

Öffentlichkeit				
	Datum	Bürger	Stellungnahme	Umgang Stellungnahme
Nr.1	28.07.2008	BürgerIn	Die Aufstellung des Bebauungsplanes bzw. die Nutzungsfestlegung wurde voreilig, ohne von unabhängigen Fachleuten erarbeitete Standortgutachten – auch über alternative Standorte zu Klein Venedig – beschlossen.	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Aufstellung des Bebauungsplanes bzw. die Nutzungsfestlegung wurde nicht voreilig getroffen. Gutachten wie die Bedarfsanalyse von Herrn Mauge aus dem Jahr 2001 wurden in Auftrag gegeben. Danach ist ein Bedarf für ein Konzert- und Kongresshaus voll und ganz zu bejahen. Für den Erfolg eines Konzert- und Kongresshauses ist auch ein direkt angeschlossenes Hotel unabdingbar.</p> <p>Auch in der vom Projektsteuerer Drees und Sommer im Frühjahr 2008 durchgeführten Markterkundung wurde sowohl der Standort als auch die Notwendigkeit der Nutzungskombination aus Konzert- und Kongresshaus und Hotel bestätigt.</p> <p>Bereits in der Sitzung vom 18.12.2003 bestätigte der Gemeinderat seinen Grundsatzbeschluss zum Bau eines Konzert- und Kongresshauses am Standort Klein Venedig.</p> <p>Alternative seenahe Standorte waren bzw. sind mit dem Areal Büdingen und dem Areal Great Lakes Süd bedingt gegeben. Insbesondere aus folgenden Gründen wurde aber der Standort Klein Venedig ausgewählt: (siehe hierzu auch Anhang Sitzungsvorlage TUA 2009-002)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nähe zu Kreuzlingen (Stärkung Gesamtglomeration Konstanz-Kreuzlingen, Entwicklungsimpuls für Klein Venedig und seeufernahe Nutzungen), - Nähe zur Altstadt (wirtschaftliche und funktionale Stärkung der Innenstadt) - Nähe zum Hauptbahnhof und Hafen

			<p>Der Inhalt bzw. die Zielsetzung des Bebauungsplanes widerspricht den Festsetzungen des rechtsverbindlichen Flächennutzungsplanes und den städtebaulichen Begründung zur Verlegung des Bahnübergangs- Bodanstraße sowie zur baurechtlichen Durchsetzung des Sealife Centers.</p> <p>Begründungen waren: kein Individualverkehr und keine weitere kommerzielle Bebauung auf Klein Venedig</p> <p>Die Bürger haben ein Anrecht auf Vertrauensschutz aus dem Inhalt des Flächennutzungsplanes und des Rahmenplanes „Bahnhof - Klein Venedig“, welche Klein Venedig als Grünraum für Freizeit und Naherholung ausweisen. Besonders bei dem derzeitigen Zeitgeist, wo durch die Nachverdichtungsphilosophie fast jeder Grünraum im bebauten Innenbereich überbaut wird!</p> <p>Ein verträgliches Nebeneinander von Freilandnutzung als Fest- und Sportplatz wie bisher betrieben und einem 4 Sterne Hotel mit Konzert- und Kongressgeschäft, sowie Casino – mit überregionaler Bedeutung - , ist unrealistisch. Im Konfliktfall wird sich der Wirtschaftsbetrieb mit den bekannten Argumenten - der Wertschöpfung – durchsetzen.</p>	<p>- Direkte Lage am Bodensee</p> <p>Der Flächennutzungsplan 2010 ist ein vorbereitender Bauleitplan, behördenverbindlich und nicht rechtsverbindlich gegenüber Bürgern. Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung.</p> <p>Im Flächennutzungsplan 2010 ist das Plangebiet als Grünfläche (Grünanlage/Spielplatz), Fläche für kulturelle Einrichtungen und Bahnfläche dargestellt. Insofern ist bereits jetzt die Zielsetzung beispielsweise für ein Konzerthaus im Flächennutzungsplan verankert. Aufgrund der zusätzlichen Nutzungen wie Kongresse und Hotel wird der Flächennutzungsplan 2010 gemäß §8 (3) BauGB im Parallelverfahren geändert.</p> <p>Der städtebauliche Rahmenplan Altstadt – Seeufer aus dem Jahr 1991“ ist eine informelle Planung und ist somit im weiteren Bebauungsplanverfahren nach §1(6) Nr. 10 BauGB zu berücksichtigen.</p> <p>Die Ziele des Rahmenplans Altstadt – Seeufer aus dem Jahr 1991 sind für das Plangebiet nicht mehr relevant, da beispielsweise durch das Stadtentwicklungsprogramm Konstanz 2020 die informellen Ziele der Stadt Konstanz für das Plangebiet neu definiert wurden. So ist in diesem das Konzert und Kongresshaus- mit Hotel als stadtteilbezogenes Projekt in der Altstadt ausgewiesen.</p> <p>Ziel des Bebauungsplanes ist es, eine möglichst große Fläche als Freiraum mit Naherholungsfunktion und Veranstaltungsfläche zu erhalten und die Flächen insgesamt aufzuwerten. Durch die Gebäude des Konzert- und Kongresshauses mit Hotel wird voraussichtlich nur 1/3 der bebaubaren Fläche entsprechend dem Strukturkonzept überbaut.</p>
--	--	--	---	--

			<p>Die im Bebauungsplan angestrebten Bauvorhaben sind ohne eine leistungsfähige Bahnunterführung mit freier Fahrspur für Rettungs- und Katastrophen-Einsatzfahrzeuge baurechtlich sicher nicht genehmigungsfähig. Eine schienengleiche Zufahrt mit Bahnschranke, hinter welcher sich täglich ca. 20 Regional- und Fernzüge sowie unzählige Rangierfahrten bewegen, zu dulden, wäre unverantwortlich gegenüber der Öffentlichkeit, da der Rettungs- und Katastrophenfall nicht zu bewältigen wäre.</p> <p>Die Durchfahrtshöhe der Marktstättenunterführung ist für Rettungs- und Katastrophen- Einsatzfahrzeuge untauglich. Folglich fallen Kosten für die Unterführung mit ca. 10 Mio Euro vor einem allfälligen Baubeginn an.</p> <p>Eine Bahnunterführung wäre jedoch die geöffnete Schleuse für eine ungehinderte Zufahrt des Individualverkehrs zu den bereits bestehenden Einrichtungen und Betrieben (allein Sealife Center mit 300 bis 400 tausend Besuchern jährlich) und zu den geplanten Bauvorhaben.</p> <p>Gefördert würde das vermehrte Verkehrsaufkommen auch durch das am Bodensee einmalige, attraktive Angebot „Parken am See“ auf 1360 PKW Stellplätzen in Parkhäusern, 300 – 340 m vom Seeufer entfernt! Lago 710 + 250, K – K – PH 400.</p> <p>Durch die Mischnutzung der Parkplätze für Einkauf, Gastronomie, Wassersport, Freizeit/Vergnügen, Kultur, Kongress, Hotel, Casino – wird es auch hier zu Konflikten mit Kurzzeit- und Langzeit – Parkern kommen.</p> <p>Aus dem vermehrten Verkehrsaufkommen ist eine verstärkte Rückstaubbildung an der Kreuzung Hafen - Bodanstraße – Bahnhofplatz sowie an ein- und Ausfahrten der Parkhäuser, trotz Leitsystem, zu erwarten, welche die Bodanstraße zusätzlich belasten wird.</p>	<p>Eine Nutzungsverträglichkeit zwischen Konzert- und Kongresshaus mit Hotel und einer Veranstaltungsfläche lässt sich sicherstellen. Der vorhandene Bolzplatz wird verlagert. Ein entsprechender Ausgleich wird im Umweltbericht zum Bebauungsplan dargestellt.</p> <p>Die Bahnunterführung zur Sicherung der Erschließung wird voraussichtlich parallel zum Bebauungsplan planfestgestellt. Die Unterführung soll bis zur Eröffnung des KKH fertig gestellt sein.</p> <p>Die geplanten Vorhaben KKH und Parkhauserweiterung Lago erzeugen einen Mehrverkehr von 2600 Kfz/Tag. Eine Entlastung der Bodanstraße an Normaltagen und an Spizentagen tritt schon mit der geplanten Begegnungszone am Bahnhofplatz in Kombination</p>
--	--	--	---	---

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB
 Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

		<p>Die im Bebauungsplan angegebene, zulässige Gebäudehöhe von 27 m wird mit Bezug auf Integration in die vorhandene Hochhaussilhouette begründet. Dies ist eine städtebauliche Philosophie aus den 60er Jahren, welche heute weder mit der Stadtsilhouette „Konstanzer Trichter“ noch mit dem Bodenseeleitbild zu vereinbaren ist. Die Firsthöhe des Konzilgebäudes mit 27 m sollte Alleinstellungsmerkmal für dieses Gebäude bleiben.</p> <p>Anregungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vertrauensschutz der Bürger auf Inhalt des „Flächennutzungsplanes“ und des Rahmenplanes „Bahnhof – Klein Venedig“ oberste Priorität einräumen. 2. Weiterführung der beispielhaften Erholungs- und Freizeitzone – Seeburgpark und Hafenaerial Kreuzlingen – auf dem Areal Klein Venedig. 3. Das Kulturgut Seeuferbereich als Freiraumzone für nachfolgende Generationen erhalten. Davon würde auch aktuell die Tourismusbranche profitieren. 4. Aussetzung des Bebauungsplanverfahren nach Durchführung = Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit = aus vorgenannten Gründen und aufgrund der von Verkehrsgutachter Prof. Zweibrücken prognostizierten nur NOCH MACHBAREN (Note 4) Verkehrsbewältigung auf der Bodanstraße und 	<p>mit dem Verbot der Abbiegeverkehre Bruderturmgarage in der Bodanstraße ein. Zu einer unverträglichen Überlast kommt es in der Bodanstraße gemäß Planfall 2 des Verkehrsgutachten Bodanstraße/Stadtring an ca. 50 Spitzentagen im Jahr in lediglich einer Stunde (Spitzenstunde). Dies verbessert die heutigen Situation und ist aus gutachterlicher Sicht vertretbar.</p> <p>Die Höhe des KKH ist entwurfabhängig und wird im Rahmen des Wettbewerbs gelöst. Ziel ist es, beim Entwurf des KKH den Umgebungsschutz des uferseitigen Weichbildes in Zusammenhang mit der denkmalgeschützten Konstanzer Altstadt zu berücksichtigen. Dies wird auch eine Vorgabe für den Wettbewerb sein. Insofern wird die Vermeidung einer Beeinträchtigung des Konzils als Alleinstellungsmerkmal berücksichtigt.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Siehe oben 2./3. Durch die Gebäude des KKH werden voraussichtlich nur 1/3 der überbaubaren Fläche entsprechend dem Strukturkonzept überbaut. Ziel ist es, einen möglichst großen Grün- und Freiraum am See zu erhalten, welcher sich dann grenzüberschreitend in den Naherholungsbereich zwischen Stadtgarten Konstanz und dem Seeburgpark in Kreuzlingen einfügt. 4. siehe oben
--	--	--	--

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB
 Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

		<p>Bahnhofplatz, bei Verwirklichung flankierender Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsbereich. Das „Glas ist voll!“ – keine Reserve für die noch nicht erfassten Verkehrsbelastungen aus den laufenden Neubauten an der Bodanstraße.</p> <p>5. Durchführung eines einwöchigen Workshops, bestehend aus unabhängigen, international anerkannten Moderatoren und Experten – Teams des Städtebaus, z. B. Prof. Fingerhut Zürich, Speer + Partner Frankfurt, Gerkan, Marg + Partner Hamburg zur Begutachtung sämtlicher in der Diskussion stehenden Standorte und Findung neuer, alternativer Standorte zu Klein Venedig. Bei rascher, transparenter, bürgernahen Durchführung besteht die Chance, das Vertrauen der Bürger zu einer fachlich kompetenten Standortentscheidung zu gewinnen. Zeit- und Geldverschwendung für eine vom Bürger abgelehnte Planung könnte vermieden werden. Die Investition in einen Workshop kann sich – wie in anderen Städten praktiziert – lohnen.</p> <p>6. Verstärkte Bemühungen der Stadt Konstanz zum Erwerb des landeseigenen Grundstücks am Lutherplatz, um den Alternativvorschlag eines Bürgers in den Abwägungsprozess mit einbinden zu können. Teile des frei werdenden Grundstücks Vincentius-Krankenhauses könnten dem Land BW zum Tausch angeboten werden.</p> <p>7. Unabhängig davon sollte das durch die Verlegung des Vincentius-Krankenhauses frei werdende Areal als Alternativstandort für das K – K - Zentrum in die Begutachtung mit eingebracht werden. Beide Standorte „Lutherplatz“ und „Vince – Areal“ könnten zu einer ausgewogeneren Stadtentwicklung nördlich der Achse Paradies / Kanzleistraße einschl. Stadtteil Niederburg beitragen.</p> <p>8. Aus der umstrittenen Bebauung auf Herose Gelände lernen! Obwohl von der Agenda Gruppe Klein Venedig frühzeitig – 2003 – im Bebauungsplanverfahren angeregt, das K – K – Zentrum neben dem heutigen Herose Park anzusiedeln, wurde dieser Vorschlag von der Verwaltung und Gemeinderat, ohne Standort – Gutachten, abgelehnt.</p>	<p>5. siehe oben</p> <p>6./7. siehe oben</p> <p>8. Wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	--

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB

Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Nr. 2	30.07.2008	BürgerIn	<p>Die Bedenken richten sich gegen die geplante überzogene Nutzung auf dem Gelände. Das führt zu unkalkulierbaren enormen Kosten, die letztendlich von der Stadt Konstanz zu tragen sind. Nach Medienberichten steht weltweit eine Rezession bevor. In diesen unsicheren Zeiten wird es für unverantwortlich erachtet, dass sich die Stadt Konstanz mit so enormen Schulden belastet.</p> <p>Außerdem ist die verkehrsmäßige Erschließung nicht gesichert. Da das Verkehrsgutachten im Rahmen der Bürgerbeteiligung nicht vorlag, kann die Beteiligung der Bürger zu diesem ungelösten Problem nicht wahrgenommen werden.</p> <p>Es wäre völlig ausreichend, wenn nur das Konzerthaus, mit Parkplatzangebot im LAGO, erstellt wird. Die Plätze für das Konzerthaus werden fast ausschließlich nur in den Abendstunden benötigt, wenn im Parkhaus LAGO genügend Parkplatz zur Verfügung steht.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Verkehrsgutachten Bodanstraße/ Altstadttring liegt seit 14.01.2009 vor. Die Bürger haben im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß §3(2) BauGB nochmals die Möglichkeit, ihre Anregungen hierzu abzugeben.</p> <p>Ein Konzerthaus ist ohne Kongresse und Hotel und die daraus entstehenden Synergien nachhaltig nicht bzw. nur schwer finanzierbar.</p> <p>Für die Wirtschaftlichkeit und Akzeptanz eines Konzert- und Kongresshauses mit Hotel sind Stellplätze in unmittelbarer Umgebung zwingend erforderlich.</p>
		Sonstige Vereine		
Nr.3	31.07.2008	VCD-Verkehrsclub Deutschland	<p>0.Das Vorhaben eines Veranstaltungs- und /oder Hotelkomplexes auf Klein Venedig ist nicht umweltverträglich und führt zu unerträglichen Verkehrsbelastungen für sämtliche Verkehrsteilnehmer in der Bodanstraße.</p>	<p>0.Die geplanten Vorhaben KKH und Parkhauserweiterung Lago erzeugen einen Mehrverkehr von 2600 Kfz/Tag.</p> <p>Eine Entlastung der Bodanstraße an Normaltagen und an Spitzentagen tritt mit der geplanten Begegnungszone am Bahnhofplatz in Kombination mit dem Verbot der Abbiegeverkehre Bruderturmstraße in der Bodanstraße ein.</p> <p>Zu einer unverträglichen Überlast kommt es in der Bodanstraße gemäß Planfall 2 des Verkehrsgutachten Bodanstraße/Stadtring an ca. 50 Spitzentagen im Jahr in lediglich einer Stunde (Spitzenstunde). Dies</p>

