

Verzug an Campus wird reduziert

Oberteuringen (gsb) Architekt Joachim Keinarth hat in der jüngsten Gemeinderatsitzung über den Baufortschritt am Projekt Lebensraum Campus berichtet. Die Bodenplatte sei komplett betonierte. Derzeit werde an verschiedenen Bauabschnitten die Betondecken zum Untergeschoss geschalt, armiert und betonierte. Man wolle den Verzug von vier auf zwei Wochen reduzieren, wobei allerdings wetterbedingte Einschränkungen möglichst seien. Maurerarbeiten erforderten im Gegensatz zu Betonarbeiten eine Temperatur von mindestens fünf Grad.

Keinarth stellte die zu vergebenden Gewerke des zweiten Pakets von rund 3,25 Millionen Euro vor. Bürgermeister Karl-Heinz Beck erklärte, dass dann 70 Prozent der Vergaben erledigt seien und noch 2 Millionen Euro ausstünden.

Bauantrag für Schule kommt

Oberteuringen (gsb) Einstimmig haben die Gemeinderäte von Oberteuringen beschlossen, den Antrag auf Baugenehmigung für das mit rund 7 Millionen Euro veranschlagte Schulprojekt zu stellen. Zwei alte Gebäude sollen abgerissen werden, um Platz für einen Neubau zu schaffen. Ein weiteres Gebäude aus den 50er Jahren sowie ein Verbindungsbau sollen entsprechend der Anforderungen an eine moderne Ganztagsgrundschule umgestaltet werden.

Architekt Jürgen Hildebrand erläuterte den Räten die jüngsten Entwicklungen. Inzwischen liegt ein Entwurf mit genauen Berechnungen für jeden Bauteil vor, sodass auf dieser Grundlage das Baugesuch gestellt werden kann. Insgesamt ist mit Mehrkosten von 553 000 Euro zu rechnen, wovon allein 190 000 Euro durch die Verschiebung des Bauvorhabens um ein Jahr erwartet werden. Etwa 56 000 Euro wird die Entsorgung von belastetem Erdreich kosten. Bei Probebohrungen wurden Schadstoffe gefunden, die vermutlich auf unsachgemäßer Entsorgung von Schlutt während des Baus des Verbindungsbauwerks beruhen. Um die Mehrkosten teilweise auszugleichen, wird der Küchenbereich zunächst als Verteilerküche geplant, kann aber später als „Cook and Chill“-Küche umgestaltet werden. Im bestehenden Mittelbau bleiben die Grundrisse weitgehend erhalten, lediglich ein neues Rektoratszimmer wird eingepflanzt.

Für die Fassadengestaltung werden genagelte Schieferplatten gewählt. Hierfür sprechen sowohl optische Gründe als auch die technische Sicherheit und langfristig niedrige Unterhaltskosten. Die Tannenhagschule und die Ailingerschule wurden als Beispiele für gute Erfahrungen mit diesem Material angeführt. Je nach Sonnenstand und Lichteinfall wirkt die Fassade bewegt und belebt. Farbliche Akzente können beispielsweise an Lüftungsgittern gesetzt werden. Das Dach erhält eine leichte Neigung.

Landschaftsarchitekt Jürgen Göpel stellte Vorschläge für die Gestaltung der Außenanlagen vor. Hierbei sind verschiedene Ebenen vorgesehen, die Grünflächen, Sitzgelegenheiten und Spielflächen berücksichtigen. Für die Gemeinderäte war dies die Grundlage zu einer regen Diskussion, bei der besonders die Fahrradständer im Fokus standen. Sowohl der Standort parallel zur Augustin-Bea-Straße als auch die zu geringe Anzahl wurden bemängelt. Der Architekt wurde beauftragt, einen anderen Standort zu suchen.

Cook and Chill

Cook and Chill, zu Deutsch Kochen und Kühlen, ist ursprünglich ein Fachterminus für ein Verfahren der Gemeinschaftsverpflegung. Die Speisen werden auf herkömmliche Weise zubereitet und gegart, dann innerhalb von 90 Minuten auf unter vier Grad gekühlt. Diese gekühlte Speise kann bei ununterbrochener Kühlkette bis zu vier Tage ohne Qualitätsverlust gelagert werden. Sie wird erst unmittelbar vor der Ausgabe wieder auf Verzehrer temperatur erwärmt. (Quelle: Wikipedia)

Sechs von 22 Varianten bleiben übrig

- Mediationsverfahren zur Ortsumfahrung Kluffern
- Regionalforum präsentiert Zwischenergebnis

- Rund 300 Interessierte kommen zur Info-Veranstaltung
- Ergebnis mit Lösungsvorschlag im Frühjahr 2017

