

Dokumentation

Gemeinsame Sitzung der Fach-Arbeitskreise „Verkehr“ & „Umwelt, Natur- & Artenschutz“

3. Juli 2019, 9.00 bis 12.00 Uhr

Bürgersaal, Immenstaad

1. Begrüßung durch RP Tübingen / Moderation team ewen
2. Aktuelles, Rückmeldung zu zwischenzeitlich eingegangenen Fragen und Kommentare aus dem Kreis der Teilnehmenden
3. Blick in die Werkstatt
 - Trassenoptimierung
 - Verkehrliche Wirksamkeit Variante AB
 - Vorgehen Ermittlung Lärm & Luftschadstoffe
4. Ausblick auf das weitere Vorgehen im Verkehrsgutachten und im Bereich Natur & Umwelt
5. Ausblick und Verabschiedung

TOP 1 Begrüßung

Bürgermeister Herr Henne begrüßt die Teilnehmenden der Facharbeitskreise Verkehr und Umwelt im Bürgersaal in Immenstaad und wünscht eine konstruktive Sitzung. Herr Feil, Regierungspräsidium Tübingen, und Herr Dr. Ewen, Moderationsbüro, begrüßen ebenfalls die Teilnehmenden. Sie berichten, dass in der heutigen Sitzung ein Blick in die Planungswerkstatt der Gutachter ermöglicht wird. Schwerpunktmäßig soll die verkehrliche Wirksamkeit der Variante AB und das Vorgehen zur Ermittlung der Lärm- und Luftschadstoffe präsentiert werden.

TOP 2 Aktuelles, Rückmeldung zu zwischenzeitlich eingegangenen Fragen und Kommentare aus dem Kreis der Teilnehmenden

Ein Teilnehmender aus dem Facharbeitskreis spricht die angekündigte Demonstration von einigen Initiativen in Hagnau an, welche in nächster Zeit geplant ist. Dafür ist eine Sperrung der B31 für mehrere Stunden notwendig. Aus seiner Sicht ist damit die Ebene des Dialoges verlassen. Er appelliert an alle Beteiligten, dass die Diskussionskultur eingehalten wird. Der Austausch solle weiterhin in den Gremien stattfinden.

Weiter regen Teilnehmende an, dass in den Sitzungen des Facharbeitskreises mehr Zeit dafür eingeräumt wird, dass die Fragen und Argumente der Initiativen, auch untereinander, mehr diskutiert werden können. Neben den fachlichen Vorträgen solle auch der Austausch untereinander verstärkt ermöglicht werden.

Weitere Hinweise und Fragen:

Könne die B-Trasse nicht noch weiter nach oben geklappt werden, um z. B. Anbaugelände der Landwirtschaft nicht mittig zu durchschneiden?

Grundsätzlich ist zu beachten, dass sich die Planung noch in Korridoren bewege. D. h. es findet noch keine grundstücksscharfe Planung statt. Verschiebungen der Trasse sind weiterhin möglich. Außerdem muss beachtet werden, dass der Bereich Ickelesholz als sehr hochwertig einzuschätzen ist und südlich des Weingartenwalds Grabhügel zu finden sind. Diese Bereiche müssen planerisch geschont und Alternativen gesucht werden.

Wie wird die K7782 gequert?

Die aktuelle Planung sieht vor, mit einer Brücke die B 31 über die K 7782 zu überführen.

Bereich Stetten: Warum wird hier nicht der ganze Bereich überdeckelt?

Aus umweltfachlicher Sicht wäre es zu begrüßen, wenn in diesem ganzen Abschnitt die Straße abgesenkt werden könne und dann überdeckelt würde. Jedoch muss der Vorhabenträger auch die wirtschaftlichen Aspekte der Trasse berücksichtigen. Ab 300 m Tunnellänge steigen die Kosten stark an. Sowohl für den Bau, als auch für den laufenden Betrieb. So sind z. B. zusätzliche Rettungseinrichtungen notwendig. In diesem Bereich ist es aus rein fachlicher Sicht auch nicht zu begründen, einen durchgehenden langen Tunnel zu bauen, da bestehende Grenzwerte zum Schutze der Menschen auch mit kürzeren Tunneln eingehalten werden können. Letztendlich ist das mit dem Bund, als Finanzier der Straße, zu besprechen, welche baulichen Maßnahmen

finanziert werden. Es ist aber davon auszugehen, dass ein Tunnel für den gesamten Abschnitt vom Bund nicht bezahlt werden würde, da es günstigere Alternativen gibt.