		<p>1. Eine Entlastung der Bodanstraße durch eine Zufahrt von der Schweiz ist nicht gesichert. Sie hängt von mehreren Entscheidungsträgern ab, es gibt nur vage Zusagen.</p> <p>2. Aus der in der Anlage 4 beigefügten Untersuchung der Verkehrssituation auf der Bodanstraße, Stand 2007, ergibt sich, dass die Bodanstraße bereits jetzt an der Grenze ihrer Kapazität ist und sie an Haupeinkaufstagen (Brückentagen) bereits überlastet ist. Das heißt, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Fußgängerverkehr in der Querung zur Bodanstraße massiv beeinträchtigt ist (Gutachten S. 18) - die Bodanstraße für den Radverkehr aufgrund der Belastung durch den motorisierten Individualverkehr so gut wie nicht befahrbar ist (Gutachten S. 18). - der ÖPNV massive Verspätungen einfährt aufgrund des regelmäßig zähfließenden Verkehrs in der Bodanstraße. Dies ist deshalb besonders schwerwiegend, weil nahezu alle Buslinien den Bahnhof anfahren und damit Teil einer Reisekette sind, die alle Verspätungen reißt, d. h. sämtliche Anschuszüge oder Schiffe (Katamaran) und ggf. dahinter liegende Flüge werden unmöglich gemacht - 45,8 % der Kurse waren verspätet. Die Gesamtverspätung am Beobachtungstag betrug 467 Minuten! 	<p>verbessert die heutigen Situation und ist aus gutachterlicher Sicht vertretbar. Mit dem Umbau der Bodanstraße werden zudem Querungsbeziehungen für Fußgänger, die Befahrbarkeit für Radfahrer und die Kapazität für den ÖPNV erheblich gestärkt. Zu einer unverträglichen Überlast kommt es in der Bodanstraße gemäß Planfall 2 an ca. 50 Spitzentagen im Jahr in lediglich einer Stunde (Spitzenstunde). Dies verbessert die heutigen Situation und ist aus gutachterlicher Sicht vertretbar.</p> <p>1. Eine Zufahrt von Schweizer Seite ist geplant. Maßgeblich für die Entlastung der Bodanstraße ist aber der Umbau des Bahnhofsplatzes zur Begegnungszone entsprechend dem Planfall 2 des Verkehrsgutachtens Bpdanstraße/Stadtring.</p> <p>Siehe Punkt 0</p>
--	--	---	--

		<p>Zu Recht spricht die Untersuchung von einem Fahrplankollaps. - Damit lässt sich das von der Stadt vorgegebene Ziel, den Modal Split zu verbessern, nicht erreichen. Mit der Aufgabe der Pünktlichkeit des Busverkehrs als Teil der Reisekette erhöht sich der Stressfaktor dieser Reiseart und wird bei der Verkehrsmittelauswahl im Modal Split deutlich unattraktiver.</p> <p>2.1 Der Busverkehr bedarf in der Bodanstraße einer separaten Busspur, um die Pünktlichkeit zu gewährleisten und um die an sämtlichen Ampelschaltungen eingerichtete Vorrangregelung des Busses nicht sinnlos werden zu lassen.</p> <p>2.2 Die Bodanstraße bedarf auch eines separaten Radweges, um den Radverkehr an dieser Achse aufzuwerten. Dies ist bereits aus den genannten Verkehrsbelastungszahlen der städtischen Untersuchung zu erkennen. Beim derzeitigen Zustand und der derzeitigen Verkehrsbelastung, ist z. B. einer Familie mit Kindern dieser Weg nicht zumutbar. Praktikable Alternativen sind nicht vorhanden, um attraktive Standorte, wie den Bahnhof oder das LAGO oder das SEALIFE zu erreichen.</p> <p>2.3 Dabei berücksichtigt die Untersuchung der Stadt Konstanz aus dem Jahr 2007 noch nicht die bereits erfolgte Weiterentwicklung. Es wird massiv mehr Verkehr angezogen, durch den Neubau des Sporthaus Gruner gegenüber dem LAGO, dem neuen Einkaufszentrum am Ort der alten Sparkasse sowie der geplanten Parkhauserweiterung am LAGO. Durch die Summe dieser drei Maßnahmen wird derart massiv Neuverkehr angezogen, dass der Überlastungszustand der Bodanstraße die Regel sein wird. Dabei zeigt die Untersuchung der Stadt, dass bereits jetzt an den Überlastungstagen der Mehrverkehr überwiegend nur in die Parkhäuser Augustiner-gasse und LAGO zufließt. Ein weiterer Zufluss in der Hafenstraße, sei es durch die Erweiterung des Parkhauses LAGO oder sei es durch eine Veranstaltungshalle führt daher zu Dauerüberlastungen der Bodanstraße mit nicht hinnehmbaren Belastungen für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV.</p>	<p>2.1/2.2 Die Umbaumaßnahmen zur Bodanstraße auf Grundlage des Planfalls 2 sehen in West-Ost Richtung zwischen Schnetztor und Bodanplatz eine durchgehende Busspur und in Gegenrichtung eine einen durchgehenden Radstreifen vor.</p> <p>Siehe Punkt 0</p>
--	--	---	---

		<p>3. Die Feinstaubgrenze wurde in Konstanz bereits mehrfach überschritten. In den Jahren 2003 und 2006 war die Anzahl der Tagesüberschreitungen kurz vor der Auslöseschwelle für Aktionspläne. Nach sich festlegender Rechtsprechungstendenz sind die Aktionspläne aber auch eine Planung zur Vermeidung einer übermäßigen Feinstaubbelastung einklagbar. Die EU-Grenzwerte werden im Jahr 2010 nochmals gesenkt. es ist daher zu erwarten, dass Konstanz – trotz der unzureichenden Messlage (nur außerhalb der verkehrsbelasteten Zonen) diese Grenzwerte auch in der Anzahl der Tage - je nach Wetterlage – regelmäßig überschreiten wird. Auch aus diesem Grund ist die Planung einer Veranstaltungshalle rechtswidrig. Dabei ist zu beachten, dass auch eine Planung entlang der Grenzwerte nicht zulässig ist.</p> <p>4. Auch der auf S. 5 skizzierte Freiraum in der Konstanzer Bucht verliert diese Eigenschaft frei zu sein, wenn massive Baukörper wie Veranstaltungshalle und/oder Hotelkomplex mit entsprechendem Parkbedarf entstehen.</p>	<p>3. Der geltende Grenzwert für Feinstaub (PM 10) im Mittelungszeitraum von 24h liegt bei 50µg/m³. Es ist keine gesetzliche Verschärfung dieses Grenzwertes vorgesehen. Dieser Grenzwert darf nach 22. BImSchV an max. 35 Tagen im Jahr überschritten werden. In Konstanz wurde die Überschreitungshäufigkeit lediglich im Jahr 2003 nicht eingehalten (37 Tage). Im Jahr 2006 gab Überschreitungen an 30 Tagen. Tendenziell liegt die Anzahl an Tagen mit Überschreitungen des Grenzwertes jedoch deutlich niedriger (ca. 20). Es ist davon auszugehen, dass durch die angedachten flankierenden Maßnahmen der Verkehr im Bereich Bahnhofplatz/Bodanstraße reduziert wird und dadurch auch die Luftschadstoffbelastung abnimmt. Aufgrund der zu erwartenden Verlagerung des Verkehrs innerhalb des Stadtgebietes ist bei Bedarf eine gesonderte Untersuchung für die betroffenen Bereiche zu erstellen.</p> <p>4. Die Grünflächen, die Teil des Grünzugs darstellen, werden durch die geplante Bebauung zwar verkleinert, jedoch wird die Überbauung durch Gebäude des KKH je nach Wettbewerbsentwurf auf ca. 1/3 der überbaubaren Fläche entsprechend dem Strukturkonzept begrenzt, so dass ein relativ großer Teil der Fläche als nutzbarer Freiraum erhalten wird. Die Freiflächen im Plangebiet, die Wegeverbindung (Hafenpromenade) in die südlich und nördlich angrenzenden Freiräume sowie der Uferbereich soll durch die Planung gestalterisch aufgewertet werden, so dass den Bürgern eine hochwertige Naherholungsfläche zur Verfügung stehen kann.</p>
--	--	---	---

		<p>5. Auch das Gutachten Zweibrücken vom April 2008 sieht in der Zusammenfassung (S. 3) sowohl in Konstanz als auch in Kreuzlingen aufgrund der neuen Nutzungen Mehrbelastungen. Der VCD Kreisverband teilt jedoch nicht die Einschätzung, dass dadurch ein „noch akzeptabler Verkehrszustand“ hergestellt werden kann.</p> <p>5.1 Dabei geht das Gutachten Zweibrücken davon aus, dass die Mehrbelastung nur dann „verkräftbar“ ist, wenn die getroffenen Annahmen eingetreten sind. Das heißt eine ganze Palette von Maßnahmen, die zuvor sichergestellt sein müssen, bevor die Bebauung weitergeplant wird oder gar Fakten durch Verträge geschaffen werden. Andernfalls tritt sicher die vom VCD-Kreisverband erwartete Überbelastung des Konstanzer Altstadtstraßennetzes ein, mit der ,Verdrängung der umweltverträglicheren Verkehrsarten. Die von Zweibrücken vorgeschlagene und der Stadtverwaltung ebenfalls beabsichtigte „Shared Space“ vor dem Bahnhof stellt zwar im Vergleich zur bisherigen Tempo 50-Regelung mit nahezu fast täglichen Beinahe-Zusammenstößen aufgrund der Parkhausausfahrten Dammgasse, eine bessere Lösung dar. Eine Shared Space Regelung bringt aber massive Sicherheitsabstriche für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Ein Bobbycarfahrer und seine Eltern sowie ein LKW haben unterschiedliche Sicherheitsbedürfnisse in einer Shared Space Zone. Zumal sich bei einem Test von Konstanzer Schülern zeigte, dass 22 Schüler im toten Winkel eines LKW untergebracht werden können und eine Nachrüstplicht für Alt-LKW`s nicht besteht. Auch Behinderte, die in verstärkten Maß auf öffentliche Verkehrsmittel und damit auf die Erreichbarkeit des Bahnhofes angewiesen sind, werden beispielsweise bei abgebauten Ampelanlagen benachteiligt.</p> <p>5.2. Das Gutachten Zweibrücken geht für eine noch akzeptable Verkehrsbelastung von einer durchgehenden Buslinie im 15-Minutentakt von Klein Venedig aus (S. 6 –Verkehrserzeugung). Dies muss zuvor sichergestellt sein. Auch ist ein attraktives Busangebot von Nöten. Dies wird beispielsweise derzeit eingeschränkt, in dem den Fahrgästen Werbung an der Außenscheibe vor die Nase gesetzt wird anstelle beispielsweise des Anblicks des Konstanzer Trichters</p>	<p>5. Siehe Punkt 0.</p> <p>5.1 Im Verkehrsgutachten Bodanstraße/Stadtring sind die flankierenden Maßnahmen aufgeführt, welche sowohl am Normaltag als auch am Spitzentag zu einer Entlastung der Verkehrsbelastung auf der Bodanstraße führen.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung des Bahnhofesplatzes unter Berücksichtigung der funktionalen und gestalterischen Anforderungen und Anforderungen der Verkehrssicherheit ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahren. Diese Anforderungen werden projektbezogen gelöst.</p> <p>5.2 Eine Einbindung in das Busliniennetz ist bereits vorgesehen.</p>
--	--	---	---

		<p>se gesetzt wird anstelle beispielsweise des Anblicks des Konstanzer Trichters auf der Rheinbrücke oder der teilhabe am sonstigen Außengeschehen.</p> <p>5.3 Der Fahrtenumsatz beim Parkhaus KKCH mit nur einem zweifachen Umschlag pro Parkplatz ist deutlich zu niedrig. Die entspräche weniger als bei einem Wohnparkplatz mit 2,5 Fahrten pro Tag. Das heißt, im Parkhaus KKCH würde jeder Parkplatz nur einmal pro Tag angefahren. Da dieses Parkhaus auch den Einkaufs- und Freizeitverkehr beispielsweise für die Hafenmeile mit übernimmt, sind diese Angaben zu niedrig.</p> <p>5.4 Das Gutachten Zweibrücken geht auf Seite 11 der Zusammenfassung davon aus, dass „spürbare Mehrbelastungen des Straßennetzes“ entstehen und davon in Konstanz insbesondere der zentrale Innenstadtbereich betroffen ist. Unter Verkehrsnetz (S. 11 der Zusammenfassung) stellt der Gutachter fest, dass bei beabsichtigten und noch nicht berücksichtigten Nutzungserweiterungen, Umnutzungen oder neuer Parkmöglichkeiten im Bereich zwischen Bodanstraße, Laube und Konzilstraße diese im Verkehrsnetz der Innenstadt kaum noch verkraftbar seien. Dabei lässt das Gutachten offen, ob die Mitarbeiterparkplätze im Einkaufszentrum „alte Sparkasse und des Sporthauses Gruner bereits erfasst sind. Wenn nicht, führt bereits dieser Istzustand zur „kaum noch verkraftbaren“ Verkehrsbelastung. Nach Auffassung des VCD-Kreisverbandes ist diese nicht mehr verkraftbare Verkehrsbelastung bereits ohne die Bebauung von Klein Venedig erreicht.</p> <p>5.5. Die detaillierten Voraussetzungen für die „Verkraftbarkeit“ des Mehrverkehrs im Gutachten Zweibrücken, die nach Auffassung des VCD`s vor der Bebauung verbindlich installiert seine müssen, sind (S. 13):</p> <ul style="list-style-type: none"> - mindestens zwei Grenzüberschreitenden Buslinien - eine zusätzliche Grenzüberschreitende Zentrumslinie Shuttlebus - S-Bahnausbau auf der Bodenseestrecke - Lösungen, um in der Bodanstraße Verlustzeit für Linienbusse zu reduzieren 	<p>5.3 Für die verbleibenden und geplanten Stellplätze auf Klein Venedig wurde in der Mikrosimulation des Verkehrsgutachtens Bodanstraße/Stadtring ein Umschlag von ca. 2,3 angenommen.</p> <p>5.4: Siehe Punkt 0</p> <p>5.5: Siehe Punkt 0</p>
--	--	--	---

		<p>Dies kann nach Auffassung des VCD-Kreisverbandes nur durch eine separate Busspur erreicht werden. Zu den Maßnahmen gehört auch eine Verbesserung der Zugänge zu den Bahnsteigen am Bahnhof Konstanz, möglichst auch von den Passarellen aus (Gutachten s. 14). Dies scheint nach der bisherigen Beschluss- und Planungslage in Konstanz zweifelhaft. Damit wird bereits ein Baustein für die Machbarkeit für die Bebauung nicht erfüllt.</p> <p>5.6 Auch die notwendigen Maßnahmen für den Radverkehr (Tempobeschränkungen auch für die Bodanstraße!), durchgängige Wiesenstraße mit Grenzübertritt. Grenzübertritte für Radfahrer (nicht Radschieber, ist Forderung des VCD). Auch attraktive, sichere, ausreichende (und Ergänzung des VCD: witterungsgeschützte) Abstellmöglichkeiten an den Zielorten des Radverkehrs sind notwendig (VCD: Bahnhof für Bus und Bahn, Marktstätte!).</p> <p>Auch diese Maßnahmen sind vorab sicherzustellen, weil die Machbarkeit der Bebauung davon abhängig ist.</p> <p>5.7 Ebenso teilen wir die Wichtigkeit der Verbesserung der Anbindung für den Fußverkehr über das Gleisfeld direkt zu den Bahnsteigen zum Bahnhof Konstanz (Gutachten S. 15 KKCH). Der VCD hält bei einer Bebauung die Rettungszufahrten über eine Unterführung für erforderlich, die dann auch dem Rad- und Fußverkehr zur Verfügung stehen sollte. Es genügt nicht auf kurzen Abschnitten Fußverkehr zu fördern. Dies muss für die Akzeptanz dieses Verkehrsmittels auf dem ganzen Fußwegnetz geschehen. Hier liegt Konstanz noch deutlich im Rückstand. Dabei könnte der Fußverkehr teilweise schon gefördert werden, indem schlicht Stressmaßnahmen weggelassen werden. Die Grünphasen müssen in angemessenem Verhältnis zur Strecke sein. Derzeit findet eine Umerziehung</p>	<p>5.6: Siehe Punkt 2.1.</p> <p>Für die Machbarkeit der Parkhauserweiterung Lago und des KKH sind die Aussagen im Verkehrsgutachten Bodanstraße/Stadtring maßgeblich.</p> <p>5.7 Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine planfreie Erschließung (Tunnel) mit integriertem Fuß- und Radverkehr soll erstellt werden.</p>
--	--	---	---

