichend leistungsfähigen B31 ins Hinterland verdrängte Verkehre auf eine leistungsfähige B 31 neu

zurück zu verlagern. Die Berücksichtigung der Planung zur B 31 neu, Abschnitt Immenstaad – Meersburg im Mediationsverfahren Kluftern sei eine folgerichtige Konsequenz aus dem aktiven Vorantreiben des Dialogverfahrens.

ÖPNV-Vorschläge in der Mediation

Die VCD Kreisgruppe Bodenseekreis interessiert, welche ÖPNV-Maßnahmen vorgeschlagen seien?

Herr Gähr erläutert, dass ein Ausbau von Regionalbuslinien zwischen Friedrichshafen, Markdorf und Immenstaad, ein Ausbau der Bodensee-Gürtelbahn im ½-h-Takt, die Implementierung von Stadtbussystemen sowie der Ausbau der Radinfrastruktur gemäß Radverkehrskonzept des Bodenseekreises in der Verkehrsuntersuchung Berücksichtigung fanden..

In der Diskussion wird deutlich, dass bei der Mediation Kluftern keine die Verkehrsträger übergreifende Verkehrsuntersuchung erfolgte. Das Verkehrsmodell zur „OU Kluftern“ ist ein reines MIV Modell, in dem, in Abstimmung mit dem 2. Blick, prozentuale Abschläge auf die einzelnen Hauptachsen vorgenommen wurden um den Ausbau des Umweltverbundes zu berücksichtigen

Wording B31 neu

Es wird darauf hingewiesen, dass der Ausdruck „Ortsumgehung Hagnau“ nicht glücklich gewählt ist. Auch wenn es sich nur um einen internen Arbeitsbegriff im Rahmen Mediation Kluftern handelt, wird dieser Begriff in Präsentationen immer wieder verwendet. Dies sollte unterbleiben.

TOP 3 Vorstellung der Ergebnisse der Verkehrszählung durch Herrn Kiener mit anschließender Möglichkeit für Fragen und Austausch

Herr Kiener stellt die Ergebnisse der Verkehrszählungen vor (Präsentation siehe <http://b31.verkehr-bodenseeraum.de/doc/presentation-bestandsaufnahme-fach-ak-verkehr-190517>). Die Befragungen konnten noch nicht ausgewertet werden, da eine Nachholaktion im April 2017 nötig gewesen sei. Dabei stellt er den Ergebnissen der Stichtagserhebung (Querschnitts- und Knotenpunktzählungen) die Ergebnisse der Wochenzählungen (August und Oktober 2016) und die Ergebnisse von Dauerzählstellen (Verkehrsmonitoring BW) gegenüber und zeigt, dass die Ergebnisse plausibel sind. Interessant seien vor allem die Unterschiede zwischen August und Oktober, die außerhalb der diskutierten Strecke (B31 entlang Seeufer, B33 Fähranleger) gering seien, zwischen Meersburg und Immenstaad aber im Urlaubsmonat August z.T. deutlich über dem Oktober liegen.

Dauerzählstelle Harlachen

Es gab in der Vergangenheit Zweifel an der Belastbarkeit der Ergebnisse der Dauerzählstelle Harlachen – sind diese nun ausgeräumt?

Laut Herr Kiener sind diese seinen Zählergebnissen zufolge ausgeräumt.

Aufteilung der Verkehrsströme B31 / B33

Die Belastung auf der B31 schwanke entlang der Strecke um bis zu 10.000 Fahrzeuge.

Jeder Abschnitt der B31 am nördlichen Bodenseeufers weist ein unterschiedlich hohes Verkehrsaufkommen auf. Dass dies neben der Erschließung der Siedlungsbereiche im Wesentlichen auch von den Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz abhängig ist, zeigt der Abschnitt der B31 zwischen Stetten und Meersburg, auf dem sich die Verkehre der B31 mit denen der B33 überlagern.

Einbezug der Fähre?

Inwieweit sind Verkehre auf der Fähre bzw. zum und vom Fähranleger in Meersburg berücksichtigt?

Laut Herr Kiener wurde sowohl auf der Fähre befragt als auch auf dem Weg zum Anleger gezählt.

Zunahme Schwerverkehr

Die neuen Zahlen zeigen im Vergleich zu den Dauerzählstellen einen signifikanten Anstieg des Anteils des Schwerverkehrs – woran liegt das?

Die Daten des Verkehrsmonitoring liegen zum einen bisher nur für die Jahre 2015 (Landes- und Kreisstraßen) bzw. 2014 (Bundesstraßen) und zum Teil auch nur als Fortschreibung vor, zum anderen wird im Verkehrsmonitoring der Schwerverkehr (SV) als Mittelwert der sechs Werkstage ausgewiesen, in allen anderen Auswertungen bezogen auf die fünf Tage Montag bis Freitag.

Ein direkter Vergleich (1:1) mit den Verkehrszählungen aus 2016 ist dadurch nicht möglich, gleichwohl können die Größenordnungen überprüft werden.

Die bestehenden Fragen sind zur Zufriedenheit der Teilnehmenden beantwortet.

TOP 4 Ausblick auf das weitere Vorgehen und nächste Termine mit anstehenden Themen

Nun steht als weiterer Arbeitsschritt die Auswertung der Verkehrsbefragungen an. Darauf aufbauend wird das Verkehrsmodell erarbeitet und der Prognose-Nullfall sowie die Prognose-Planungsfälle erarbeitet (Präsentation siehe http://b31.verkehr-bodenseeraum.de/files/documents/presentation_vorgehen_verkehrsanalyse_mcu_190517.pdf).