Wie berichtet ist der Weingartenwald besonders schutzwürdig. Jetzt führt auch dort eine Variante entlang. Auch sind Grünbrücken vorgesehen. Aber werden diese überhaupt angenommen?

Es ist ohne Zweifel, dass alle Varianten konflikträchtig sind. Es sollen möglichst breite Querungshilfen realisiert werden, um dafür zu sorgen, dass die Tiere die Hilfsbauwerke annehmen. Hohe Schutzwände können eine zu starke Verlärmung der Umgebung verhindern.

Es ist davon auszugehen, dass z. B. die Gelbbauchunke keine 40 m langen Durchgänge unter der Straße annehmen wird.

Durch breite Durchlässe soll eine Querung unter der Straße ermöglicht werden. Diese Durchlässe sind nicht nur schmale Rohre, die unter der Straße durchführen, sondern sind mehrere Meter breite Durchlässe.

Wenn kein Licht am Ende des Tunnels zu sehen ist, dann nehmen die Tiere diese Tunnel nicht an. Auch eine Grünbrücke wird bei zu steilen Rampen nicht angenommen werden.

Kurze steile Rampen sollen bei Grünbrücken vermieden werden. Dazu werden Grünbrücken möglichst in den Bereichen vorgesehen, in denen die B31 in Tieflage liegt. Zusätzlich soll ein entsprechender Leitschutz den Tieren den Weg weisen. Durch die Breite der Durchlässe unter der Straße wird das Licht am Ende des Tunnels wahrnehmbar sein.

Ist eine Leiteinrichtung auch entlang des Waldes vorgesehen?

Ja, auch in den Abschnitten, in denen die Trasse dicht am Wald entlangführt, sind entsprechende Schutz- und Leiteinrichtungen vorgesehen.

TOP 3 Blick in die Werkstatt

Trassenoptimierung

Herr Münnich und Herr Stocks berichten über die derzeitigen weiteren Optimierungen der Trassen. Weiterhin gilt, dass die Optimierung der Trassenausgestaltung einen iterativen Prozess darstelle, der in enger Zusammenarbeit mit den anderen Gutachtern erfolge. Es gilt, die noch vorliegenden Varianten in den Korridoren Süd, Mitte und Nord weiter zu beplanen und dabei zu optimieren. Verschiebungen innerhalb der Korridore sind deshalb möglich. Wichtig ist es, alle Varianten so zu optimieren, dass diese in einem späteren Variantenvergleich gegeneinander bestehen können und damit die letztendlich beste Variante gefunden werden kann.

Die Entscheidung, die L207 nicht an die B31 neu anschließen zu müssen, war ein wichtiger Schritt in der Planung. Aus umweltfachlicher Betrachtungsweise bedeutet dieses, dass Fläche eingespart werden kann und die Trasse damit in diesem sensiblen Bereich weiter optimiert werden könne. Verkehrlich bringt der Verzicht des Anschlusses Entlastung für die Siedlung. Ebenfalls haben die Gutachter die Information erhalten, dass die Deponie nahe des Gewerbegebietes bei Immenstaad

derzeit saniert wird (u. a. Rodungsarbeiten). Auch diese Informationen werden bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Verkehrliche Wirksamkeit Variante AB

Verkehrsgutachter Herr Kiener präsentiert zunächst die neuen Bezeichnungen der Prognose-Planfälle in den Korridoren Süd, Mitte und Nord. Eine Gegenüberstellung der alten und neuen Bezeichnungen sind in der Präsentation zu finden (siehe dazu [Präsentation](#)). Eine Vielzahl der Prognose-Planfälle ergibt sich auch dadurch, dass für eine Variante mit unterschiedlichen baulichen Randbedingungen gerechnet werden müsse. Beispielsweise für Trassenvarianten der B31neu mit Anschluss an die L207 und ohne diesen Anschluss, Trassen mit einer Spange „Auf dem Roggele“ und Planfälle mit Berücksichtigung anderer Ortsumgehungen.