		<p>der Fußgänger zu Rotgängern statt. Die Grünphasen reichen bei einer großen Anzahl von Querungen nicht zum queren. Z. B. Bahnhof – Lago (Seeseite). Sie sollten auch so bemessen sein, dass man 10 m vor der Ampel ankommend, noch die Chance hat, die Fahrbahn bei Grün zu betreten und nicht trotz vorausschauenden Gehens stets an der Ampel warten muss. Die Aufenthaltsqualität an Ampeln ist negativ. Der Fußgänger erlebt die Abgas- und Staubbelastung hautnah. Eltern sind zusätzlich durch die nicht kalkulierbare Gefahr für ihre Kinder gestresst. Wem als Fußgänger nahezu unvermeidliches Warten aufgedrängt wird, und durch Verbotssignalwechsel trotz sofortigen Abmarsches mit signalisiert wird: „ Du bist zu langsam!“ fühlt sich nicht gefördert, sondern diskriminiert.</p> <p>5.8 Weitere Bedingungen für die „Verkraftbarkeit des Mehrverkehrs“ ist nach dem Gutachten Zweibrücken, das in beiden Städten Möglichkeiten für die Dosierung des motorisierten Individualverkehrs geschaffen werden und dass durch die Steuerung der Lichtsignalanlage Schnetztor eine wirksame Dosierung der Verkehrsmenge auf der Bodanstraße erreicht wird. Dies ist, wie sich aus den Gutachten der Stadt aus dem Jahr 2007 für die Hauptbelastungstage ergibt, derzeit nicht der Fall. Mit der derzeitigen Ampelschaltung lässt sich nicht so viel MIV aus der Bodanstraße heraushalten, dass ein Fahrplankollaps vermieden werden kann.</p> <p>5.9 Auch die im Gutachten Zweibrücken (Zusammenfassung S. 18) dargestellten Hauptradverkehrsnetze zeigen, dass hier noch erhebliche Umsetzungsdefizite bestehen. Es gibt entgegen der gutachterlichen Zeichnungen keine brauchbare Radroute auf der Bodanstraße, oder zwischen Lago und Fischmarkt. Auch dies sind Maßnahmen, die vor der Bebauung sichergestellt sein müssen.</p> <p>5.10 Bezüglich der Betrachtung des Fußverkehrs ist im Gutachten Zweibrücken (Zusammenfassung S. 19) deutlich größeres Augenmerk auf die Qualität der Netzverbindungen zu legen. Diese ist beispielsweise auf der westlichen Seite der Konzilstraße nicht ausreichend. Ebenso wenig die Quermöglichkeiten</p>	<p>5.8 Siehe Punkt 0</p> <p>5.9/5.10 Die Umbaumaßnahmen zur Bodanstraße auf Grundlage des Planfalls 2 sehen in West-Ost Richtung zwischen Schnetztor und Bodanplatz eine durchgehende Busspur und in Gegenrichtung eine durchgehenden Radstreifen vor. Eine Untersuchung übergeordneter Ragewege- und Fußwegeverbindungen ist weder Bestandteil der Verkehrsuntersuchung Bodanstraße/Stadtring noch Regelungsinhalt des Bebauungsplanverfahrens. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	---

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB
 Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

			<p>ten von der Altstadt zum See.</p> <p>6. Zusammenfassung Der Standort Klein Venedig ist für eine Veranstaltungshalle und/oder ein Hotelkomplex ungeeignet. Die Belastbarkeit der Straßen im Gutachten Zweibrücken geht bei der Machbarkeit von zu gering eingeschätzten Belastungen aus (Parkplatzumsatz KKCH, Dosierbarkeit des MIV an der LSA Schnetztor). Es setzt zudem massive Verkehrslenkungsmaßnahmen voraus (Shared Space am Bahnhof, 15-minütiger OPNV-Takt, drei grenzüberschreitende Buslinien, Zugang des KKCH zu den Gleisen, Radparkplätze und Dosierbarkeit des MIV durch Ampelsteuerung, ein Radwegnetz, das derzeit nicht vorhanden ist, und eine starke Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger), die vorab zu realisieren wären.</p> <p>Selbst wenn dies geschähe, entspricht dies nur einer Feinstaubbelastungsplanung entlang der Grenzwerte, die abzulehnen ist. Ein Freiraum entlang des Bodenseeufers wäre keiner mehr, durch die Belastung des Nadelöhrs Bodanstraße wird die Verlässlichkeit des Busverkehrs und damit auch dieses Teil einer Reisekette (Bus-Zug-Bus-Katamaran-Flughafen) zerstört.</p>	<p>6. Siehe Punkt 0 und Stellungnahme Nr. 18</p> <p>Siehe Punkt 3 und 4</p>
Nr.4	03.08.2008	Aktionsgemeinschaft „Das bessere Verkehrskonzept“	<p>Die Aktionsgemeinschaft „Das bessere Verkehrskonzept“ teilt die vom VCD formulierte Auffassung zur Bebauungsplanung eines Konzert- und Tagungs-Parkhauses auf Klein Venedig.</p> <p>Zusätzlich merken wir an, dass nach unserer Rechtsauffassung alle Maßnahmen, die zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Bodanstraße und an der Schnetzorkreuzung führen, rechtswidrig sind, da nach dem Lohmeyer-Gutachten die Feinstaubgrenzwerte mit aller Wahrscheinlichkeit bereits überschritten sind und die ab 2010 geltenden Grenzwerte mit den geplanten Maßnahmen keinesfalls erreicht werden können.</p> <p>Eine Verschlechterung der jetzigen Situation durch weitere Verkehrsinduzierende Bauten (Prognose Zweibrücken zur Erweiterung des Lago-Parkhaus</p>	<p>Es ist davon auszugehen, dass durch die angedachten flankierenden Maßnahmen der Verkehr im Bereich Bahnhofplatz/Bodanstraße reduziert wird und dadurch auch die Luftschadstoffbelastung abnimmt. Aufgrund der zu erwartenden Verlagerung des Verkehrs innerhalb des Stadtgebietes ist bei Bedarf eine gesonderte Untersuchung für die betroffenen Bereiche zu erstellen.</p>

			<p>und dem Bau der Konzert- und Tagungs- Parkhauses), gibt nach den jüngsten Gerichtsurteilen zur Feinstaubproblematik den Anwohnern die Möglichkeit, Bebauungspläne deren Auswirkungen offensichtlich zur Überschreitung gesetzlich gültiger Grenzwerte führen, mit juristischen Mitteln zu verhindern. Sollte die Verwaltung der Stadt erneut die Gesundheitsbelange der Bevölkerung entlang der Zufahrtstraßen zum Gebiet Klein Venedig ignorieren, werden wir auf jeden Fall die Klagen von Anwohnern gegen die verkehrsbedingten zusätzlichen Emissionen unterstützen.</p> <p>Im Vergleich zur Verwaltung der Stadt halten wir den Gesundheitsschutz der Wohnbevölkerung für wichtiger, als die in Aussicht gestellten ökonomischen Profite.</p> <p>Wir fordern die Stadtverwaltung auf, auf Grundlage der Emissionsprognosen des Lohmeyer-Gutachtens und der Verkehrsprognose des Zweibrücken-Gutachtens (Lagoparkhauserweiterung und Konzertparkhaus sind dabei als Einheit zu betrachten, da die maximale Reduktion der Parkplätze am Konzerthaus auf 400 zusätzliche nur mit Erweiterung der Parkmöglichkeiten am Lago möglich sind) eine Prognose über die zusätzlichen gesundheitlichen Belastungen durch die prognostische Gesamtfeinstaubbelastung nach Realisierung der geplanten Baumaßnahmen und der von der Stadt beschlossenen (!!) Entlastungsmaßnahmen zu erstellen und in das Planverfahren zur Bebauung Klein Venedig einzubringen. Als Spezialisten für diese Fragestellung schlagen wir Priv. Doz. Dr. med. Hermann Fromme vom Bayerischen Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit vor.</p>	
		Annerkannte Verbände		
Nr.5	31.07.2008	Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.	<p>Der Standort Klein Venedig wird für ein Vorhaben der vorgesehenen Größe als ungeeignet angesehen. Eine Abwägung alternativer Standorte muss dringend vorgelegt werden bzw. erfolgen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann die vorgelegte Planung nicht befürwortet werden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es wird ein tabellarischen Vergleich oder eine Gegenüberstellung der geprüften möglichen Standorte inklusive einer groben Kostenabschätzung für begleitende Maßnahmen gefordert. Man ist der Auffassung, dass eine Variantenprüfung nicht in ausreichender Weise stattgefunden hat. Die frühe politische Festlegung auf den geplanten Standort hat eine ergebnisoffene Prüfung anderer Optionen verhindert. Der 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ein tabellarischer Vergleich seenaher Standortalternativen wurde vorgenommen. Er liegt der Sitzungsvorlage (siehe hierzu auch Anhang Sitzungsvorlage TUA 2009-002) bei. Eine Kostenschätzung für begleitende Maßnahmen der Standortalternativen kann ohne vertiefende Un-

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB
 Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

			<p>Verweis auf frühere Festlegungen ist ungültig, weil nach dem Bürgerentscheid 2003 klar wurde, dass eine Mehrheit vor allem den Standort Klein Venedig ablehnt. Von einigen Gemeinderatsfraktionen wurde eine Neubewertung gefordert. Die Verwaltung hätte die Zeit seitdem für eine ausgewogene und nachvollziehbare Standortwahl nutzen sollen. Es wurde verschiedentlich darauf hingewiesen, dass eine solche Abwägung vor 2003 stattgefunden habe. Wir haben auch in den alten Unterlagen keinen Hinweis darauf gefunden, dass eine Standortabwägung für KKH auf Klein Venedig offen gelegt worden wäre. Die Argumente für Klein Venedig sind nicht ausreichend, sehr viel spricht auch dagegen und es entsteht der Eindruck, dass hier „passend gemacht werden soll, was nicht zusammen passt.“ Als Beispiel: Für die Zufahrt mit dem PKW soll eine Unterführung unter der Bahn entstehen, die bis zu 10 Millionen Euro kosten kann, aber eine sinnvolle Anbindung rechtsrheinischer Standorte durch den Umweltverbund wird mit oberflächlichen Argumenten zurückgewiesen.</p> <p>2. Es wird um eine Prognose/Analyse gebeten, wie viele Besucher aus Konstanz und wie viele von außerhalb erwartet werden und wie der Modal Split ausfallen wird. Ein schwerwiegendes Argument gegen den Standort ist die ungeklärte Anbindung an den MIV. Es kann der Auffassung nicht gefolgt werden, dass die überwiegende Anzahl der Besucher mit dem Umweltverbund anreisen wird. Das trifft vielleicht auf die Konstanzer zu, für Auswärtige vermutlich nicht. Für Veranstaltungen, die nach 22:00 Uhr enden, steht nur noch stündlich eine Seehase zur Verfügung (um 22:21 und 23:21 Uhr). Es wird für unrealistisch gehalten, dass Auswärtige unter diesen Umständen mit dem Zug kommen. Außerdem ist die Bahnstrecke vom Bahngleis zum KKH zwar zumutbar, es ist aber fraglich, wie viele Besucher tatsächlich den Weg in Kauf nehmen, wenn ein hochklassiges Konzert ansteht und Abendgarderobe vorgesehen ist.</p> <p>3. Entsprechend der Besprechung beim Scoping muss bei allen Untersuchungen zu Schadstoffen 1. eine mögliche Parkhauserweiterung LAGO mit den inzwischen seitens der Verwaltung eingestandenen Mehrfahrten von rund 15% in der Bodanstraße sowie andere vorlie-</p>	<p>tersuchung und konkreten Planfall nicht vorgenommen werden. Stand Januar 2009 setzen sich die zu erwartenden Gesamtkosten für das KKH auf dem Areal Klein Venedig wie folgt zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau des Konzert- und Kongresshauses: 38 Mio. € (brutto) (reine Baukosten) - Bauplanung, Planung und Umsetzung des Umgriffs von 10 m, Projektentwicklungskosten, technische Ausstattung mit Hubpodesten: 10 Mio. € (brutto) incl. 1,1 Mio. € bereits bewilligter Projektplanungskosten - Unterführung: 8,0 Mio. € (brutto) - Erschließung und restliche Außenanlagen Klein Venedig: 6,2 Mio € (brutto) - Einfahrt von Kreuzlingen in die Parkieranlage: 1,2 Mio € <p>2. Eine Analyse/Prognose kann erst auf Grundlage eines definierten Veranstaltungskalenders erfolgen.</p> <p>Der gutachterliche Schätzwert für den ÖPNV Anteil beträgt rund 30%.</p> <p>Zur Verbesserung der ÖV-Erschließungsqualität wird das KKH unmittelbar an das Busliniennetz angebunden.</p> <p>3. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens Bodanstraße/Stadtring wurde die Parkhauserweiterung Lago und sonstige im Bau befindliche Einrichtungen im näheren Umfeld eingezogen.</p>
--	--	--	---	---

			<p>gende Planungen und 2. die Schadstoffgrenzwerte für Feinstaub, Lärm, NOx, die gelten, wenn der Bau in Betrieb genommen wird, berücksichtigt werden.</p> <p>4. Wie ebenfalls im Scoping-Termin angesprochen hat das Gutachten von Prof. Zweibrücken nicht gezeigt, dass ein KKH auf Klein Venedig einfach machbar ist, wie verschiedentlich öffentlich dargestellt. Es wurde vielmehr eine Vielzahl von Bedingungen genannt, die voraussichtlich und vorbehaltlich weiterer, konkreter Gutachten, erfüllt werden müssen, damit es umfeldverträglich darstellbar wird. Dies wird sehr kritisch gesehen. Es wird die Auffassung vertreten, dass ohne Not und ohne nachvollziehbaren Grund, d.h. ohne Prüfung der Standortvarianten unnötige Belastungen und Risiken für die Innenstadt in Kauf genommen werden. Der VCD hat die Bedingungen sehr detailliert dargestellt., weswegen dies hier nicht wiederholt zu werden braucht. Es wird für unverantwortlich befunden, nun gewissermaßen in ein dauerhaftes Manövrieren eben unterhalb der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte einzumünden, ein „Zuschalten“ von Verkehrsreduzierenden Maßnahmen, wenn Grenzwertüberschreitungen drohen. Die Verkehrsbelastung in der Bodanstraße ist an 15-20 % der Tage im Jahr schon heute zu hoch und nicht mehr umfeldverträglich, da wären schon aus heutiger Sicht Reduzierungen erforderlich.</p>	<p>Die geplanten Vorhaben KKH und Parkhauserweiterung Lago erzeugen einen Mehrverkehr von 2600 Kfz/Tag. Eine Entlastung der Bodanstraße an Normaltagen und an Spitzentagen tritt schon mit der geplanten Begegnungszone am Bahnhofplatz in Kombination mit dem Verbot der Abbiegeverkehre Bruderturmgasse in der Bodanstraße ein. Es ist davon auszugehen, dass durch die angedachten flankierenden Maßnahmen der Verkehr im Bereich Bahnhofplatz/Bodanstraße reduziert wird und dadurch auch die Luftschadstoff- und Lärmbelastung abnimmt. Aufgrund der zu erwartenden Verlagerung des Verkehrs innerhalb des Stadtgebietes ist bei Bedarf eine gesonderte Untersuchung für die betroffenen Bereiche zu erstellen.</p> <p>4. Siehe Punkt 3</p>
--	--	--	--	--

