

B 31



Dokumentation

**Informationsveranstaltung am 6. Oktober 2015
zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung
B31 Meersburg/West – Immenstaad**

im Gwandhaus Hagnau



Begrüßung

Regierungsvizepräsidentin Grit Puchan begrüßte die Teilnehmenden, darunter auch örtliche Bundes- und Landtagsabgeordnete, Bürgermeister, Vertreter von Gemeinderäten und Kreistag sowie Vertreter von Initiativen, Interessengemeinschaften, Verbänden und Kammern. Sie machte deutlich, dass das Regierungspräsidium Tübingen den bereits in den Neunzigerjahren begonnenen Dialog mit der Region zur B31 zwischen Meersburg und Immenstaad fortsetzen möchte.

In der anschließenden Einführung erläuterte der vom Regierungspräsidium beauftragte Moderator, Dr. Christoph Ewen, den Fokus der Veranstaltung. Es gehe heute nicht um grundsätzliche verkehrspolitische Fragen und auch nicht um eine übergreifende regionale Betrachtung des Verkehrs im Bodenseeraum, sondern um das konkrete Teilstück der B31 zwischen Meersburg und Immenstaad. Und heute stehe die Information im Mittelpunkt, man wolle Fragen beantworten. Im Anschluss zur Veranstaltung könne dann an vier Stationen das Gespräch mit den Planern und dem Moderationsbüro gesucht werden. Der Moderator fragte den Kreis der Teilnehmenden nach der räumlichen Herkunft: Die Meldungen zeigten, dass jeweils etwa ein Viertel der ca. 370 Teilnehmenden aus Meersburg, aus Hagnau und aus Immenstaad gekommen waren. Das vierte Viertel umfasste die sonstigen Orte.

Danach drückte Bürgermeister Simon Blümcke als Hausherr in seiner Begrüßung die Hoffnung aus, dass der jetzt beginnende Dialog konstruktiv und ergebnisorientiert geführt werde. Die Belastung der Region sei offenkundig und müsse reduziert werden. Auch ein noch so guter Dialog könne am Ende dennoch nicht dazu führen, dass es nur Gewinner gebe. Wichtig sei, die Vor- und Nachteile auszugleichen und am Ende die Trasse auszuwählen, bei der es in Summe am wenigsten Verlierer gebe.

Vorträge

Verkehrsminister Winfried Hermann machte in seinem Vortrag deutlich, dass sich Verkehrspolitik am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung orientieren müsse. Verkehr müsse die Lebensqualität erhöhen, nicht verschlechtern. Man könne die Verkehrsprobleme nicht allein mit Straßen lösen. Aber am heutigen Tag gehe es um eine Straße, die die bestehenden Verkehrsprobleme in den Kommunen zwischen Immenstaad und Meersburg lösen solle. Das „Ob“ sei entschieden. „Jeder, der hier lebt und arbeitet, kennt die schwierige Verkehrssituation, die dringend verbessert werden muss.“ In einem Überblick über die Planungsgeschichte wurde deutlich, dass man nicht neu mit der Planung anfangen muss – im Dialog mit der Region und dann mit behördlichen Verfahren habe man eine Variante, den sogenannten Planfall 7.5 W2, erarbeitet, die vom Bund als Basis für die formale Linienbestimmung diene und zu Beginn der weiteren Planungsschritte nun konkretisiert und plausibilisiert werden müsse. „Der Bund hatte bekanntlich nach einem Raumordnungsverfahren und breiter Abstimmung mit der Region im Jahr 2006 die Linie festgelegt. Diese wird jetzt Basis der Planung sein. Gleichwohl ist die Linie nicht als parzellenscharfe Trasse zu verstehen, sondern als Korridor. Außerdem wird der Planungsraum im Süden bis an das Seeufer reichen. Hier wird die Straßenbauverwaltung nach Alternativen suchen, wenn auf der bestimmten Linie die Umsetzung der Planung nicht möglich erscheint.“ Diese Planung solle in enger Abstimmung mit der Region durchgeführt werden. Allerdings müsse dabei bedacht werden, dass Dialog nicht Mitentscheidung bedeute. Es werde keinen Bürgerentscheid geben, sondern die endgültige Trasse werde in einem formalen Planfeststellungsverfahren festgelegt. Es werde angestrebt, dass im Jahr 2023 Baurecht bestehe.