Neu in der Untersuchung sind die Planreihen 13 (PPF AB1, Kombination aus A im Westen und B1-V5 im Osten) und 14 (PPF AB2, Kombination aus A im Westen und B2 im Osten).

Die Ergebnisse der Untersuchungen zu AB1 und AB2 lassen sich wie folgt festhalten:

- AB1: Verkehr wird in der Größenordnung zwischen 25.700 und 29.300 Kfz/d auf der bestehenden Trasse gebündelt mit SV¹-Anteilen zwischen 18 % und 22 %.
 - o B31 alt wird z. B. im Abschnitt zwischen Hagnau und Immenstaad um rund 19.300 Kfz/24 h entlastet; auf der B31 alt verbleibt ein werktägliches Verkehrsaufkommen von rund 3.300 Kfz/24 h.
- AB2: Verkehr wird in der Größenordnung zwischen 25.600 und 27.800 Kfz/d auf der bestehenden Trasse gebündelt mit SV-Anteilen zwischen 18 % und 22 %.
 - o Die B31 alt wird z. B. im Abschnitt zwischen Hagnau und Immenstaad um rund 19.600 Kfz/24 h entlastet; auf der B31alt verbleibt ein werktägliches Verkehrsaufkommen von rund 3.000 Kfz/24 h.
- Beide Varianten (AB1 / AB2) sorgen für eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes (in unterschiedlichen Größenordnungen).
- Weiterhin gilt, dass alle untersuchten Trassen die Aufgabe der großräumigen Bündelung in etwa derselben Größenordnung erfüllen.

Ebenso erfüllen alle bisher untersuchten Trassen auch die Aufgabe der Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes.

Rückfragen und Hinweise

Gibt es Zahlen für den Transitverkehr heute und im Jahr 2035?

Durch die durchgeführte Verkehrsbefragung ist auch der Transitverkehr aufgenommen worden. In der Verkehrsprognose ist die Entwicklung des Verkehrs insgesamt berücksichtigt. In den hier präsentierten Zahlen ist der Transitverkehr enthalten. Über gezielte Stromverfolgung können die Zahlen weiter differenziert werden.

Ist der Anschluss Daisendorfer Straße für die Verkehrsuntersuchung berücksichtigt?

Für den hier beplanten Bauabschnitt der B31 ist der Anschluss nicht berücksichtigt. Aber für die Verkehrsuntersuchung ist es wichtig, den Worst-Case für Meersburg abzubilden. Deshalb gibt es

¹ Schwerverkehr

auch Planreihen mit Anschluss Daisendorfer Straße für den Fall, dass dieser Anschluss gebaut wird.

Ein Teilnehmer berichtet, dass eine dreistreifige Verkehrsführung zu schweren Unfällen führen kann. Auch sei die Wartung und Unterhaltung der Straße bei einer dreistreifigen Trasse viel schwieriger und auch für das Personal vor Ort gefährlich. Sperrungen und Umleitungen sind dann unvermeidbar. Weiter ist anzuzweifeln, ob die verkehrlichen Ziele mit einer dreistreifigen Variante überhaupt erreicht werden können.

Mit wem stimmt das Regierungspräsidium das weitere Vorgehen bezüglich der Anzahl der Fahrstreifen ab?

Das Regierungspräsidium steht im fachlichen Austausch mit dem Landesverkehrsministerium. Letztendlich obliegt die Entscheidung über die Variante und Anzahl der Fahrstreifen dem Bund als Straßenbaulastträger.