			<p>5. Die Planung lässt sich mit dem Bodenseeleitbild nicht vereinbaren. Darin haben sich zumindest die deutschen Kommunen darauf festgelegt, das Bodenseeufer von Bebauung freizuhalten.</p>	<p>5. Die Planung lässt sich mit dem Bodenseeleitbild vereinbaren und wird den Zielen und Maßnahmen gerecht. Insbesondere durch eine gemeinsame Entwicklung des Areals Klein Venedig wird dem Leitsatz einer grenzüberschreitenden Kooperation/Raumentwicklung Rechnung getragen. Am 27.06.2008 wurde das Leitbild der Internationalen Bodensee Konferenz (IBK) für den Bodenseeraum samt Maßnahmenkatalog verabschiedet.</p> <p>Ziele und Maßnahmen des Leitbildes sind :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verminderung des Flächenverbrauches und Innen- vor Außenentwicklung. <p>Klein Venedig ist gemäß §34 BauGB Innenbereich und entspricht somit der Zielsetzung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutz, Erhaltung und Sicherung des freien Uferzuges und ufernaher Freiflächen <p>Vorgabe für den Wettbewerb und Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist es, einen möglichst großen Grün- und Freiraum am See mit Aufenthalts- und Naherholungsqualität zu schaffen. Zudem muss der öffentliche Seezugang und die Erlebbarkeit des Wassers gewährleistet werden. Bedingt durch die Sanierungsplanung soll mindestens partiell ein Abstand von 30 bis 35 m zum Ufer zu 2/3 für die Brunnenanlagen, welche erforderlich sind, freigehalten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung verbindender Freiräume zwischen Bodensee und angrenzender Landschaft und Vermeidung uferparalleler Siedlungsentwicklung; im Uferbereich soll die Siedlungstätigkeit grundsätzlich See abgewandt erfolgen. <p>Durch die Schaffung eines möglichst großen Freiraums am See und eine Überbauung durch Gebäude des KKH je nach Wettbewerbsergebnis von ca. 1/3 der überbaubaren Fläche entsprechend dem Strukturkonzept wird das Areal Klein Venedig als verbind-</p>
--	--	--	---	---

			<p>Zu viele Planungen in Konstanz sehen momentan Eingriffe in wertvolle Grünzonen, ausgewiesene Grüngürtel und Grünverbindungen vor. Das betrifft die Westtangente, das Schwaketental, das Hörnle und Klein Venedig. Solange es nicht klar ist, dass kein anderer Standort in Frage kommt, kann dies nicht einfach preisgegeben werden. Dies wird auch aus den übersendeten Unterlagen ersichtlichen Unterlagen deutlich: der Planbereich ist Grünfläche und Teil des Grünzuges Bodenseeufer und Seerhein. Er findet eine Fortsetzung auf Schweizer Seite. Unter diesen Gesichtspunkten und angesichts der geschilderten Probleme mit der Anbindung ist nicht nachvollziehbar, warum sich die Stadt Konstanz buchstäblich die Chance für eine Freizeitnutzungszone, einen „Uferpark“ am See verbaut. In Bürgerbefragungen und öffentlichen Diskussionen wird immer wieder deutlich, dass die Versorgung der Innenstadt mit Grünflächen nicht ausreichend ist. Man versteht nicht, wieso den Konstanzern in der Innenstadt eine Qualität und Größe der Grünanlage, wie sie die Kreuzlinger mit dem Areal an der See- und Hafenstraße nutzen können, vorenthalten werden soll. Da feststeht, dass die Müllablagerungen im Untergrund keinen Gesundheitsgefährdung darstellen, also nicht ausgasen etc., wäre durchaus eine Strandnutzung, eine Nutzung als Bolzplatz und ähnliches denkbar. Diese fehlt im Stadtgarten. Dort ist die Nutzung auf Familien mit Kindern und Senioren ausgerichtet. Man ist dafür, das Seeufer freizuhalten und keine weitere Bebauung an den See zu holen. Der Grünzug am See sollte stattdessen weiter entwickelt und ausgebaut werden. Es wird darum gebeten mitzuteilen, wann die oben angefragten Unterlagen bereitstehen.</p>	<p>dender Freiraum zwischen Stadtgarten und Seeburgpark erhalten und aufgewertet.</p> <p>Die Grünflächen, die Teil des Grünzugs darstellen, werden durch die geplante Bebauung zwar verkleinert, jedoch wird die Überbauung durch Gebäude des KKH je nach Wettbewerbsergebnis voraussichtlich auf ca. 1/3 der überbaubaren Fläche entsprechend dem Strukturkonzept begrenzt bleiben, so dass ein relativ großer Teil der Fläche als nutzbarer Freiraum erhalten wird. Die Freiflächen im Plangebiet, die Wegeverbindung (Hafenpromenade) und die südlich und nördlich angrenzenden Freiräume sowie der Uferbereich sollen durch die Planung gestalterisch aufgewertet werden, so dass den Bürgern eine hochwertige Naherholungsfläche zur Verfügung stehen kann.</p> <p>Die angefragten Unterlagen sind oben aufgeführt.</p>
Nr.6	30.07.2008	Stadtsportverband Konstanz e.V.	<p>In den vorgelegten Unterlagen ist der bestehende Bolzplatz nicht gekennzeichnet worden. Dieser Platz (die Tore wurden von der Stadt aufgestellt) wird rege und von vielen Bürgern genutzt. Dies ist die einzige freie Spielfläche in diesem Gebiet.</p> <p>Es wird gefordert, den Bolzplatz in die Darstellung des Ist-Zustand aufzunehmen. Bei Neuordnung soll ein entsprechender Ersatz geschaffen werden. Eine Ersatzlose Streichung wird nicht unterstützt.</p>	<p>Der Bolzplatz wird verlegt. Als Ersatzstandort ist das Areal Schänzle vorgesehen.</p>

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB
 Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Träger öffentlicher Belange			
Nr.7	24.07.2008	Bodensee-Schiffbetriebe GmbH	<p>Verkehrliche Erschließung Die Planungen zur verkehrlichen Erschließung (Variante 3a) machen ersichtlich, dass eine Tunnellösung unter den Gleisen für die Erschließung des Hafengebietes für den MIV geplant ist. Es wird darum gebeten zu berücksichtigen, dass betriebsnotwendige Fahrzeuge der BSB sowie deren Lieferanten mitunter von zweizügigen Lastwagen den Tunnel durchqueren müssen. Dies muss beim Kurvenradius sowie bei der Durchfahrthöhe des Tunnels berücksichtigt werden. Es fahren regelmäßig (mehrmals wöchentlich) Tanklastwagen in die Hafenstraße zum Werftgelände. Die Tankstelle im Werftgelände ist für die BSB und die Katamaran-Reederei betriebsnotwendig; eine Verlagerung der Tankstelle bzw. der Umfüllstation ist nicht möglich. Für den Gesamtbereich des Hafens muss sicher gestellt sein, dass die Zufahrt für Fahrzeuge der BSB bis zur Hafenstraße 6, zu den Liegeplätzen der Schiffe und ins Werftgelände täglich 24 Stunden möglich ist. Zu denen zählen insbesondere Lieferfahrzeuge für die Schiffsgastronomie, die in den Morgenstunden die Schiffe beliefern. Ferner müssen BSB-Mitarbeiter das Werftgelände mit dem Fahrzeug rund um die Uhr erreichen können.</p> <p>Emissionen Auf dem Werftgelände werden regelmäßig Reparaturen an den Fahrgastschiffen und den Katamaranbooten durchgeführt. Ferner ist mit Emissionen zu rechnen, die bei der Reparatur der Katamarane bzw. der BSB-Fahrgastschiffe entstehen. Die Reparaturarbeiten werden betriebsbedingt teilweise auch in der Nacht durchgeführt. Im gesamten wird die Entwicklung des Musik- und Tagungshaus sehr positiv für die Stadt Konstanz sowie für die Hafenmeile und für die anliegenden Nutzer gesehen. Es werden Synergien erwartet. Das Projekt Musik- und Tagungshaus wird unterstützt.</p>
			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird im Rahmen der Planungen zur planfreien Vollerschließung (Tunnel) berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird im Rahmen des Schalltechnischen Gutachtens zum Bebauungsplan berücksichtigt.</p> <p>Die Anregung wird begrüßt.</p>
Nr. 8	25.07.2008	Bundespolizeidirektion Stuttgart	<p>Aus grenzpolizeilicher Sicht bestehen keine Bedenken. Die Fertigstellung des Vorhabens wird nach Schengenbeitritt der Schweiz erfolgen. Berührungspunkte bestehen beim Bahnübergang Hafenstraße, da über die-</p>
			<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB
 Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

			<p>sen der Zu- und Abgang des motorisierten Verkehrs erfolgt. Dies ist auch Sicht der BPOLI KN unproblematisch, da dieser verkehrstechnisch wie ein normaler Bahnübergang zu sehen ist. Ebenfalls geht aus den Planungsunterlagen hervor, dass von Seiten der Stadt ggf. eine Tunnellösung geplant ist. Bezüglich der Wiedereröffnung der motorisierten Zufahrt von der Seestraße in Kreuzlingen (CH) über den ehemaligen GüG Klein Venedig (momentan gesperrt für PKW) nach Deutschland bestehen ebenfalls nach Schengenbeitritt der Schweiz seitens der BPOLI KN keine Bedenken.</p>	
Nr.9	30.07.2008	DB Services Immobilien GmbH	<p>Unter Beachtung der nachstehenden Anregungen und Hinweise der DB Netz AG bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht hinsichtlich der TÖB-Belange keine Einwendungen.</p> <p>Der vorgelegte Bebauungsplanentwurf beinhaltet auch gewidmetes Bahngelände. Bahnanlagen werden nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz festgesetzt. Das Fachplanungsrecht über diese Fläche obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt.</p> <p>Die nachrichtliche Übernahme der Bahnanlagen ist im Bebauungsplan zu kennzeichnen.</p> <p>Es ist zu berücksichtigen, dass es im Nahbereich von Bahnanlagen zu Immissionen aus dem Bahnbetrieb kommen kann. Hierzu gehören Bremsstaub, Lärm, Erschütterungen und Beeinflussungen durch elektromagnetische Felder. Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind ggf. im Bebauungsplan festzusetzen.</p> <p>Es können keine Ansprüche gegenüber der Deutschen Bahn AG für die Errichtung von Schutzmaßnahmen geltend gemacht werden. Ersatzansprüche gegen die Deutsche Bahn AG, welche aus Schäden aufgrund von Immissionen durch den Eisenbahnbetrieb entstehen, sind ausgeschlossen.</p> <p>Die für den Bahnübergang Konstanz erforderlichen Räumstrecken und Schleppkurven dürfen zu keiner Zeit eingeschränkt werden.</p> <p>Für die Änderung des Bahnüberganges ist eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Für die geplante Eisenbahnüberführung (EÜ) ist zusätzlich zum Bebauungsplanverfahren ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erforderlich.</p> <p>Für spätere Baumaßnahmen, die an die Bahn angrenzen, sind folgende Hinweise zu beachten:</p> <p>Entlang dem Grenzbereich dürfen keine Abgrabungen bzw. Aufschüttungen vorgenommen werden. Die Standsicherheit der angrenzenden Gleisanlagen</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und soweit erforderlich als Hinweis in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen.</p> <p>Die voraussichtliche Planfeststellung der planfreien Vollerschließung (Tunnel) wird im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen werden.</p>

		<p>und Fahrleitungsmasten darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden und ist auch während der Bauzeit zu gewährleisten.</p> <p>Baugruben müssen außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten liegen. Ist dies nicht möglich, muss rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung für den Baugrubenverbau vorgelegt werden. Der Verbau ist gemäß dieser Berechnung durchzuführen. Erdarbeiten im Druckbereich von Gleisen dürfen nur in Abstimmung mit der Bauüberwachung der DB Netz AG ausgeführt werden.</p> <p>Die Standsicherheit der angrenzenden Gleisanlagen, Fahrleitungsmaste darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Im Bereich des Bebauungsplanes befinden sich Kabel/Leitungen der DB AG. Bei Baumaßnahmen ist eine Kabel-/Leitungsprüfung zu veranlassen.</p> <p>Die Forderungen des Kabelmerkbblattes und des Merkblattes „Erdarbeiten in der Nähe Erdverlegter Kabel der Berufsgenossenschaften und der Bauwirtschaft“ sind einzuhalten.</p> <p>Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist das zu bebauende Grundstück mit einem dauerhaften Zaun, ohne Öffnung, zum Bahngelände hin abzugrenzen. Diese Maßnahme dient zum Schutz der Personen und Fahrzeuge vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebes. Die Kosten für die Herstellung, Erhaltung bzw. Unterhaltung des Zaunes trägt der Antragsteller.</p> <p>Abwässer und Oberflächenwässer dürfen nicht auf Bahngelände geleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe kann nicht zugestimmt werden.</p> <p>Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die Bahnrichtlinie 882 zu beachten. Nach den anerkannten Regeln der Technik wird darauf verwiesen, dass zwischen Oberleitungsanlagen und Ästen von Bäumen oder Sträuchern jederzeit ein Abstand von 2,5 m eingehalten werden muss.</p> <p>Die Anpflanzungen im Grenzbereich sind so zu gestalten, dass ein Überhang nach § 910 BGB vermieden wird und die Vorgaben des Nachbarrechtes eingehalten sind. Die Abstände der Pflanzorte sind so zu wählen, dass der Abstand zur Grenze gleich der Endwuchshöhe der Bäume und Sträucher ist. Die Pflanzung darf zu keinem Zeitpunkt die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährden.</p>	
--	--	---	--

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB

Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Nr.10	25.07.2008	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	<p>Im Planbereich liegen Telekommunikation der Deutschen Telekom AG. Zur weiteren Versorgung des Planbereichs ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien erforderlich. Sollten Änderungen an Telekommunikationslinien im Sanierungsgebiet notwendig werden, sind die durch den Ersatz oder die Verlegung dieser Anlagen entstehen Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und soweit erforderlich als Hinweis in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen.</p>
Nr.11	25.07.2008	Einzelhandelsverband Südbaden e.V.	<p>Grundsätzlich gibt es gegen das Planvorhaben keine Bedenken. Diese Einschätzung bezieht sich auf die angedachte Dimensionierung des Vorhabens. Hinsichtlich der Lage im Plangebiet ist für das Planobjekt eine uferfernere Lage geeignet. So könnte ggf. die Nutzungsoption Zeltfestival/Festplatz erhalten bleiben. Wichtig ist aber, dass das Parkhaus direkt mit dem Konzert- und Kongressbereich verbunden wird, um Gästen einen überdachten Weg vom Parkplatz in die oben genannten Nutzungen zu ermöglichen.</p> <p>Bezogen auf die verkehrliche Erschließung wird angeregt, die Planvariante 3a weiterzuverfolgen, da diese Variante eine Vollerschließung für alle Verkehrsteilnehmer zulässt und einen Rückstau von Fahrzeugen bei geschlossenem Bahnübergang ausschließt. Diese Variante sichert eine bestmögliche Erreichbarkeit. Sie sollte so angelegt werden, dass eine verbesserte Erschließung Richtung Schweiz noch für die Zukunft möglich wird.</p> <p>Hervorzuheben ist, dass die Machbarkeit des Planobjektes und die Beherrschung des Verkehrsaufkommens auf Annahmen basieren, die in sich genügend Unwägbarkeiten enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das gemeinsame grenzüberschreitende Parkleitsystem ist kommunalpolitisch nicht gesichert, ebenso der direkte Zugang aus der Schweiz. - Der Ausbau des ÖPNV setzt voraus, dass die Angebote von den Verkehrsteilnehmern angenommen werden. - Im Umfeld des Bebauungsplangebietes sollen keine weiteren Nutzungen entstehen, obwohl noch der Bahnhof selbst und der Bodanplatz (ehemaliges Kino) Entwicklungspotenzial besitzt und es dazu bereits Überlegungen gab. <p>Die gezogenen Schlussfolgerungen aus der vorliegenden Verkehrsstudie von Prof. Zweibrücken können in weiten Teile unterstützt werden, so z.B. alle Empfehlungen, die den ÖPNV, den Fuß- und Radverkehr betreffen. Auch die Festlegung der 400 Stellplätze in einem Parkhaus verstehen wir so, dass die</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lage des KKH ergibt sich durch den Wettbewerb. Auf dem Areal Klein Venedig soll eine Veranstaltungsfläche mit ca. 7.000 m² für mit der neuen Nutzung verträglichen Veranstaltungen wie GEWA und Seenachtsfest vorgesehen werden.</p> <p>Die Planvariante 3a wird weiterverfolgt.</p> <p>Im Verkehrsgutachten Bodanstraße/Altstadtring sind die Maßnahmen (Umbau Bahnhofplatz in Begegnungszone, Abbiegeverbot Bruderturmstraße, Zufahrt Parkhaus KKH von Kreuzlingen, Umbau Bodanstraße) aufgeführt, welche eine Entlastung der Bodanstraße und des Bahnhofplatzes bzw. der Konzilstraße bewirken und somit eine nachhaltige umfeldverträgliche Verkehrsbelastung sichern.</p>