Herr Ulrich Kunze, Referatsleiter Straßenplanung im Regierungspräsidium Tübingen, erläuterte anschließend die Hintergründe, die zum Planungsfall 7.5 geführt haben. Es sei in den damaligen Workshops und im anschließenden Raumordnungsverfahren darum gegangen, eine Lösung zu finden, die den Verkehr möglichst bündelt. Daraus habe sich für den Bereich zwischen Überlingen, Friedrichshafen und Ravensburg der sogenannte Planungsfall 7 ergeben, der eine Kombination von Ausbau bestehender und Bau neuer Strecken bedeutet. Anschließend habe man im Bereich zwischen Meersburg und Immenstaad die für den Raum, und das heißt für Mensch und Natur, verträglichste Trassenvariante ausgewählt. Dabei sei die sogenannte Hinterlandtrasse (seefern) ausgeschieden, weil sie am stärksten in Natur und Landschaft eingreift und am wenigsten die verkehrlichen Ziele erreicht. Neben der bestimmten Linie seien die Ausbauvariante (mit Tunnel unter Hagnau) und die seenahe Variante 9.3 noch als denkbare Alternativen „im Spiel“.

Den letzten Vortrag hielt der Moderator, Dr. Christoph Ewen, vom Büro team ewen in Darmstadt. Er zeigte die Rahmenbedingungen und die Struktur des geplanten Dialogs auf. Beginnend bei der Frage des Fokus (was heißt Beteiligung, was ist der Beteiligungsgegenstand?) beschrieb er die Zielsetzung des Dialogs: Es gehe darum, eine möglichst konsensuale Sichtweise dahingehend zu finden, was eine gute Trasse ausmache. Ob wirklich im regionalen Konsens eine optimale Trasse gefunden werden könne, sei kaum zu erwarten und auch nicht zwingend erforderlich. Die Vorzugsvariante werde zwar geplant, aber aufgrund neuer Erkenntnisse (z.B. Naturschutz) oder aufgrund von Ergebnissen des Dialogs könnten sich Alternativen als schlüssiger erweisen. Wichtig für die Suche nach Alternativen sei der „Prüfraum“. Da die seeferne Variante im Raumordnungsverfahren ausgeschieden sei, umfasse der zu diskutierende Prüfraum vor allem die Fläche zwischen der Vorzugsvariante und dem Seeufer. Elemente des Dialogs seien neben der breiten öffentlichen Kommunikation über Veranstaltungen, Internet und Pressearbeit ein Politischer Begleitkreis, ein Facharbeitskreis und ein Dialogforum. Ein zentrales Versprechen des Dialogs sei die Transparenz. Eine eigene Internetseite werde am kommenden Tag freigeschaltet (www.b31.verkehr-bodenseeraum.de) und dort werde man nicht nur die am heutigen Tag gezeigten Präsentationen, sondern auch wichtige Dokumente aus der Planungsgeschichte finden, damit sich jeder Interessierte direkt informieren könne.

Fragen und Antworten

Auf jedem Stuhl in der Halle lagen eine Karte und ein Stift für die Bürgerinnen und Bürger bereit, damit Fragen schriftlich gestellt werden konnten. Während die Karten eingesammelt und sortiert wurden, stellte der Moderator an die Vortragenden sowie an Herrn Landrat Lothar Wöfle und an Herrn Verbandsdirektor Wilfried Franke Fragen, die er bei seinen ersten Gesprächen in der Region als wichtig wahrgenommen habe. Anschließend wurden die von den Bürgern schriftlich formulierten Fragen an Herrn Minister Hermann und an Herrn Kunze gestellt, wobei Landrat Wöfle und Verbandsdirektor Franke jeweils kommentieren konnten. Die nicht zum Zuge kommenden Karten wurden im Nachgang zur Veranstaltung beantwortet und auf der Internetseite eingestellt.