VON HELMAR GRUPP

Friedrichshafen-Kluffern/Markdorf – Das Regionalforum der Verkehrsmediation Kluffern hat am Donnerstagabend das Zwischenergebnis der Mediation vorgestellt, zwei Jahre nach Beginn des Verfahrens. Danach sind von 22 erarbeiteten Varianten für eine Ortsumfahrung Kluffern sechs übrig geblieben, die in die engere Auswahl kommen und nun intensiv gegeneinander abgewogen werden sollen. Das Ergebnis und damit ein Lösungsvorschlag soll dem Landkreis im Frühjahr 2017 unterbreitet werden, sagte Anton Hütter, der Leiter der Mediation, vor rund 300 Zuhörern in der Brunnisachhalle in Kluffern. Mit der Varianten-Empfehlung der Mediation soll eine Alternative zu der vor zwölf Jahren bereits beschlossenen so genannten bahnparallelen Trasse aufgezeigt werden. Die bahnparallele Trasse war seinerzeit auf vehemente Kritik von Pro Kluffern und aus der Klufferner Bürgerschaft gestoßen.

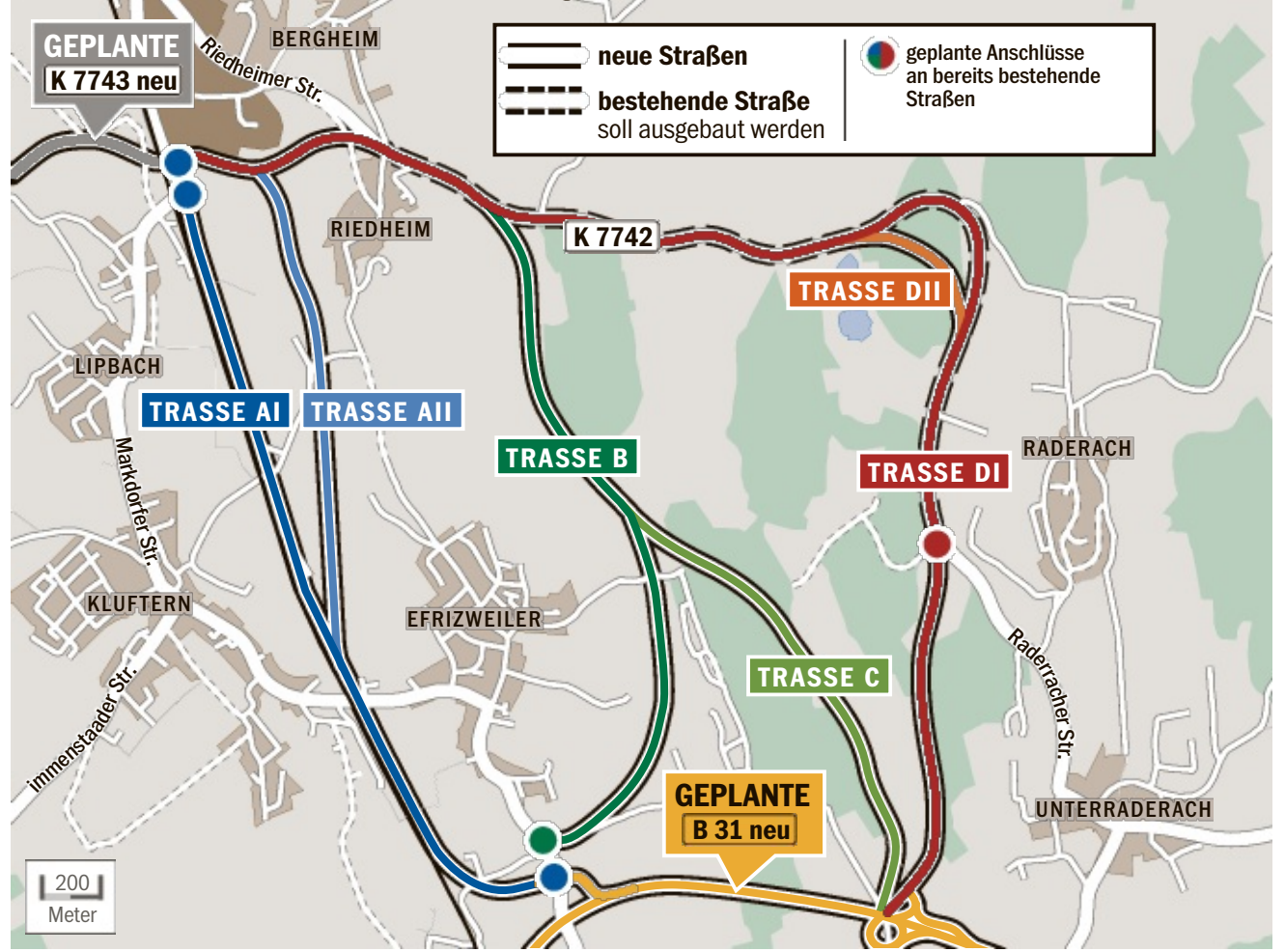
Verfahren mit Modellcharakter

360 000 Euro kostet das Verfahren, das vom Landkreis und der Stadt Friedrichshafen finanziert wird. Und es hat Modellcharakter, wie Landrat Lothar Wölfler und Friedrichshafens Oberbürgermeister Andreas Brand in Kluffern betonten. Denn eine solche Mediation unter Einbeziehung von Initiativen und Bürgern kann als landesweites Pilotprojekt für die Trassenplanung einer Kreisstraße gesehen werden. Die sechs Vorzugsvarianten (siehe Erklär-Artikel unten) hatten die Teilnehmer der Mediation einstimmig beschlossen. Ebenso einstimmig will die Runde auch das Ergebnis beschließen.

Weitere Planung „ergebnisoffen“

Nach der Trassen-Erarbeitung soll nun in die nächste Phase, die Trassenfindung, eingestiegen werden. Bis zum Schluss, das wurde am Donnerstagabend mehrfach betont, soll die Planung „ergebnisoffen“ fortgeführt werden – für eine Trassenlösung zwischen der geplanten B-31-neu bei Spaltenstein und einer möglichen Südumfahrung Markdorf. Drei weitere Ziele der Mediation benannte Beate Voskamp vom Mediationsteam: Die Lebensqualität in Kluffern durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt verbessern, eine Lösung zu finden im Ausgleich der Interessen aller Betroffenen und ein legitimes

Die sechs Varianten für die Ortsumfahrung Kluffern



QUELLE: LANDRATSAMT BODENSEEKREIS/VERKEHRSMEDIATION KLUFFERN / SÜDKURIER-GRAFIK: STELLER