		<p>vorhandenen 110 Stellplätze erhalten bleiben. Demnach müsste das Plangebiet 510 Stellplätze anbieten.</p> <p>Die empfohlenen Verkehrslenkenden Maßnahmen passen nicht in eine Stadt, die sich mit Dienstleistungen profilieren möchte. „Gleichwohl sind wir der Meinung, dass eine Vielzahl der empfohlenen verkehrslenkenden Maßnahmen restriktiven Charakter haben und hierdurch sowohl das lokale Handwerk als auch der Tourismus erheblich beeinträchtigt wird“. (Zusatz Stellungnahme Handwerkskammer Konstanz)</p> <p>Alle Anregungen zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr, die restriktiven Charakter haben (Push-Ansätze), sind abzulehnen. Kunden und Gäste sollen den Eindruck erhalten, dass Sie in der Stadt willkommen sind. Rückbau von Straßen, Parkplätzen, intensivere Bewirtschaftung von Stellplätzen sind nicht geeignet, die hohe Aufenthaltsqualität der Stadt zu erhalten. Noch weitergehende restriktive Maßnahmen für PKW-Kunden und Gäste, wie Pfortneranlagen, Abbiegeverbote verbessern nicht das Image als Dienstleistungszentrum. Dies gilt im besonderen Maße für die Nutzer eines Konzert- und Kongresshauses. Dienstleistungsqualität bedeutet auch, dass ein motorisierter Verkehrsteilnehmer einen Parkplatz ohne Suchverkehr finden kann.</p> <p>Es ergeben sich folgende Fragestellungen, die im Rahmen der verfeinerten Verkehrsgutachtens zum Bebauungsplan zu beantworten sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist die Tempo 20-Zone auf dem Bahnhofplatz (shared space) der richtige Ansatz? Wäre eine Tempo 30-Zone nicht die bessere Regulierung? - Wirkt sich die Umgestaltung des Bahnhofplatzes zur Tempo 20-Zone (eventuell auch Tempo 30-Zone) auf die Laube und vor allem auf den Bereich Döbele-Kreisel/Schnetztor-Knoten aus? Müsste dann nicht das Schnetztor-Nadelöhr bauliche verbessert werden (zweispurig evt. auch durch Abriss bestehender Häuser)? 	<p>Das Parkhaus am KKH wird max. 500 Stellplätze beinhalten.</p> <p>Im Verkehrsgutachten Bodanstraße/Altstadtring sind die Maßnahmen (Umbau Bahnhofplatz in Begegnungszone, Abbiegeverbot Bruderturmstraße, Zufahrt Parkhaus KKH von Kreuzlingen, Umbau Bodanstraße) aufgeführt, welche eine Entlastung der Bodanstraße und des Bahnhofplatzes bzw. der Konzilstraße bewirken und somit eine nachhaltige umfeldverträgliche Verkehrsbelastung sichern.</p> <p>Allgemeine Fragestellungen zur Verkehrsentwicklungsplanung sind nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens. Diese sind im Rahmen des Masterplans Mobilität zu diskutieren.</p> <p>Die Begegnungszone am Bahnhofplatz hat sich entsprechend dem Verkehrsgutachten Bodanstraße/Stadtring als richtige Maßnahme zur Reduktion des Verkehrs in der Bodanstraße und am Bahnhofplatz erwiesen.</p> <p>Durch die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und weiterer flankierender Maßnahmen entsprechend dem Planfall 2 des Verkehrsgutachtens Bodanstraße/Stadtring nimmt die Verkehrsbelastung auf der Laube im DTV um 3.700 bis 4.400 Fahrzeuge zu. Dies ist umfeldverträglich abwickelbar. Nur an Spitzentagen kommt es zu Behinderungen am Schnetzortknoten.</p>
--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> - Warum wird die Zufahrt zum Planvorhaben von der Kreuzlinger See- straße als nicht möglich bezeichnet? Die Durchfahrt von der Seestra- ße nach Konstanz könnte die Bodanstraße erheblich entlasten – auch in Verbindung mit einer Zollstelle. - In welchem Maße kann der Ausbau von Parkplätzen im Bereich Döbe- le zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrsnetze beitragen? Wie viele Stellplätze sind optimal? So könnte eine Mischnutzung des Dö- bele-Areals, d.h. Dienstleistungen, Wohnungen, Parken und kein Ein- zelhandel, massiv die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr (8MIV) entlasten und einen verträglichen Verkehrsfluss in der Bodan- straße und den übrigen Straßen der Altstadt ermöglichen. - Selbst der Busverkehr würde hiervon profitieren. Der MIV benötigt keine Restriktionen, sondern Optimierung in Form weiterer Parkplätze, zumal ein Oberzentrum im Verhältnis immer viele auswärtige Kunden aufweist. Es sei an die Zahlen des Lago erinnert, die immerhin 80 Prozent auswärtige Gäste enthalten. - Grundsätzlich ist nochmals zu fragen, ob nicht doch ein optimierter Straßenausbau in den Bereichen Europastraße/Grenzbachstraße, Schnetztor, Lago/Hafenstraße möglich ist, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Als Beispiel für einen derartigen punktuellen Straßenaus- bau werden folgende Untersuchungen angeregt: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Eine zweispurige Ausfahrt aus dem Lago-Center in die Bodanstra- ße/Bahnhofplatz ➤ Die Verbreiterung des Döbelekreisel um eine weitere Spur, eventuell der Bau eines Bypasses an diesem Kreisel vorbei aus Richtung In- nenstadt in Richtung Autobahngrenzübergang. ➤ Eine unterirdische Straßenführung am Schnetztor 	<p>Eine Zufahrt von Schweizer Seite zum Parkhaus ist geplant. Diese bewirkt eine weitere Entlastung der Zufahrtstraßen zum KKH auf deutscher Seite. Maß- geblich für die Entlastung der Bodanstraße ist aber die Umgestaltung des Bahnhofplatzes in eine Begeg- nungszone.</p> <p>Eine Untersuchung zum Ausbau der Parkplätze am Döbele war nicht Bestandteil des Verkehrsgutachtens Bodanstraße/Altstadtring und ist auch nicht Bestand- teil des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Der Vorschlag zum Umbau der Bodanstraße auf Grundlage des Planfall 2 des Verkehrsgutachtens Bodanstraße/Stadtring reicht aus, um den Busbetrieb zu stabilisieren.</p> <p>Der Vorschlag zum Umbau der Bodanstraße auf Grundlage des Planfall 2 des Verkehrsgutachtens Bodanstraße/Stadtring reicht aus, um den Verkehrs- fluss auf der Bodanstraße zu entzerren.</p>
--	--	--	---	---

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB

Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

			<p>- Warum kann eine Tunnellösung im Sinne der Variante 3a als direkte Zufahrt zu einer unterirdischen Parkierungsanlage nicht realisiert werden? In welchem Rahmen liegen wirtschaftliche wie funktionale Nachteile?</p> <p>Es wird um die Bearbeitung der Fragen im Rahmen eines verfeinerten Verkehrsgutachtens gebeten. Die Stadt braucht für die Zukunft beste Standortrahmenbedingungen, um ihrer Rolle als Oberzentrum gerecht zu werden.</p>	<p>Aufgrund des Baugrundes und der sich daraus ergebenden hohen Kosten ist auf einen Eingriff in den Boden weitgehend zu verzichten. Somit scheidet eine Parkierungsanlage im Sinne eine Tiefgarage mit zahlreichen Untergeschossen aus.</p> <p>Das Verkehrsgutachten Bodanstraße/Altstadtring liegt seit Januar 2009 vor.</p>
Nr.12	24.07.2008	Handwerkskammer Konstanz	<p>Das Vorhaben wird als Stärkung des Oberzentrums in den Bereichen Tourismus und Dienstleistung begrüßt. Die im Rahmen der Verkehrsstudie von Prof. Zweibrücken gezogenen Schlussfolgerungen werden in weiten Teilen unterstützt, insbesondere alle Empfehlungen, die den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr betreffen. Gleichwohl wir die Meinung vertreten, dass eine Vielzahl der empfohlenen Verkehrslenkenden Maßnahmen restriktiven Charakter hat und hierdurch sowohl das lokale Handwerk und Gewerbe wie auch der Tourismus erheblich beeinträchtigt wird. Alle Anregungen zur Vermeidung von motorisierten Verkehr, die restriktiven Charakter haben (Push-Ansätze), sind deshalb abzulehnen. Maßnahmen wie der Rückbau von Straßen und Parkplätzen sowie eine intensivere Bewirtschaftung von Stellplätzen sind weder geeignet, das lokale Handwerk und Gewerbe verkehrstechnisch zu fördern und zu unterstützen, noch für eine hohe Aufenthaltsqualität der Stadt zu sorgen. (Stellungnahme ansonsten inhaltlich Deckungsgleich mit Stellungnahme Nr. 7)</p>	<p>Im Verkehrsgutachten Bodanstraße/Altstadtring sind die Maßnahmen (Umbau Bahnhofsplatz in Begegnungszone, Abbiegeverbot Bruderturm-gasse, Zufahrt Parkhaus KKH von Kreuzlingen, Umbau Bodanstraße) aufgeführt, welche eine Entlastung der Bodanstraße und des Bahnhofsplatzes bzw. der Konzilstraße bewirken und somit eine nachhaltige umfeldverträgliche Verkehrsbelastung sichern. Allgemeine Fragestellungen zur Verkehrsentwicklungsplanung sind nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens. Diese sind im Rahmen des Masterplans Mobilität zu diskutieren.</p>
Nr.13	28.07.2008	IHK Hochrhein Bodensee	<p>Stellungnahme inhaltlich Deckungsgleich mit Stellungnahme Nr. 11</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 11</p>
Nr.14	24.07.2008	Kabel BW	<p>Es bestehen keine Anregungen oder Bedenken</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Nr.15	18.07.2008	Kanton Thurgau	<p>Durch die Nähe zur Deutsch/Schweizer Grenze sind die Interessen des Kantons Thurgau tangiert. Im Vordergrund stehen Verkehrsfragen. Die konzeptionellen Vorschläge liegen vor und sind nachvollziehbar. Die verkehrlichen Auswirkungen werden auch im Agglomerationsprogramm Kreuzlingen/Konstanz behandelt. Eine Koordination ist somit gegeben. Was die gestalterische Fragen betrifft, so ist vorab eine Koordination mit der Stadt Kreuz-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Koordination mit der Stadt Kreuzlingen findet kontinuierlich (Vorbereitung Wettbewerb, Bebauungsplanverfahren etc.) statt.</p>

			lingen erforderlich.	
Nr.16	28.07.2008	Landesamt für Umweltschutz – Institut für Seenforschung	<p>Es liegen insbesondere keine Informationen über einen möglichen Austrag von Eluaten aus den Altlasten in den Bodensee vor.</p> <p>Folgendes wird dringend angeregt: Die hydrogeologische Situation nach dem Setzen der Brunnen im Detail zu untersuchen und darzustellen (Fließrichtung und –mengen bei verschiedenen Wasserständen und Niederschlagssituationen) Den derzeit vorhandenen Austrag in den See zu untersuchen (tatsächliche Stoffgruppen und –mengen nach Beginn der Sanierungsmassnahmen) Eine Darstellung, welches Verhalten der Altlast bei einer Überschwemmung des gesamten Gebietes erwartet wird. Es wird um Übersendung der vorhandenen Unterlagen und Gutachten zu den Altlasten gebeten.</p>	<p>Die Firma HPC, die die Sanierungsanlage geplant und errichtet hat, ist auch mit der Wartung der Anlage sowie mit der Überwachung und Kontrolle der Altlast beauftragt. In einem jährlichen Sachstandsbericht wird über den Sanierungsverlauf berichtet. Hierin werden unter anderem die Fördermengen des abgepumpten Deponiewassers sowie die Zusammensetzung und Konzentration der Schadstoffe dargestellt.</p> <p>Zur Information wird der aktuelle Sachstandsbericht dem ISF zur Verfügung gestellt.</p>
Nr.17	06.08.2008	Landratsamt Konstanz	<p>Abwasserentsorgung- und Behandlung Die abwassertechnische Erschließung kann sichergestellt werden. Einzelheiten der Entwässerungskonzeption sind mit der Technischen Fachabteilung Wasser im LRA KN abzustimmen.</p> <p>Altlasten Im Plangebiet befinden sich diverse Altstandort und Altablagerungen, welche im Bodenschutz- und Altlastenkataster geführt werden. Hierbei handelt es sich zum Einen um die Altablagerung „Klein Venedig“, welche derzeit im Rahmen einer Sicherungsmaßnahme mittels Durchführung einer Grundwassererhaltung saniert wird. Außerdem befinden sich insbesondere im Bereich der Hafenstraße diverse altlastenrelevante ehem. Bahnflächen. In den Planunterlagen wird die Altlastenproblematik in ausreichendem Maße berücksichtigt. Es wird darauf hingewiesen, dass im Plangebiet mit Kontaminationen im Untergrund zu rechnen ist. Bei der weiteren Planung des Konzert- und Kongresshauses ist das Landratsamt Konstanz rechtzeitig und umfassend zu beteiligen, um die Auswirkungen auf die laufende Sanierung der Altablagerung Klein Venedig abstim-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und soweit erforderlich als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p>Mit dem Landratsamt wird bezüglich des Entwässerungskonzeptes Kontakt aufgenommen.</p> <p>Mit dem Landratsamt wird bezüglich der Abstimmung der Sanierungsumplanung Kontakt aufgenommen.</p>

