

Infobogen für Initiativen

| | |
|--|--|
| Name + ggf. Logo | BLHV Ortsverein Markdorf / Ittendorfer Obstbauern |
| Aus welchem Ort: | Markdorf / Ittendorf |
| Kontakt / Ansprechpartner / ggf. Website | Karin Scherzinger, Ittendorf Markus Mock, Markdorf |
| | <p><u>Unsere grundsätzlichen Ziele:</u></p> <p>Es muss eine Lösung der Verkehrsprobleme gefunden werden, die folgende Punkte berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der immense Neu-Flächenverbrauch der Variante 7.5 ist für die Landwirte aus Markdorf / Ittendorf nicht hinnehmbar. Diese Variante würde sich quer durch unsere besten Obstbauflächen ziehen. - Die Flächen des seenahen Obstbauklimas sind nicht ersetzbar und daher würde dieser Umstand die Existenzgefährdung mehrerer der betroffenen bäuerlichen Familienbetriebe bedeuten. - Die ohnehin von allen Seiten beklagte Flächenknappheit macht es notwendig, mit den noch zur Verfügung stehenden Flächen nachhaltig umzugehen. Aus diesem Grund setzen wir uns für eine Variante ein, die die bereits bestehende Trasse der B31 nutzt (Ausbauvariante dreispurig), weil nur so der Flächenverbrauch reduziert werden kann. - Ziel muss es in dieser sensiblen Region sein, die für die Landwirtschaft verträglichste Lösung umzusetzen. Hier sei angemerkt, dass die Ausbauvariante 0.1 im Raumordnungsverfahren für den Bereich Landwirtschaft / Boden / Forstwirtschaft das geringste Risiko aufweist. Diese Ausbauvariante muss einen Tunnel für Hagnau und eventuell Überdeckelungen / Tieferlegungen im Bereich Immenstaad und Stetten beinhalten. - Die großflächige, neue Zerschneidung von jetzt noch zusammenhängender Landschaft und Produktionsfläche muss vermieden werden, da diese in der Landwirtschaft, bzw. speziell im Sonderkulturbereich, große Probleme, wie zum Beispiel die Veränderung des Kleinklimas, verursacht. - Der Obstanbau am Bodensee ist für die gesamte Region charakteristisch und muss geschützt werden. <p><u>Was sind aus Ihrer Sicht wichtige Kriterien für eine gute Trasse?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Möglichst geringer Neu-Flächenverbrauch. - Keine neue Landschaftszerschneidung und keine zwei parallel verlaufende Trassen. - Minimierung des Eingriffs in die Landwirtschaft. - Keine Zerstörung des Erholungsraumes im „seenahen Hinterland“ durch eine vollkommen neue Trasse. - Minimierung von Schadstoffbelastungen (EINE Ausbau-Trasse bedeutet insgesamt weniger Randflächen und somit weniger von Emissionen belastete Flächen). - Optisch gut in die Landschaft integriert. - Das Prinzip „Ausbau vor Neubau“ soll berücksichtigt werden. |

| | |
|--|---|
| | <p><u>Was ist für den Dialogprozess ganz besonders wichtig?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Transparenz und eine sachliche Diskussion. - Ergebnisoffenheit und nicht lediglich die Plausibilisierung der „Vorzugsvariante“, sondern die ernsthafte Untersuchung der Ausbautrasse. - Die gegenseitige Wertschätzung der Teilnehmer, auch bei eventuell konträren Standpunkten. - Austausch- und Einflussmöglichkeiten auch während der Entscheidungsfindung. - Findung einer möglichst gerechten Lösung für die betroffenen Gemarkungen (Verkehrsaufkommen und –belastung der B31 UND B33 berücksichtigen). Jede Gemeinde sollte einen angemessenen Beitrag leisten müssen. |
| <p>Unser Beitrag zu einer guten Planung für die <u>gesamte</u> Region:</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Wir bringen uns sachlich, konstruktiv und engagiert in den Dialogprozess ein, damit für die ganze Region eine akzeptable Lösung gefunden werden kann. |
| <p>Wir geben dem Planungsteam für das weitere Verfahren mit auf den Weg:</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Wir fordern eine innovative Trasse und Verkehrsplanung, die der wertvollen Bodenseelandschaft und dem sich im Umbruch befindenden Mobilitätsverhalten/Struktur- und Klimawandel Rechnung trägt. |