Ergebnis zu erzielen – „als Basis für ein vertrauensvolles Miteinander, auch wenn es einmal schwierig wird“.

Mit der Zwischenbilanz, so Tobias Gähr, Leiter des Kreisstraßenbauamtes, sei nun „eine solide Basis“ geschaffen worden. Die hatten vor allem die Experten der externen Büros in ihrer Verkehrsanalyse und der Raum- und Umweltanalyse vorbereitet. 33 verschiedene Karten seien zunächst erstellt worden, erläuterte Umwelt-Gutachter Burchard Stocks. Die darin dokumentierten Hochwasser-Risikogebiete südlich Markdorfs seien dann ebenso in die Planung eingeflossen wie etwa das besonders schützenswerte benachbarte Hepbacher-Leimbacher Ried. Gänzlich konfliktfrei, so Stocks, werde letzten Endes keine der in Frage kommenden Varianten sein.

Die Verkehrsprognosen

Claus Kiener vom Ulmer Büro Modus Consult präsentierte die Ergebnisse der Verkehrsanalyse und einer Verkehrsbefragung vom Mai dieses Jahres. So passierten innerorts im Schnitt zum Beispiel rund 10 000 Fahrzeuge täglich die Markdorfer Straße zwischen Efrizweiler und Kluffern, rund 11 300 die L 207 zwischen Kluffern und Markdorf. Am Kreis in Kluffern seien es rund 10 700 Fahrzeuge. Diese Zahl, so Kiener, sei der sogenannte „Analyse-Nullfall 2015“, also die derzeitige Ausgangssituation. Auf 2030 prognostiziert, stellte er zwei Szenarien vor: Den Prognose-Nullfall 1 (keine weiteren Straßen gegenüber heute) und den Prognose-Bezugsfall 1 (das heutige Straßennetz plus Südumfahrung Markdorf plus B-31-neu von Spaltenstein her). Bei Ersterem ergebe die Prognose rund 12 400 Fahrzeuge täg-

lich am Klufferner Kreis, bei Letzterem rund 14 800 Fahrzeuge.

Daran angelegt wurden die Prognosen für Kluffern für jede der sechs Varianten erarbeitet. Das Ergebnis: Je weiter eine künftige Umfahrung vom Ortskern Kluffern entfernt ist, umso geringer wird die Entlastung für den Ort ausfallen. Als Beispiel führte Kiener an: Bei den ortsnahen Varianten A1 und A2 würde die Ortsdurchfahrt um prognostiziert 6400 Fahrzeuge täglich entlastet, bei der Variante B noch um 5200, bei C um 4700 und bei D1 um 2400. In Sachen Verkehrslärmbelastung führte Kiener aus, dass nur wenige Gebäude in Kluffern an der Grenze zur Gesundheitsbelastung oder darüber liegen, rund 15 Prozent aber immer noch über den Lärmvorsorgewerten für Mischgebiete.