		<p>men zu können.</p> <p>Bodenschutz Der Bodenschutz ist nicht betroffen, da der Planungsbereich größtenteils durch Altablagerungen aufgefüllt wurde</p> <p>Grundwasserschutz Sollten im Zuge späterer Bauvorhaben Grundwassererhaltungen erforderlich werden, wären diese vor Baubeginn wasserrechtlich zu behandeln. Von einer Regenwasserversickerung sollte wegen der Gefahr einer Schadstoffmobilisierung im Untergrund Abstand genommen werden.</p> <p>Oberirdische Gewässer Das Plangebiet grenzt an den Bodensee an (Gewässer I. Ordnung). Grundstücksgrenze und damit auch Grenze des Geltungsbereiches des Bebauungsplans ist die Mittelwasserlinie. Geplant sind der Erhalt und die Aufwertung der Uferkante; konkrete Maßnahmen werden derzeit noch nicht genannt. Es wird darauf hingewiesen, dass umfassende Eingriffe in das Gewässer (Uferveränderungen, Überbauungen mit Eingriff ins Gewässer etc.) einer Ausbaugenehmigung nach § 31 WHG oder bei baulichen Anlagen einer § 76 WG Genehmigung bedürfen.</p> <p>Beim Planungsgebiet handelt es sich um ein „Hochwassergefährdetes Gebiet im Innenbereich“ gemäß § 80 WG. Dies sind Flächen im Innenbereich, die bei einem hundertjährigen Hochwasserereignis (ohne ausreichende Schutzmaßnahmen oder bei Versagen der Schutzmaßnahmen) überschwemmt oder durchflossen werden. In den hochwassergefährdeten Gebieten gelten die Bestimmungen der Anlagenverordnung wassergefährdender Stoffe (VAWS) in der jeweils gültigen Fassung. Bauliche Anlagen sind hochwassersicher zu erstellen. Es ist ein Hochwassersicherheitsnachweis zu führen. Dieser Nachweis und die nachfolgenden Planungen der Maßnahmen zum Erhalt und zur Aufwertung sind mit der Technischen Fachabteilung Wasser und Abfall im LRA KN abzustimmen.</p> <p>Sachbereich Naturschutz Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Im Umweltbereich sind die Belange des Naturschutzes darzustellen. Es wird im Rahmen der Planungen eine UVP Vorprüfung geben. Mögliche Beein-</p>	<p>Im Rahmen der Umweltprüfung wird ein Fledermausgutachten in Auftrag gegeben, um mögliche Beeinträchtigungen zu ermitteln.</p>
--	--	---	--

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB
 Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

			<p>trächtigungen auf das angrenzende Vogelschutzgebiet Konstanzer Trichter werden im Umweltbericht berücksichtigt, insbesondere Lärm beim Rammen von Gründungspfählen. Artenschutzgesichtspunkte sind zu berücksichtigen, hier vermutlich lediglich mögliche Höhlenbewohner, Fledermäuse. Aussagen dazu müssen im Umweltbericht integriert werden. Es wurde aus Sicht der UNB nachmals darauf hingewiesen, dass § 55 Erholungsschutzstreifen von 50 m am Gewässer zu berücksichtigen ist.</p> <p>Sachbereich Abfallrecht und Gewerbeaufsicht Es wird auf die Aussagen im Scopingtermin am 15.07.2008 verwiesen.</p>	<p>Bei dem Areal Klein Venedig handelt es sich um eine Fläche im Innenbereich gemäß § 34 BauGB. Die Freihaltung eines Erholungsschutzstreifens gem. § 55 NatSchG bezieht sich nur auf Flächen im Außenbereich.</p>
Nr.18	22.07.2008	Polizeidirektion Konstanz – Führungs- und Einsatzstab, Verkehr	<p>Die exponierte Lage der teils noch brach liegenden Flächen entlang der Hafenstraße lässt erwarten, dass eine bauliche Nutzung nur für Bereiche mit entsprechendem Besucheraufkommen interessant sein dürfte. Dies machen die vorliegenden Planunterlagen auch deutlich, wird damit das Planungsrecht für den Bau eines Konzert- und Kongresshauses, eines Hotels sowie die Unterbringung des bisher in der Seestraße ansässigen Spielcasinos geschaffen. Weitere darüber hinausgehende Gewerbebetriebe dürften den Besucherzufluss noch zusätzlich erhöhen.</p> <p>Nach dem erfolgreichen Start des Lago-Centers hat sich die Bodanstraße wiederholt als Nadelöhr innerhalb des Altstadtrings erwiesen. Derzeit werden in der Bodanstraße zwei weitere Publikumsmagneten erstellt, zum einen auf dem Gelände der ehemaligen Sparkasse, unter anderem mit dem Großtextilunternehmen C & A, als auch gegenüber dem Lago-Center mit dem Sportfachgeschäft Intersport. Beide Großprojekte werden weitere zusätzliche regionale und überregionale Kundenströme nach Konstanz bringen, ohne dass hierfür entsprechender Parkraum geschaffen wurde. Auch wenn die Erweiterung des Lago-Parkhauses, wie von uns seit langen befürwortet und gefordert, zukünftig eine gewisse Entspannung bringen kann, ist zu befürchten, dass die Realisierung weiterer Pläne den Verkehrskollaps herbeiführen wird.</p> <p>Zu den umfangreich übersandten Unterlagen nehme ich aus verkehrspolizeilicher Sicht wie folgt Stellung:</p>	<p>Die geplanten Vorhaben KKH und Parkhauserweiterung Lago erzeugen einen Mehrverkehr von 2600 Kfz/Tag. Eine Entlastung der Bodanstraße an Normaltagen und an Spitzentagen tritt mit der geplanten Begegnungszone am Bahnhofsplatz in Kombination mit dem Verbot der Abbiegeverkehre Bruderturmstraße in der Bodanstraße ein. Zu einer unverträglichen Überlast kommt es in der Bodanstraße gemäß Planfall 2 des Verkehrsgutachten Bodanstraße/Stadtring an ca. 50 Spitzentagen im Jahr in lediglich einer Stunde (Spitzenstunde). Dies verbessert die heutigen Situation und ist aus gutachterlicher Sicht vertretbar.</p>

		<p>Polizeidirektion Konstanz - Seite 2 -</p> <p>☐ In der Anlage 3 (Rahmenbedingungen für die Verkehrserschließung Prof. Dipl.-Ing Klaus Zweibrücken) wird unter Punkt 3 Parkplatzangebot dargelegt, dass für die beabsichtigte Nutzung die maximal zu reduzierende Stellplatzanzahl 400 Abstellplätze erfordert. Dieser Reduktion können wir uns durchaus anschließen, ist doch neben der Erweiterung des Lago- Parkhauses auch beabsichtigt, Parkhaussynergien zwischen den umliegenden Parkhäusern zu nutzen. Die maximale Verringerung der Stellplätze hat jedoch zwangsläufig zur Folge, dass der geschaffene Parkraum einer stärkeren Belegung unterliegt. Von daher haben wir erhebliche Bedenken bezüglich der Anzahl der unter Punkt 4.2 prognostizierten 1600 Fahrten, wurden diese doch auf der Annahme einer nur doppelten Belegung und so mit einer geringeren Auslastung als wie für die täglichen Fahrzahlen für Wohnungen (2,5fache Belegung) errechnet.</p> <p>In der Anlage 4 (Untersuchung Verkehrssituation auf der Bodanstraße) wird unter Punkt 4.1 Handzählung zu den Fahrten in und aus der Bruderturmstraße als Ergebnis ausgeführt „Im Schnitt fahren 36 % mehr Fahrzeuge von/nach der Bruderturmstraße auf dem westlichen Abschnitt als den östlichen“. Diese Aussage ist verwirrend, denn 36 % mehr Verkehrsbewegungen von und aus Richtung Westen als wie aus der Gegenrichtung Osten heißt in der Aufteilung auf die gesamt erfassten Verkehrsbewegungen gleich 42,38 % aus/in in Richtung Osten und 57,62 % aus/in Richtung Westen.</p> <p>In der Anlage 4 (Untersuchung Verkehrssituation auf der Bodanstraße) werden unter Punkt 4.2 die Ergebnisse der automatischen Zählungen interpretiert. Hierbei wird angeführt, dass im Bereich des Lagoknotens am Brückentag (18.05.2007) für die Bodanstraße ein Zuwachs von 3403 Fahrten gegenüber dem repräsentativen Zähltag (15.05.2007) verbucht wurde. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass für die Fahrbeziehung Bodan- /Hafenstraße am 18.05.08 eine Zunahme von 2330 Mehrfahrten sich einstellte. Das daraus geschlossene Fazit „Die Belastung der Bodanstraße ist somit zu rund 70 % auf die Fahrrelation Bodanstraße/ Hafenstraße zurückzuführen“ ist meinem Erachten nach so nicht richtig. Vielmehr verhält es sich so, dass gut 68 % (68,46%) der Mehrbelastung am Brückentag für die Bodanstraße auf diese Fahrrelation zurückzuführen ist. Um die tatsächliche Belastung der Bodanstraße realistisch zu betrachten ist neben der genannten Fahrrelation</p>	<p>Für die verbleibenden und geplanten Stellplätze auf Klein Venedig wurde in der Mikrosimulation des Verkehrsgutachtens Bodanstraße/Stadtring ein Umschlag von ca. 2,3 angenommen.</p> <p>Die Untersuchung der Verkehrssituation auf der Bodanstraße, vorgelegt im Juli 2007, wurde aufgrund anerkannter wissenschaftlicher Methoden und in sich plausibel erstellt. Für die Darstellung der erheblichen Auswirkungen im Bebauungsplanverfahren ist das Gutachten Bodanstraße/Altstadtring von Mitte Januar 2009 relevant.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	--

		Polizeidirektion Konstanz - Seite 3 -	<p>danstraße realistisch zu betrachten ist neben der genannten Fahrrelation auch die zweite Fahrbeziehung nämlich Bodanstraße/Bahnhofsplatz einzubeziehen.</p> <p>Dies führt an den beiden Tagen zu nachfolgendem Ergebnis:</p> <table border="1" data-bbox="470 395 1686 603"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Belastung Bodanstraße Lagoknoten</th> <th colspan="2">Fahrbewegungen</th> <th rowspan="2">%ualer Anteil am Gesamt 15.05.2007</th> <th rowspan="2">18.05.2007</th> </tr> <tr> <th>15.05.2007</th> <th>18.05.2007</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Beziehung Bhfplatz</td> <td>9765</td> <td>10838</td> <td>76,3%</td> <td>66,9%</td> </tr> <tr> <td>Beziehung Hafenstr</td> <td>3036</td> <td>5366</td> <td>23,7%</td> <td>33,1%</td> </tr> <tr> <td>Gesamt</td> <td>12801</td> <td>16204</td> <td>100,0%</td> <td>100,0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Demzufolge ist die Belastung am 15.05.2007 maßgeblich, nämlich über 3/4, auf die Fahrbeziehung Bodanstraße/Bahnhofsplatz zurückzuführen. Am verkehrsstärkeren 18.05.2007 reduziert sich, trotz einer Zunahme von 1073 Fahrten (Bodanstraße/Bahnhofsplatz), die Verteilung zwischen den beiden Fahrrelationen aufgrund des deutlich stärkeren Anstiegs mit plus 2330 Fahrten (Bodanstraße/Hafenstraße) auf 2/3. Die Verbindung Bodanstraße/ Bahnhofsplatz bleibt aber weiterhin dominant. An beiden betrachteten Tagen wird die Belastung der Bodanstraße mehrheitlich durch die hohen Verkehrsmengen von und zum Bahnhofsplatz herbeigeführt. Lediglich aufgrund der unterschiedlich hohen Zuwächse am verkehrsstarken Brückentag verändert sich das Verhältnis zwischen den beiden Fahrrelationen zur Bodanstraße. Am repräsentativen Zähltag (15.05.2007) ist die Verkehrsbelastung von der Bodanstraße zum Bahnhofsplatz drei Mal so hoch als wie zur Hafenstraße und am verkehrsstarken Brückentag immer noch doppelt so hoch. Die Verkehrsbelastung der Bodanstraße ist somit keinesfalls zu 70 % auf die Verkehrsrelation zur Hafenstraße zurückzuführen.</p> <p>Aufgrund der bekannten Verkehrsstärken wird in der Anlage 3 (Rahmenbedingungen für die Verkehrserschließung Prof. Dipl.-Ing Klaus Zweibrücken) unter Punkt 6 Schlussfolgerung eine Sperrung der Durchfahrmöglichkeit über den Bahnhofsplatz nicht empfohlen. Diese Auffassung findet uneingeschränkt unsere Zustimmung.</p>	Belastung Bodanstraße Lagoknoten	Fahrbewegungen		%ualer Anteil am Gesamt 15.05.2007	18.05.2007	15.05.2007	18.05.2007	Beziehung Bhfplatz	9765	10838	76,3%	66,9%	Beziehung Hafenstr	3036	5366	23,7%	33,1%	Gesamt	12801	16204	100,0%	100,0%	
Belastung Bodanstraße Lagoknoten	Fahrbewegungen		%ualer Anteil am Gesamt 15.05.2007		18.05.2007																					
	15.05.2007	18.05.2007																								
Beziehung Bhfplatz	9765	10838	76,3%	66,9%																						
Beziehung Hafenstr	3036	5366	23,7%	33,1%																						
Gesamt	12801	16204	100,0%	100,0%																						

		<p>Polizeidirektion Konstanz - Seite 4 -</p> <p>Shared Space Bahnhoisplatz In der einleitenden Zusammenfassung der Anlage 3 (Rahmenbedingungen für die Verkehrserschließung Prof. Dipl.-Ing Klaus Zweibrücken) wird für den Bahnhoisplatz das Prinzip „Koexistenz“ (Shared Space) mit Tempo 20 km/h empfohlen. Diese Empfehlung wird in den Schlussfolgerungen unter Punkt 6 jedoch erheblich relativiert, heißt es dort doch nur noch „Eine Tempo 20-Zone auf dem Bahnhoisplatz (Shared Space) in Konstanz scheint machbar“. Die weiteren Ausführungen zu Verkehrsmodellberechnungen, dass durch den erhöhten Durchfahrtswiderstand die Verkehrsmengen der zum Bahnhoisplatz führenden Verkehrswege (Konzil- und Bodanstraße) abnehmen werden, ist nicht überraschend, lässt sich dieses Phänomen doch anschaulich an Sanduhren mit unterschiedlichem ausgeprägten Durchlaufmengen beobachten. Hierbei ist jedoch auch zu erkennen, dass Widerstände zwangsläufig zu Aufstauungen führen. In den Schlussfolgerungen unter Punkt 6 wird zur Thematik „Unterbrechung (Sperrung) Bahnhoisplatz“ bilanziert, dass eine Unterbrechung der Verkehrsströme am Bahnhoisplatz sich maßgeblich in den Belastungen der Bodanstraße niederschlagen würde. Die beabsichtigte Verkehrsführung (Shared Space) am Bahnhoisplatz stellt zwar keine Unterbrechung dar, bewirkt allerdings zweifelsfrei einen Durchfahrtswiderstand. Während gegenwärtig an „Spizentagen“ die höheren Verkehrsmengen die negativen Folgen auf der Bodanstraße bewirken ist beim Konzept Shared Space zu erwarten, dass sich diese Zustände schon früher, bei geringeren Verkehrsmengen, einstellen werden. Hierbei ist noch nicht berücksichtigt, dass aufgrund der noch nicht fertig gestellten Projekte „Einkaufszentrum Alte Sparkasse“, „Sportfachgeschäft Intersport“, „Kongress- und Konzerthaus“, „Hotel“, „Spielcasino“ etc. es zwangsläufig zu Besucherzuwächsen kommen wird und sicherlich auch kommen soll.</p>	<p>Widerstände führen nicht zwangsläufig zu Aufstauungen. Durch die Umgestaltung des Bahnhoisvorplatzes wird maßgeblich der Durchgangsverkehr verlegt.</p>
--	--	---	--

