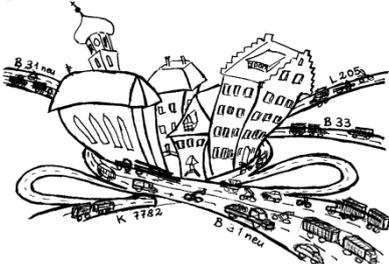


Infobogen für Initiativen

Name + ggf. Logo	 <p style="text-align: right;">Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf (IVI) e.V.</p>
Aus welchem Ort:	Ittendorf (Teilort der Stadt Markdorf)
Kontakt / Ansprechpartner / ggf. Website	Dr. Fritz Käser (Erster Vorsitzender) Kippenhauserstr. 13 88677 Markdorf Tel. 07544/73447, Email: Kaeser.Markdorf@t-online.de
Drei Fragen an die Initiative/Verband:	<p><u>Unsere grundsätzlichen Ziele und unser räumlicher Fokus:</u> Die IVI wurde 1996 als eingetragener Verein gegründet. In der Vereinssatzung wird u.a. ausgeführt: „Der Zweck des Vereins ist die Einflussnahme auf Politik und Verwaltung zur Erzielung einer Verkehrsplanung im nördlichen Bodenseeraum, die für alle Bürger akzeptabel ist und nicht zu unzumutbaren Belastungen für Mensch und Umwelt führt“. Im Hinblick auf die Planung der B31neu stehen für den Verein folgende Ziele im Vordergrund:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eine realistische Prognose des Kfz-Verkehrs im Bodenseeraum unter Berücksichtigung zu erwartender, zukünftiger Mobilitätsänderungen (z.B. Fahrrad, E-Bike, Elektroautomobile) und einem verbesserten ÖPNV insbesondere auf der Bodenseegürtelbahn ist zu erstellen. 2. Die B31neu verläuft auf einer Trasse, die den Flächenverbrauch minimiert. 3. Die Ausbaukapazität (Straßenquerschnitt) der neuen B31-Trasse führt nicht zu einer verkehrserzeugenden Wirkung des Straßenverkehrs (induziertem Verkehr). <p>Die genannten Ziele sollen nicht nur auf dem Streckenabschnitt Meersburg- Immenstaad gelten, sondern auch auf den übrigen Abschnitten der B31 und B30.</p> <p><u>Für uns wichtige Kriterien für eine gute Trasse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Minimierung des Flächenbedarfs (Ausbau vor Neubau, drei- statt vierspurigem Ausbau der B31neu, keine weiterer Neubau von) • Erhalt von Naherholungsgebieten, keine Beeinträchtigung des Tourismus • Keine weitere Zerschneidung der Landschaft (Reduzierung von Trennungseffekten) • Minimierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen • Berücksichtigung von Umwelt-, Natur- und Artenschutz • Wirkungen des Straßenneubaus auf land- und forstwirtschaftliche Nutzungen • Neubeeinträchtigungen natürlicher Wasservorkommen <p><u>Aus unserer Sicht ist für den Dialogprozess besonders wichtig:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein ergebnisoffenes, transparentes Verfahren unter Einbeziehung der Ausbautrasse • Die Betrachtung der Ausbautrasse in gleicher Tiefe wie die übrigen Varianten

Unser Beitrag zu einer guten Planung für die <u>gesamte</u> Region:	<ul style="list-style-type: none">• Vorschläge zu Trassenverlauf und –ausbau einbringen• Vor- und Nachteile gemachter Lösungsvorschläge diskutieren• Ausgearbeitete Planungsdokumente kritisch prüfen• Lasten des Straßenverkehrs auf beteiligte Gemeinden verteilen
Wir geben dem Planungsteam für das weitere Verfahren mit auf den Weg:	<ul style="list-style-type: none">• Zukünftige veränderte Umweltmobilität in der Verkehrsprognose berücksichtigen• Informationen der Bevölkerung/Verbände in die Untersuchungen zum Umwelt-, Natur- und Artenschutz aufnehmen• Ggf. weitere Informationen und Fakten zum besseren Verständnis der Beteiligten nachliefern• Alle möglichen Trassen und Lösungsvorschläge ergebnisoffen und transparent diskutieren• Sitzungen zu den Facharbeitskreisen und zum Dialogforum mit der Möglichkeit der Sitzungsteilnehmer zur Korrektur neutral dokumentieren