Wenn ein vierstreifiger Ausbau zwingend ist, kann dann nicht trotzdem ein reduzierter Querschnitt gebaut werden?

Ein reduzierter Querschnitt bringt Vorteile beim Flächenverbrauch, jedoch auch Nachteile z. B. bei der Verkehrssicherheit. Nach den geltenden Richtlinien ist ein reduzierter Querschnitt nicht möglich. Letztendlich trifft die Entscheidung über die Anzahl der Fahrstreifen und die Querschnittsfrage der Bund.

Ein weiterer Teilnehmer appelliert an das Regierungspräsidium, dass Informationen und Entscheidungen zur weiteren Trassenplanung so schnell wie möglich öffentlich bekannt gegeben werden.

Vorgehen Ermittlung Lärm & Luftschadstoffe

Lärm

Herr Münnich (Klinger und Partner) geht in seinem [Vortrag](#) auf Grundlagen zum Lärmschutz ein. Er erklärt zunächst Begriffe, die bei der Lärmthematik relevant sind. So beschreibt die Schallemission die Ausstrahlung von Schall. Es wird die Schallquelle am Emissionsort 0,5 m über der Straßenmitte angenommen.

Die Schallimmission beschreibt den Ort, wo der Schall einwirkt. D. h. im Außenwohnbereich wird dieser Punkt 2 m über der genutzten Fläche definiert. Bei Gebäuden gilt die Höhe der Geschoßdecke.

Für die Planung der B31 sind die RLS - 90² (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) und 16. BImSchV³ (16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) relevant.

Für das Verständnis können folgende Faustformeln genannt werden:

- Eine Pegeländerung ab 3 dB(A) ist für das menschliche Ohr wahrnehmbar.
- Verdopplung der Verkehrsmenge führt zu Erhöhung um 3 dB(A).


² Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung, Lärmschutzmaßnahmen

³ Festlegung von Grenzwerten, Bezug auf RLS-90

- Eine Pegelveränderung von 10 dB(A) wird als Verdopplung / Halbierung des Lärms wahrgenommen.
- Eine Verdopplung des Abstandes erbringt eine Pegelminderung um 4 dB(A).
- Lärm wird grundsätzlich berechnet (eine Lärmmessung würde alle anderen Geräusche mitmessen).


Die berechneten Beurteilungspegel werden mit den Grenzwerten verglichen. Bei Überschreitung der Grenzwerte entsteht der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Dabei hat der aktive Lärmschutz⁴ stets Vorrang vor dem passiven Lärmschutz⁵. Die Maßnahmen haben unterschiedliche Pegelminderungen zufolge. Vergleiche hierzu die beiden Präsentationsfolien (siehe unten).

Neben den unmittelbaren Schallauswirkungen muss auch die Fernwirkung berücksichtigt werden. Vgl. hierzu BVerwG vom 17. März 2005, Az 4 A 18.04: „Besteht zwischen der Straßenbaumaßnahme und den zu erwartenden Verkehrszunahmen auf anderen Straßen ein eindeutiger Ursachenzusammenhang und sind die davon ausgehenden Lärmzuwächse nicht unerheblich, sind diese in der Abwägung zu berücksichtigen.“ Letztendlich ist zu prüfen, ob es zu einer Erhöhung der Lärmbelastung um ≥ 3 dB(A) mit gleichzeitiger Überschreitung der Grenzwerte kommt. Und kommt es zur erstmaligen Überschreitung oder weiteren Zunahme der gesundheitsgefährdenden Werte 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags? Hierzu stellt Herr Münnich Beispiele zu der Variante A und weitere fiktive Beispiele zur Verdeutlichung der Fernwirkung vor (vgl. Präsentationsfolien 16 und 17).