		Polizeidirektion Konstanz - Seite 5 -	<p>In der Anlage 4 (Untersuchung Verkehrssituation auf der Bodanstraße) ist unter Punkt 8 die Auslösung der Staumeldeeinrichtung dokumentiert.</p> <table border="1" data-bbox="468 295 1489 782"> <thead> <tr> <th colspan="5" style="text-align: center;">a u s R i c h t u n g D ö b e l e</th> </tr> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">Sperrung Bodanstraße</th> <th rowspan="2" style="text-align: center;">Bodanstraße frei nach vorheriger Sperrung in Minuten</th> </tr> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">Uhrzeit</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">aktiviert</th> <th style="text-align: center;">frühestens</th> <th style="text-align: center;">tatsächlich</th> <th style="text-align: center;">verlängert in Minuten</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">10:30</td> <td style="text-align: center;">10:45</td> <td style="text-align: center;">10:45</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">12</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">10:57</td> <td style="text-align: center;">11:12</td> <td style="text-align: center;">11:17</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">15</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">11:32</td> <td style="text-align: center;">11:47</td> <td style="text-align: center;">11:57</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">25</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">12:22</td> <td style="text-align: center;">12:37</td> <td style="text-align: center;">12:47</td> <td style="text-align: center;">10</td> <td style="text-align: center;">80</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">14:07</td> <td style="text-align: center;">14:22</td> <td style="text-align: center;">15:28</td> <td style="text-align: center;">66</td> <td style="text-align: center;">24</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">15:52</td> <td style="text-align: center;">16:07</td> <td style="text-align: center;">17:02</td> <td style="text-align: center;">55</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Anlage wurde demzufolge am Brückentag 6 Mal aktiviert und daraufhin jeweils für 15 Minuten die Zufahrt aus Richtung Döbele verboten. In 5 Fällen wurde hierbei die Aktivierung nach der Mindestsperrzeit, aufgrund der nach wie vor vorliegenden Voraussetzungen, nicht wieder aufgehoben. Insgesamt war die Zufahrt über 3 Stunden und 56 Minuten verboten, wobei sich die einzelnen Sperrzeiten wie folgt aufteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1 mal 15 Minuten (Mindestsperrzeit) <input type="checkbox"/> 1 mal 20 Minuten <input type="checkbox"/> 2 mal 25 Minuten <input type="checkbox"/> 1 mal 1 Stunde 10 Minuten und <input type="checkbox"/> 1 mal 1 Stunde 21 Minuten. <p>Eine Wirksamkeit dieser Verkehrslenkenden Maßnahme war jedoch nicht zu erkennen. Zu diesem Ergebnis kommt auch die in der Bodanstraße durchgeführte Untersuchung. Die hierbei zitierten Augezeugenberichte, dass viele Fahrzeugführer die Regelung schlichtweg ignorierten, ist als eindeutiges Indiz zu werten, dass trotz vorhandenem Stau die Fahrzeugführer weiter ihr Ziel im Bereich Lago/Bahnhof erreichen wollten. Weitergehende Einrichtungen, die</p>	a u s R i c h t u n g D ö b e l e					Sperrung Bodanstraße				Bodanstraße frei nach vorheriger Sperrung in Minuten	Uhrzeit				aktiviert	frühestens	tatsächlich	verlängert in Minuten		10:30	10:45	10:45	0	12	10:57	11:12	11:17	5	15	11:32	11:47	11:57	10	25	12:22	12:37	12:47	10	80	14:07	14:22	15:28	66	24	15:52	16:07	17:02	55		Wird zur Kenntnis genommen.
a u s R i c h t u n g D ö b e l e																																																					
Sperrung Bodanstraße				Bodanstraße frei nach vorheriger Sperrung in Minuten																																																	
Uhrzeit																																																					
aktiviert	frühestens	tatsächlich	verlängert in Minuten																																																		
10:30	10:45	10:45	0	12																																																	
10:57	11:12	11:17	5	15																																																	
11:32	11:47	11:57	10	25																																																	
12:22	12:37	12:47	10	80																																																	
14:07	14:22	15:28	66	24																																																	
15:52	16:07	17:02	55																																																		

		<p>Polizeidirektion Konstanz - Seite 6 -</p>	<p>die Akzeptanz des Verbots bewirken sollen, wie Rotlicht mit Überwachung, Schranke etc., werden unserem Erachten nach nur in geringem Maß die Verkehrsmenge auf die Bodanstraße reduzieren. Vielmehr ist zu erwarten, dass die Fahrzeugführer über Ausweichstrecken dann versuchen werden ihr Ziel zu erreichen.</p> <p>In der Anlage 4 (Untersuchung Verkehrssituation auf der Bodanstraße) wird unter Punkt 7 „Auswertung der Bus-Fahrzeiten festgehalten „Dadurch, dass die Verspätungen zum überwiegenden Anteil nur aufgrund der Verkehrssituation an der Bodanstraße entstanden sind, ist der Nachweis erbracht, dass eine punktuelle Pkw-Überlastung zum Zusammenbruch des ÖPNV führt“. Diese Schlussfolgerung, die unter Punkt 10 im Fazit nochmals ihren Niederschlag findet, ist meinem Erachten nach mehr als diskutierbar.</p>	<p>Wir zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	---	-----------------------------------

Polizeidirektion
 Konstanz
 - Seite 7 -

Busverspätungen		Anzahl
in Minuten	Bodanstraße	Kursumlauf
1 bis 2	51	3
2 bis 3	42	16
3 bis 4	47	12
4 bis 5	17	17
5 bis 6	15	20
6 bis 7	8	8
7 bis 8		6
8 bis 9		4
9 bis 10		5
10 bis 11		8
11 bis 12		2
12 bis 13		4
13 bis 14		1
14 bis 15		1
15 bis 16		4
18 bis 19		1
20 bis 21		3
32 bis 33		1
Summe	180	116

Die Tabelle stellt die beiden erhobenen Datenmengen gegenüber. Laut der Untersuchung wurden für die Bodanstraße 180 Fahrten festgestellt, deren tatsächliche Fahrzeit gegenüber der Solldurchfahrtszeit mehr als 1 Minute bis maximal 7 Minuten betrug. Innerhalb eines jeweiligen Kursumlaufs wurden in der Summe nur 116 Verspätungen erhoben. Dies lässt den Schluss zu, dass geringfügigere Verspätungen innerhalb eines Kursumlaufs teilweise wieder korrigiert werden konnten. Richtig ist und dies spiegeln die Zahlen sowie die bisherigen Erfahrungen wider, dass Verkehrsstörungen vielfach ihren Ursprung in der Bodanstraße finden. Im Weiteren ist jedoch zu erkennen, dass außerhalb der Bodanstraße sich bei den Buslinien weitere darüber hinausgehende Verspätungen (größer 7 Minuten) einstellen. Am Untersuchungstag wurden von den Stadtwerken Konstanz bei 40 Kursumläufen

		<p>Polizeidirektion Konstanz - Seite 8 -</p> <p>tersuchungstag wurden von den Stadtwerken Konstanz bei 40 Kursumläufen Verspätungen von mehr als 7 Minuten registriert.</p> <p>Die Umsetzung des Prinzips „Koexistenz“ auf dem Bahnhofplatz ist unter den gegebenen Voraussetzungen unserem Erachten nach nicht Erfolg versprechend. Bei zunehmenden Besucherströmen und gleichzeitiger Minimierung der Verkehrsmengenbelastung ist zu befürchten, dass Staubildungen in der Bodanstraße zum Regelfall werden. Dies hat zur Folge, dass benachbarte Bereiche Mehrbelastungen ausgesetzt werden.</p> <p>Die Attraktivität der bereits im Bestand befindlichen als auch wie geplanten Parkhäuser Fischmarkt, Dammgasse, Lago (mit Erweiterung), Augustinergarage sowie Kongress- und Konzerthaus werden, schon aus berechtigter Sicht der Betreiber, erreichbar bleiben müssen. Die vorliegenden Untersuchungen sowie Erfahrungen machen deutlich, dass dieses Angebot auch stark nachgefragt ist. Eine Anfahbarkeit des Bahnhofs Konstanz muss zudem zwingend gesichert bleiben.</p> <p>Die Einrichtung einer 20 km/h-Zone, der wir uns ausdrücklich nicht verschließen wollen, ist jedoch nach unserem Dafürhalten nur machbar, wenn vor und hinter dem ausgewiesenen Bereich der Verkehr nicht permanent zusammenbricht und sich hierbei kontraproduktiv auf den ÖPNV auswirkt.</p> <p>Eine adäquate Lösung sehen wir hierbei im Einbahnringverkehr um die Altstadt, entgegen dem Uhrzeigersinn. Bis auf den Abschnitt der Konzilstraße zwischen Hofhalde und Brückengasse halten wir den Ausbau eines dreispurigen Einbahnring aufgrund nachfolgender Gründe für möglich und wünschenswert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mit Ausnahme des kurzen zweispurigen Bereichs ab der Hofhalde könnte mit der äußeren rechten Spur, als Busspur, die Attraktivität des ÖPNV nachhaltig verbessert werden. <input type="checkbox"/> Durch den verbesserten Verkehrsfluss könnte so den zukünftig noch mehr zu erwartenden Staus, mit den einhergehenden Abgas- und Geräuschimmissionen, wirksam begegnet werden. <input type="checkbox"/> Aus verkehrspolizeilicher Sicht ist auch zu erwarten, dass diese Regelung einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, entfallen doch die unfallträchtigen innerstädtischen Konfliktsituationen des Kreuzens und beschränken sich innerhalb eines Einbahnverkehrs auf das Ein- und Abbiegen 	<p>Im Verkehrsgutachten Bodanstraße/Stadtring wird der Nachweis geführt, dass maßgeblich bei Durchführung des Umbaus des Bahnhofplatzes zur Begegnungszone eine Entlastung der Bodanstraße östlich der Bruderturm-gasse und des Bahnhofplatzes/Konzilstraße eintritt.</p> <p>Durch die Umgestaltung der Bodanstraße und des Bahnhofplatzes kann der ÖPNV dauerhaft stabilisiert werden.</p> <p>In einem weiteren Planungsfall „Einbahnring“ wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Bodanstraße / Stadtring - Mikroskopische Simulation, Stand 10.03.2009, der Altstadttring als Einbahnsystem mit 2-streifigem Straßenquerschnitt und Fahrtrichtung im Gegenuhrzeigersinn unterstellt (Ausnahme: Im Zuge der Laube wird die Gegenläufigkeit mit den heute vorhandenen Wendemöglichkeiten zwischen Schnetztor und Gymnasium zugelassen). Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Geringe Verkehrsabnahmen im Zuge Rheinsteig und Untere Laube-Nord
--	--	---	--

		<p>Polizeidirektion Konstanz - Seite 9 -</p> <p>schränken sich innerhalb eines Einbahnverkehrs auf das Ein- und Abbiegen (ohne Gegenverkehr) bzw. Ein- und Ausfädeln. <input type="checkbox"/> Der Rückstau innerhalb der Bodanstraße an der Einmündung in Hafenstraße wirkt sich nicht mehr in dem bekannte Maße aus, da wegen des fehlenden Gegenverkehrs an diesem vorbeigefahren werden kann. <input type="checkbox"/> Die Errichtung eines Busbahnhofs auf dem Bahnhofsplatz wäre denkbar.</p> <p>Ob der dadurch erzielte bessere Verkehrsfluss sowie die zu erwartenden Verkehrsmengen den notwendigen Durchfahrts- und Durchlaufwiderstand des Shared Space erlauben, müsste zudem verlässlich geprüft werden. Eine Umsetzung sollte nur in Angriff genommen werden, wenn die vorhergehende Untersuchung zu einem eindeutigen positiven Ergebnis kommt. Falls jedoch Zweifel bestehen, wie in der vorliegenden Studie der Anlage 3 (Rahmenbedingungen für die Verkehrserschließung Prof. Dipl.-Ing Klaus Zweibrücken) zum Ausdruck gebracht (scheint machbar), sollte nach weitergehenden Lösungsmöglichkeiten gesucht werden. Eine denkbare Variante wäre zwei Fahrspuren des Ringverkehrs über einen Tunnel unter dem Bahnhofsplatz zu führen. Auf dem Bahnhofsplatz könnte somit der avisierte Begegnungsverkehr zwischen den verschiedenen Verkehrsbeziehungen wesentlich ruhiger und somit verkehrsträglicher gestaltet werden, ist, neben Fuß- und Radverkehr, dort dann nur noch der ÖPNV sowie der MIV von und zum Parkhaus Dammgasse vorzufinden. Eine ähnliche Lösung zur Erhöhung der Attraktivität der Niederburg sehen wir auch im Bereich des Rheinsteigs in Höhe der Klostersgasse. Auch hier könnte mit einer Untertunnelung der Ringverkehr vorbeigeführt werden, so dass oberirdisch eine attraktive Verkehrsfläche für den Rad- und fußläufigen Verkehr geschaffen werden könnte. Inwieweit diese Untertunnelungen realistisch umsetzbar wären kann von hier aus nicht beurteilt werden.</p> <p>Zum Schluss ist festzuhalten, dass der wichtigste Faktor für spürbare Verkehrsverlagerungen die Qualität und hierbei in besonderem Maße die Fahrplangenaugigkeit des ÖPNV darstellt. Ein Fahrgast, der nicht zwingend auf dieses Verkehrsmittel angewiesen ist, wird darauf nicht zurückgreifen, wenn er aufgrund von negativen Erfahrungen oder Erwartungen nicht darauf vertrauen kann, dass er fahrplanmäßig zu seinem Zug, in die Stadt oder nach Hause gelangt. Dies ist nur möglich, wenn der ÖPNV sich nicht in Staus ein-</p>	<p>und Untere Laube-Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Erhebliche Verkehrszunahmen im Abschnitt Obere Laube – Bodanstraße und insbesondere Bahnhofplatz und Konzilstraße ● Einbahnsystem insgesamt mit nahezu gleichmäßig starker Auslastung ● Verlagerung von rund 6.400 Kfz / 24h von der Alten Rheinbrücke auf die Schänzlebrücke ● Positiv: Verflüssigung des Verkehrs auf dem gesamten Altstadtring und verbesserte Abwicklung an den neuralgischen Knotenpunkten ● Negativ: Erhebliche Umwegfahrten und deutliche Verschlechterung der Erreichbarkeit der Altstadt ● Fahrleistung nimmt gegenüber dem Bezugsfall um +25% zu, die Reisezeiten sogar um +29% <p>Die Untersuchung des Einbahntrings kommt nicht zu einem positiven Ergebnis. Der Ansatz wurde vom Gemeinderat am 19.03.2009 mit der Entscheidung diskutiert, dass die Idee nicht weiterverfolgt wird.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Durch die Umgestaltung der Bodanstraße und des Bahnhofsplatzes kann der ÖPNV dauerhaft stabilisiert werden.</p>
--	--	--	--

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB
 Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

		Polizeidirektion Konstanz - Seite 10 -	Hause gelangt. Dies ist nur möglich, wenn der ÖPNV sich nicht in Staus einreihen muss, wie dies gegenwärtig mehrfach schon leidvoll erfahren und wie erläutert zukünftig noch mehr zu erwarten ist.	
Nr.19	22.07.2008	Reg. Präs. Freiburg Ref. 56 – Höhere Naturschutzbehörde	Belange des Naturschutzes werden im Rahmen der Bauleitplanung grundsätzlich vom Landratsamt, in diesem Fall der unteren Naturschutzbehörde, wahrgenommen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Nr.20	21.08.2008	Reg. Präs. Freiburg Ref. 25 - Denkmalpflege	<p>Im Plangebiet sind folgende Kulturdenkmale bekannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ehemaliges Lagergebäude / Güterbahnhofzoll Hafenstraße 14 und Mole des ehemaligen Trajekthafens, 2. H. 19. Jh.; Bestandteile der Sachgesamtheit Bahnhof- und Hafenanlagen - Pfahlbausiedlung Konstanz-Rauenegg <p>An der Erhaltung von Kulturdenkmalen besteht öffentliches Interesse (Denkmalschutzgesetz, insbes. §§ 2 bzw. 8 und 20 DSchG).</p> <p>Bau- und Kunstdenkmale</p> <p>Das Planungsgebiet umfasst im Norden den südlichen Abschluss der Bahnhofs- und Hafenanlage des 19. Jahrhunderts (vergl. Stadtplan Konstanz von 1878, Anl. 1), die als Sachgesamtheit Kulturdenkmal ist. Das ehemalige Lagergebäude / Güterbahnhofzoll Hafenstraße 14 und die Mole des ehemaligen Trajekthafens (im Plan Anl. 1 rot gekennzeichnet) sind Bestandteile dieser Sachgesamtheit. Die südliche Mauer der Mole liegt in der Aufschüttung der 1950er Jahre.</p> <p>Wir bitten Sie, diese Objekte im Plan zu kennzeichnen (nachrichtl. Übernahme gem. § 9 / 6 BauGB; s. Anl.)</p> <p>Archäologische Denkmalpflege</p> <p>Das betreffende Areal liegt im Bereich der Pfahlbausiedlung Konstanz-Rauenegg (s. Anl. 2). Seit Ende des 19. Jhs. sind hier umfangreiche Siedlungen der Jungsteinzeit und Bronzezeit bekannt (s. Eintragung „Reste von Pfahlbauten“ im Stadtplan von 1878, Anl. 1). Zuletzt wurden entsprechende Funde und Pfahlfelder beim Neubau des Lago angetroffen.</p> <p>Dabei handelt es sich um ein Kulturdenkmal nach § 2 DSchG. Bei allen im betreffenden Bereich geplanten Baugrunduntersuchungen ist das Landesamt für Denkmalpflege, Regierungspräsidium Stuttgart, Arbeitsstelle Hemmenhofen, Fischersteig 9, 78343 Gaienhofen-Hemmenhofen, 14 Tage vorher schrift-</p>	Die Denkmale werden im weiteren Bebauungsplanverfahren nachrichtlich in den Bebauungsplanentwurf übernommen.