Insbesondere ging es um die folgenden Themen:

- | Was muss beachtet werden, damit der Dialog erfolgreich sein kann?
 Es muss Transparenz und Offenheit herrschen. Alle Beteiligten müssen sich darüber im Klaren sein, dass man nur mit Konstruktivität vorankommt. Das Regierungspräsidium Tübingen sagt zu, die Ergebnisse des Dialogs weitestmöglich zu berücksichtigen.
- | Ist nach der langen Planungsgeschichte zu erwarten, dass es jetzt wirklich voran geht?
 Man könne sich darüber streiten, woran es genau lag, dass die bisherige Planung so lange gedauert hat. Verkehrsminister Hermann macht deutlich, dass er angesichts der vielen

Straßenplanungen in der Region die Ressourcen des Landes bündelt. Man müsse sich auf die wirklich wichtigen Straßen konzentrieren und diese dann auch schnell realisieren. Damit reagierte er auch auf die Nachfrage nach den derzeit ruhenden Planungen etwa zu den Ortsumfahrungen um Bermatingen und Salem -Neufrach: Die B31 werde prioritär realisiert.

- | Bedeutet Bürgerbeteiligung nicht eher eine Verzögerung?
 Nein, im Gegenteil: Wenn man es schaffe, die Region mitzunehmen, werde es weniger Klagen und Proteste geben – und die Realisierung erfolge schneller.
- | Ist die seeferne Hinterlandtrasse tatsächlich ausgeschlossen, wird sie im anstehenden Dialog keine Rolle spielen?
 Minister Hermann wurde deutlich: Man könne zwar nicht alle Eventualitäten ausschließen, aber er sehe keinen Spielraum für eine Diskussion einer im nördlichen Hinterland gelegenen Trasse.
- | Warum wird die Ausbauvariante mit Tunnel unter Hagnau als eher ungeeignet eingeschätzt?
 Die Inanspruchnahme von Fläche ist beim Tunnelbau ebenfalls groß, vor allem das Bau-
 feld. Es müssten sogar einzelne Häuser abgerissen werden. Die Kosten wären enorm.
 Trotzdem wird die Ausbauvariante im Dialog und in den begleitenden Gutachten betrachtet.
- | Welches Gewicht hat die Beteiligung der Region für die letztendliche Entscheidung?
 Während Herr Kunze vom Regierungspräsidium auf das Primat der behördlichen Entscheidung verwies, machte der Landrat deutlich, dass eine einige Region sehr wohl faktische Entscheidungskraft habe.
- | Wer ist Mitglied im Politischen Begleitkreis und wer legt das fest?
 Hier erläuterte der Moderator seinen Vorschlag, die Bürgermeister der flächenmäßig betroffenen Kommunen sowie den Landrat und den Verbandsdirektor zum Politischen Begleitkreis einzuladen.
- | Wie wird der Lärmschutz für eine zukünftige Trasse festgelegt? Ist sichergestellt, dass die kleinen Orte hier nicht schlechter behandelt werden, als die größeren Kommunen?
 Es gilt das Gesetz, und das legt fest, dass der Schutz für alle Betroffenen der gleiche ist. Bei der Betrachtung der Anzahl der Menschen gehe es eher um die Anzahl der Betroffenen und nicht um die Größe einer Kommune. Es könne durchaus sein, dass es in kleinen Orten mehr Betroffene gebe, als in größeren.

In ihren Schlussworten äußerten Minister Hermann, Landrat Wölfle, Verbandsdirektor Franke und Referatsleiter Kunze Optimismus. Durch die Verbindung von Dialog und Planung habe man die Chance, eine gute und tragfähige Lösung zu finden.

Anschließend nutzten viele Bürgerinnen und Bürger, vor allem aber auch Gemeinde- und Kreisräte, Vertreterinnen und Vertreter von Initiativen, Interessengemeinschaften und Verbänden, die Chance, an den vier mit Plänen und Plakaten illustrierten Ständen informative Gespräche mit den Planern und den Moderatoren zu führen.

Es konnten im Rahmen der Veranstaltung nicht alle gestellten Fragen beantwortet werden. Es wird aber auf der Internetseite www.b31.verkehr-bodenseeraum.de eine Rubrik „Fragen und Antworten“ eingerichtet, in der im Laufe des Dialogprozesses eingehenden Fragen kontinuierlich zusammen gefasst beantwortet werden. Dort sind auch die bei dieser Veranstaltung gestellten Fragen eingeflossen.