Folgende Rückfragen aus dem Teilnehmerkreis werden formuliert:

Wie wird die Entlastung der Kommunen durch die B31 neu im Modell abgebildet?

| Im Verkehrsmodell wird im Analyse-Nullfall 2016 das bestehende Straßennetz mit den erhobenen MIV-Verkehrsmengen modellhaft nachvollzogen und dargestellt. Neben den reinen Verkehrsmengen (aus Zählungen) sind dabei vor allem die Herkunft-Ziel-Beziehungen der Verkehrsteilnehmer (aus Befragung) wichtig.

| Im Prognose-Nullfall 2035 werden im Verkehrsmodell neben allgemeinen Entwicklungen vor allem die siedlungsstrukturellen Planungen der Gemeinden (aus vorbereitender oder konkreter Bauleitplanung) berücksichtigt. Mögliche Änderungen im Mobilitätsverhalten sind hinsichtlich der zu erarbeitenden Min-/Max-Ansätze zu diskutieren, sind aus Sicht des

Gutachters jedoch wesentlich von einem veränderten/verbesserten Angebot im Umweltverbund abhängig.

- | Im Prognose-Planfall 2035 werden dann die bis dahin gesicherten infrastrukturellen Netzergänzungen im Modell berücksichtigt – dieser bildet den Bezugsfall für alle weiteren Planfälle.
- | In den Planfällen werden letztendlich die zu untersuchenden Varianten einer B31 neu hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung untersucht und bewertet. Dabei haben vor allem die Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz und ggf. weitere mögliche Netzergänzungen einen deutlichen Einfluss auf die Be-/Entlastungswirkungen. Welche Planfälle letztendlich konkret zu untersuchen sind, wird im Laufe des Bearbeitungsprozesses zusammen mit den Prozessbeteiligten und den anderen Fachgutachtern zu definieren sein.

Warum Prognose für das Jahr 2035?

- | Das sei durch die Ausschreibung vorgegeben. Da die bundesweiten Zahlen allerdings nur bis 2030 vorlägen, müsse man sich überlegen, wie man die fünf weiteren Jahre modelliert.

Wie kann man den Urlauberverkehr identifizieren?

- | Man frage in den Verkehrsbefragungen nach Anlass der Fahrten (Berufs-, Freizeitverkehr) und könne im Übrigen die Differenz zwischen der August- und der Oktober-Zählung nutzen.

Wie können die absehbaren Entlastungen durch die Bodensee-Card (EBC) berücksichtigt werden, die mittlerweile von 10 Kommunen unterstützt werde und zu einem verstärkten Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr führen werde?

- | Es komme ja neben der Nachfrage- auch auf die Angebotsseite an. Wenn keine Angebote im ÖPNV vorhanden seien, werde auch niemand umsteigen. Daher schaue man sich genau die absehbaren Angebote an und beziehe sie ein.

Wie kann die Gruppe ihre Vorstellungen bezüglich der Entwicklung des ÖPNV in die Szenarien-Arbeit des Gutachters einbringen? Teilnehmende gehen davon aus, dass Angebotsverbesserungen sowie eine Elektrifizierung der Bodensee-Gürtelbahn massive Umstiege mit sich bringen.

- | Es wird ein „realistisches Szenario“ geben, welches auftragsgemäß aus einer Min-/Max-Betrachtung erarbeitet werden soll. Anhand der aktuellen SMA-Studie ist eine grobe Abschätzung anhand heutiger und prognostizierter Ein- und Aussteigerzahlen auf der Gürtelbahn möglich. Es liegen aber keine Quelle-Ziel-Befragungsdaten für den Schienenverkehr vor.
 Im Facharbeitskreis wird man die Annahmen für die Szenarien sorgfältig diskutieren. Allerdings zeigt sich in der Diskussion im Fach-AK, dass hier unterschiedliche Ansichten existieren, wie sich der ÖPNV in der Region entwickeln wird.

Werden Umleitungsverkehre berücksichtigt? Wird ein Puffer dafür vorgesehen?

- | Man wird die Straßen nicht für die absoluten Spitzenbelastungen planen können. Aber man wird (Bsp. Urlaubsverkehre) eine für höhere Belastungen leistungsfähige Straße planen.

Es zeigt sich am Ende, dass die Vorgehensweise breite Zustimmung findet. Allerdings weist der Vertreter des BUND noch einmal darauf hin, dass er eine Potenzialabschätzung für die Einflüsse anderer Verkehrsträger für unzureichend erachtet. Stattdessen müsse eine die Verkehrsträger übergreifende Untersuchung und Modellierung durchgeführt werden. Der Vertreter der IHK, weist

bei dieser Frage bzw. der künftigen Rolle und Potenziale des ÖPNV allerdings darauf hin, dass es nicht zielführend sei, einen unrealistischen und nicht finanzierbaren Ausbau des ÖPNV zu unterstellen, um damit den Modal Split zugunsten des ÖPNV über Gebühr zu verschieben. Zu berücksichtigen seien allenfalls bereits beschlossene oder absehbare ÖPNV-Ausbauprojekte.

Zum Abschluss nennt Herr Ewen den Termin für die nächste Sitzung des Fach-Arbeitskreises Verkehr (8. November 2017, 10-12.30 Uhr, Ort voraussichtlich Friedrichshafen) und weist auf die Exkursion am 23.6.2017 hin. Er kündigt an, dass die Beteiligten eine Übersicht über die weiteren Termine erhalten. Die Dokumentation der Verkehrszählung und die Auswertung der Verkehrsbefragung stellt Herr Kiener zum Ende der Sommerpause in Aussicht.

Herr Kunze, RP Tübingen bedankt sich für die konstruktive Diskussion bei allen Anwesenden und Gutachter Kiener für seine Präsentation. Gleichzeitig verabschiedet er sich von der Gruppe, da er ab diesem Sommer in den Ruhestand geht.