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB

Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

			<p>lich zu benachrichtigen und die Möglichkeit einzuräumen, Bohrprofile usw. zu begutachten und zu dokumentieren.</p> <p>Hinsichtlich der in Aussicht genommenen Überbauung ist eine Zustimmung der Denkmalpflege nur denkbar, wenn Pfahlgründungen – keine Bohrpfähle – in nicht zu engem Raster (z. B. 3 x 3 m) vorgenommen werden und keinerlei flächigen Eingriffe in die historischen Bodenschichten erfolgen.</p> <p>Sollten bei abweichendem Vorgehen archäologische Ausgrabungen notwendig werden, müssen die Kosten vom Vorhabenträger übernommen werden.</p> <p>Es wird gebeten diese Hinweise nachrichtlich in den Plan zu übernehmen.</p>	<p>Hierzu ist bereits eine Abstimmung mit dem Regierungspräsidium erfolgt.</p>
Nr.21	25.07.2008	Reg. Präs. Freiburg Ref. 21 – Raumordnung, Baurecht	<p>Zurzeit kann keine Stellungnahme zu Bebauungsplanentwürfen abgegeben werden. Eine Beteiligung steht bei Flächennutzungsplanänderung an. Nach positiven Abschluss der rechtverbindlichen Planung wird wie bisher um Vorlage für das Raumordnungskataster entsprechend dem § 26 Landesplanungsgesetz gebeten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahren wird der Flächennutzungsplan, wie in den Planunterlagen ersichtlich, im Parallelverfahren geändert. Das Regierungspräsidium wird um entsprechende Stellungnahme gebeten.</p>
Nr. 22	14.07.2008	Reg. Präs. Tübingen - Fischereibehörde	<p>Aus fischereilicher Sicht ist es wichtig, dass während der Bauarbeiten keine wassergefährdeten Stoffe in den Bodensee gelangen. Des weiteren sollten bei den anfallenden Parkplätzen und Regenabläufen der Gebäude die „Bodensee - Richtlinien von 2005“ eingehalten werden.</p> <p>Hier hauptsächlich die Punkte: A&B, 1 Abwasser und 2 Wassergefährdete Stoffe.</p>	<p>Wird im weiteren Bebauungsplanverfahren als Hinweis in den Bebauungsplanentwurf aufgenommen.</p>
Nr.23	24.07.2008	Regionalverband Hochrhein-Bodensee	<p>Es bestehen keine Anregungen oder Bedenken zu den vorliegenden Unterlagen.</p> <p>Die Stärkung des Oberzentrums Konstanz sowie die Zusammenarbeit mit Kreuzlingen werden begrüßt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anregung wird begrüßt.</p>
Nr.24	04.08.2008	Stadtverwaltung Kreuzlingen - Stadtmann	<p>Nach Abschluss des Markterkundungsauftrags ist man zum Schluss gekommen, dass die Entwicklung der unbebauten Gebiete beidseits der Grenze unabhängig von einander durchgeführt werden kann, sofern gewisse städtebauliche, verkehrsplanerische und gestalterische Prinzipien grenzübergreifend festgelegt sind. Im folgenden wird dieser Koordinationsbedarf dargestellt:</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Seit der Stellungnahme vom 04.08.08 wurden weitere Abstimmungen zwischen der Stadt Konstanz und Kreuzlingen vorgenommen. So wurden insbesondere die Ausschreibungsunterlagen für den Wettbewerb zum Konzert- und Kongresshaus abgestimmt. Zur Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Gesamtkonzeptes wurde zudem das Ausschreibungsgebiet</p>

		<p>1. Städtebauliche Konzeption Zentrales Element der städtebaulichen Konzeption ist die Definition von Baubereichen und Freiräumen, auf deren Basis die Planungsinstrumente als Vorgaben für den durchzuführenden Architekturwettbewerb festgelegt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Freiraumprimat</u>: Im Gebiet Klein Venedig ist es aus unserer Sicht sinnvoll, parallel zum Seeufer eine Baulinie über die Grenze hinweg festzulegen, um so einen entsprechend zusammenhängenden Freiraum zu definieren. Auf diesem könnten nach wie vor größere temporäre öffentliche Anlässe stattfinden. Auf Kreuzlinger Seite wird die maximale Freiraumdimension durch den bestehenden Bau der Bodensee-Arena definiert, entlang derer seeseitigen Fassade eine Baulinie bis zu Kreuzlinger Hafenbecken in die eine und bis zur Kunstgrenze in die andere Richtung gezogen werden könnte. Ab der Landesgrenze müsste diese Baulinie auf Konstanzer Seite aufgenommen und weitergeführt werden. Danach stellt man sich vor, parallel in Konstanz und Kreuzlingen das Verfahren zur verbindlichen Festlegung dieser Baulinie bis zur Rechtskraft durchzuführen. - <u>Konsequenzen für die Bebauung</u>: Danach ergibt sich die mögliche Lage für die Baubereiche. Diese rücken zurück Richtung Hafepromenade, womit der dort bestehende Baumbestand zu Gunsten des seeseitigen Freiraumes allenfalls reduziert werden müsste, um das vorgesehene maximale Raumprogramm realisieren zu können. Damit wären die in den Unterlagen aufgeführten Varianten (Raumskizzen 1-5) mit weniger als mindestens 110 m Uferabstand nicht mehr weiterzuverfolgen. Aufgrund dieser Einschränkung müsste aber noch genug Spielraum für die architektonische Situierung der Neubauten bleiben, 	<p>um das Gebiet auf Kreuzlinger Seite (begrenzt im Osten durch den Bodensee , im Süden durch den nördlichen Abschluss des Kreuzlinger Hafens, im Westen durch die Seestraße und im Norden durch die Staatsgrenze) erweitert.</p> <p>1. Grundlage für den Wettbewerb ist neben allgemeinen planerischen Zielen und Vorgaben insb. das Strukturkonzept, welches auch die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren darstellt.</p> <p>Übergeordnetes planerisches Ziel des Wettbewerbes ist es, einen grenzüberschreitenden Freiraum zu verwirklichen. Dabei soll ein möglichst großer Grün- und Freiraum am See mit hoher Aufenthalts- und Naherholungsqualität geschaffen werden. Des weiteren soll auf Konstanzer Seite eine Veranstaltungsfläche mit ca. 7000 m² für mit der neuen Nutzung verträglichen Veranstaltungen wie GEWA und Seenachtsfest vorgesehen werden. Die Abgrenzung zwischen Bebauung und Freiraum am See wird auf Grundlage des Gesamtkonzeptes (Wettbewerbsergebnis) entwickelt.</p> <p>s.o.</p>
--	--	---	---

		<p>was allenfalls zur Erweiterung des räumlichen Geltungsbereiches um die Brachareale im Eigentum der Tochtergesellschaften der Stadt Konstanz führen würde. Zur Erreichung einer ganzheitlichen Konzeption mit nachhaltiger gestalterischer Aufwertung des gesamten Gebietes wäre dies aus städtebaulicher Sicht ohnehin zu empfehlen. Bei dieser Konzeption bliebe das viel zu nah am Seeufer platzierte Sealife-Gebäude die störende Ausnahme.</p> <p>Es ist auch davon auszugehen, dass im Freiraum auf der Schweizer Seite nach wie vor mit Lärm verbundene, öffentliche Temporärnutzungen stattfinden werden, was die Anordnung der lärmsensiblen Hotelnutzung entsprechend einschränken wird.</p> <p>2. Verkehrsplanung Ausgangslage ist die Realisierung der Maßnahmen, wie sie im Rahmen des Agglomerationsprogramms vorgesehen sind, insbesondere was den Ausbau des öffentlichen Verkehrs betrifft. Im Gebiet Klein Venedig sind verkehrsplanerisch zwei Bedürfnisbereiche abzustimmen: Die Zu- und Wegfahrt zum geplanten Parkhaus für Personenwagen sowie die Grenzübergangsstellen für den Langsamverkehr (Fußgänger und Fahrräder). Bezüglich der Notzufahrt und Anlieferung mit LKW gehen wir davon aus, dass diese über Deutsches Gebiete erfolgen.</p> <p>a) <u>Zu- und Wegfahrt zum Parkhaus:</u> Aufgrund des Verkehrsgutachtens Zweibrücken könnte grundsätzlich ab der Kreuzlinger Seestraße direkt in ein Parkhaus ein- und wieder ausgefahren werden, ohne dass das Kreuzlinger Verkehrssystem zusammenbrechen würde. Dieses Vorhaben müsste in Kreuzlingen aber noch (in Kenntnis der zolltechnischen Anforderungen) der politischen Beschlussfassung und anschließend einem straßenrechtlichen Planauflageverfahren unterworfen werden. Entsprechende Verhandlungen mit dem Stadtrat sind voranzutreiben, bevor verbindliche Wettbewerbsunterlagen erarbeitet werden können.</p> <p>b) <u>Übergänge für den Langsamverkehr:</u> Bereits im Zusammenhang mit der Realisierung der Kunstgrenze sind entsprechend der neu geöffneten</p>	<p>Das Werft-/ und Betriebsgelände auf der Mole ist mit den bestehenden Einrichtungen aus derzeitiger Sicht unverzichtbar. Ein betriebliches Entwicklungskonzept (Werftenkonzept) wird erarbeitet. Das Gelände ist nicht Teil des Wettbewerbes.</p> <p>Im schalltechnischen Beratungspapier für den Wettbewerb und im Lärmgutachten für den Bebauungsplan werden die vorhandenen lärmintensiven Nutzungen auf Kreuzlinger Seite berücksichtigt.</p> <p>Anlässlich der Bekanntmachung des neuen Kantonalen Richtplanes hat sich die Exekutive der Stadt Kreuzlingen für die Option einer Parkhauszufahrt von Kreuzlinger Seite ausgesprochen. Eine solche Zufahrt ist auch planerische Vorgabe des Wettbewerbes. Nach vorliegen des verbindlichen Konzeptes wird die Verwaltung der Stadt Kreuzlingen den Gemeinderat bezüglich der geplanten Zufahrt in geeigneter Form einbeziehen und falls notwendig, eine öffentliche Planaufgabe durchführen.</p> <p>Am 1. Juni 2009 werden alle Grenzanlagen geöffnet (Schengener Abkommen). Deshalb wird von der</p>
--	--	---	---

		<p>Grenzsituation Infrastrukturen für die Grenz wacht (Infrarotkameras) neu positioniert worden. Berücksichtigt sind damit bereits die Grenzübergänge des Seeuferwegs sowie die Verbindung vom Kreuzlinger Hafen zur Hafenpromenade Konstanz. Aufgrund der gewählten gemeinsamen städtebaulichen Konzeption wären allenfalls Netz-Anpassungen nötig, müssten aber wiederum mit den zolltechnischen Anforderungen abgestimmt werden.</p> <p>3. Gestalterische Koordination Falls das Konzept des grenzüberschreitenden Freiraums gewählt würde, sollte dieser auch unter Klärung der Frage des Umgangs mit den Kunstwerken der Kunstgrenze gemeinsam abgestimmt gestaltet werden. Besonders sichtbar wird dies im Bereich des Seeufers. Im Rahmen der Planungen für die IGA 2017 wurden diesbezüglich Möglichkeiten aufgezeigt, die weitergeführt werden müssten.</p> <p>Selbstverständlich sind auch sämtliche Straßen- und Wegebeziehungen bei der baulichen Realisierung gestalterisch beidseits der Grenze zu koordinieren.</p> <p>4. Umwelt, Altlasten Da der Baugrund grenzüberschreitend Altlasten enthält, sind sowohl der Kanton Thurgau als auch die Stadt Kreuzlingen sehr interessiert am Umgang mit dieser Problematik. Da auch auf Kreuzlinger Seite neue Gebäude auf belastetem Untergrund erstellt werden müssen, empfiehlt sich ein möglichst abgestimmtes Vorgehen, soweit dies die unterschiedlichen Rechtsgrundlagen zulassen. Im Rahmen der Umweltprüfung wird neben der Behandlung dieser Problematik auch der Nachweis der Erfüllung ökologische Anforderungen (insbesondere Seeufer als Lebensraum und Vernetzungselement) erbracht werden müssen. Auch diesbezüglich wird um eine möglichst frühzeitigen Einbezug der kantonalen und kommunalen Behörden gebeten, um so wiederum ein abgestimmtes Vorgehen zu erreichen. Weitere Verhandlungen zu den betreffenden Beiträgen zum Planungsvorhaben werden gerne geführt.</p>	<p>Stadt Konstanz ein abgestimmtes Gesamtkonzept der Zollübergänge erarbeitet.</p> <p>Planerische Vorgabe des Wettbewerbes ist es, die Kunstgrenze in das Gesamtkonzept zu integrieren. Auf Konstanzer Seite muss dabei zur Grenze weitgehend ein Mindestabstand von 10 m von Bebauung freigehalten werden.</p> <p>Eine gestalterische und funktionale Abstimmung der Straßen- und Wegebeziehungen erfolgt auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses.</p> <p>Als Grundlage für den Wettbewerb wurde ein Altlasten und ein Baugrundgutachten erarbeitet. Diese werden der Stadtverwaltung Kreuzlingen und dem Kanton Thurgau zur Verfügung gestellt und abgestimmt.</p> <p>Die ökologischen Anforderungen werden in der Umweltprüfung berücksichtigt.</p> <p>Das Angebot wird begrüßt.</p>
--	--	--	--

Stadt Konstanz, Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig - Frühzeitige Beteiligung nach § 3(1) und § 4(1) BauGB

Umgang der aus der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Nr. 25	31.03.2009	Stadtverwaltung Kreuzlingen - Stadtammann	<p>Am 4.08.2008 wurde die Stellungnahme der Stadt Kreuzlingen zum beabsichtigten Bebauungsplan Hafenstraße/Klein Venedig abgegeben, welche die Sicht der Stadt Kreuzlingen auf Grund der damals vorliegenden Unterlagen wiedergab. Falls im Rahmen des nun anlaufenden Planungsverfahrens andere Konzepte erarbeitet werden, kann nach deren Vorliegen eine erneute Stellungnahme abgegeben werden.</p> <p>Was die Zufahrt zum geplanten Parkhaus von Schweizer Seite betrifft, hat sich die Stadt Kreuzlingen anlässlich der Bekanntmachung des neuen kantonalen Richtplanes von Seiten der Exekutive klar für diese Option ausgesprochen. Nach Vorliegen des verbindlichen Konzeptes wird die Verwaltung der Stadt Kreuzlingen den Gemeinderat bezüglich dieses Vorhabens in geeigneter Form einbeziehen und, falls notwendig, eine öffentliche Planaufgabe durchführen.</p>	Wir zur Kenntnis genommen.
Nr.26	14.07.2008	Polizeidirektion Konstanz - Wasser- schutzpolizei	Aus wasserschutzpolizeilicher Sicht bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Hierbei wird wie in den Plänen beschrieben davon ausgegangen, dass die im Besitz befindliche Bootshalle nicht betroffen ist.	Wird zur Kenntnis genommen.