Kommentar, Seite 22



Rund 300 interessierte Bürger, darunter auch viele Verwaltungsvertreter und Kommunalpolitiker, hatten sich zu der Info-Veranstaltung am Donnerstagabend in Kluffern eingefunden.
BILD: HELMAR GRUPP



An Stellwänden in der Brunnisachhalle konnten sich Bürger über die Trassenvarianten und den Stand des Verfahrens informieren. Und sie konnten am Donnerstagabend auch eigene Anregungen vorbringen, die in den weiteren Prozess einfließen sollen.
BILD: HELMAR GRUPP

Das Mediationsverfahren: Fakten, Hintergründe und die sechs Varianten

1 Die Vorgeschichte: Landrat Lothar Wölfler und Friedrichshafens Oberbürgermeister Andreas Brand haben sich nach eigener Aussage an dem Mediationsverfahren „ganz bewusst“ nicht beteiligt. Kreistag und Gemeinderat hatten 2014 bestehende Beschlüsse zum Bau der bahnparallelen Trasse für die Ortsumfahrung Kluffern zwischen Markdorf und B-31-neu zurückgestellt und sich für das Mediationsverfahren entschieden, „um den jahrelangen Konflikt zu entschärfen“, sagte Wölfler am Donnerstagabend. Vor allem die Bürgerinitiative „Pro Kluffern“ lief jahrelang Sturm gegen die von der Verwaltung favorisierte Trassenplanung.

2 Die Mediation: Das Verfahren sei in Baden-Württemberg zumindest für eine Kreisstraßenplanung bislang einmalig, sagte Wölfler. In den vergangenen zwei Jahren fanden nach dem gänzli-

gen Start-Workshop zwölf Sitzungen des Regionalforums statt sowie 24 Sitzungen des Planungsteams. In dieser Zeit wurden die Planungsgrundlagen für die verschiedenen Trassenvarianten quasi neu erarbeitet beziehungsweise aktualisiert. An dem Mediationsverfahren sind Vertreter der Kommunen, des Landkreises, der politischen Gremien, von Naturschutzverbänden, Planungsbüros und Bürgerinitiativen beteiligt.

3 Wie es weitergeht: Im Frühjahr 2017 soll der Schlussbericht stehen – möglichst mit einer einvernehmlichen Empfehlung aller Beteiligten für eine Trassenlösung. Wenn es die gäbe, so Lothar Wölfler, würde sich die Politik dieser Lösung sicher nicht verschließen. Die Entscheidung darüber ist aber letztlich dem Kreistag vorbehalten. „Die absolute Nummer 1, die alle glücklich-

macht, wird es nicht geben“, schränkte Tobias Gähr, Leiter des Straßenbauamtes und Mitglied im Regionalforum, zu große Erwartungen ein.

4 Das sagt Pro Kluffern: Trotzdem habe sich enorm viel bewegt, erklärte Walter Zacke von Pro Kluffern, der im Regionalforum der Mediation beteiligt ist, am Donnerstag gegenüber der Presse. Die Mediation habe Bewegung in die Sache gebracht und „Vertrauen unter allen Teilnehmern und so optimalste Bedingungen geschaffen, um einen Konsens finden zu können“. Alle bisherigen Beschlüsse habe man gemeinsam verabschiedet.

5 Das sind die sechs Varianten: In die Auswahl für einen Lösungsvorschlag kommen sechs Varianten. Die Trasse A1 verläuft bahnparallel knapp östlich an Kluffern vorbei. Die Trasse

A2 verläuft vom Wagner-Knoten etwas weiter östlich und trifft an der Bahnunterführung wieder auf die bahnparallele Trasse. Die Trasse B würde von der „Müllstraße“ K 7742 nach Westen abschwenken und östlich von Efrizweiler verlaufen und an einem Knoten südlich von Efrizweiler mit der B-31-neu verbunden werden. Die Trasse C würde wie B verlaufen, allerdings auf Höhe östlich von Efrizweiler in einem Schwenk weiter nach Osten geführt werden, direkt westlich der Deponie fortgeführt werden und in den bereits geplanten B-31-neu-Knoten münden. Die Trasse D1 wäre die jetzige, dann aber ausgebaut, „Müllstraße“ K 7742, die Trasse D2 ebenso, aber mit einem neuen Kurventeilstück im Osten an der engen Kurve vor Raderach. Diese Varianten werden nun weiter geprüft.

KATY CUKO UND HELMAR GRUPP