Lärmvorsorge		Klinger und Partner Ingenieurbüro für Bauwesen und Umweltechnik GmbH Beratende Ingenieure			
		Pegelminderung			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ aktiver Lärmschutz <ul style="list-style-type: none"> - Schallschutzwände und Wälle - Einhausung von Verkehrswegen - Baulicher Lückenschluss - Bepflanzung 					
		bis zu 10 dB(A)			
		bis zu 30 dB(A)			
		bis zu 20 dB(A)			
		0 dB(A)			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ passiver Lärmschutz <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung, Dichtung von Fenstern - Vergrößerung der Scheibendicke - Austausch der Fensterkonstruktion 					
		bis zu 2 dB(A)			
		bis zu 4 dB(A)			
		bis zu 15 dB(A)			

⁴ z. B. Lärmschutzwände

⁵ z. B. Lärmschutzfenster

Lärmvorsorge		Klinger und Partner <small>Ingenieurbüro für Bauwesen und Umwelttechnik GmbH Beratende Ingenieure</small>			
		Pegelminderung			
<ul style="list-style-type: none"> ■ technische Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> - Offenporiger Asphalt - Lärmarme Reifen - Motorkapselung Lkw ■ Maßnahmen der Verkehrsplanung <ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h - Reduzierung des Lkw-Anteils von 10% auf 5% 					
					bis zu 5 dB(A) bis zu 2 dB(A) bis zu 3 dB(A) bis zu 3 dB(A) bis zu 2 dB(A)
B 31 Meersburg West-Immenstaad		12			

Rückfragen und Hinweise

Mit welchen Geschwindigkeiten wird gerechnet, um die Lärmbelastung zu ermitteln?

Es wird mit 130 km/h für PKW und 80 km/h für Fahrzeuge über 2,8t gerechnet.

Wie wird berücksichtigt, dass der Wind aus unterschiedlichen Richtungen kommen und sich damit der Schall anders verteilen kann?

Es wird immer mit der Windrichtung zugunsten des Betroffenen gerechnet. Also immer mit der schlechtestmöglichen Ausgangslage für die Anlieger der Straße. Damit kann sichergestellt werden, dass die berechneten Grenzwerte auch bei unterschiedlicher Windrichtung eingehalten werden.

Welche Verkehrszahlen werden für die Lärmberechnung zugrunde gelegt?

Es werden die Verkehrsmengen der Prognoseplanfälle angenommen. Darin ist ein Abschlag von 51/59 (-13,6%) auf alle Leichtverkehrsbeziehungen in Baden-Württemberg enthalten, auf den sich in der Zusammenarbeit mit Herrn Professor Monheim geeinigt wurde. Jedoch wird die letztendliche Vorzugsvariante auch nochmals mit der prognostizierten Verkehrsmenge (ohne Abschläge) gegengerechnet. So wird sichergestellt, dass Lärmgrenzwerte auch dann eingehalten werden, falls der Verkehr doch ohne Abschläge zunimmt.

Luftschadstoffe

Herr Dr. Hagemann (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG Karlsruhe und Dresden) stellt sich und das Ingenieurbüro vor. Neben dem bestehenden Gutachter-Team ergänzt das Büro Lohmeyer die Untersuchungen für den Bereich Luftschadstoffe. (Vgl. [Präsentationsfolien](#)).

Für Planungen des Kfz-Verkehrs ist im Rahmen des lufthygienischen Gutachtens zu prüfen, ob sich durch die zu betrachtenden Szenarien bzw. Planungen die Konzentrationen der

Luftschadstoffe (Immissionen) an beurteilungsrelevanter Wohnbebauung unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen. Für den Kfz-Verkehr relevant ist v. a. die 39. BImSchV (Bundesimmissionsschutzverordnung), da die Grenzwerte für NO₂⁶ und PM₁₀⁷ am intensivsten ausgeschöpft werden. Die Luftschadstoffmodellierung (also die Gesamtbelastung) erfolgt unter der Erstellung eines Emissionsmodells bestehend aus:

- Emissionsquellen (u. a. Verkehrsstärke, Verkehrszusammensetzung, Längsneigung)
- Emissionsparameter (u. a. Prognosejahr, Flottenzusammensetzung, Umgebungstemperatur)

Und der Erarbeitung eines Ausbreitungsmodells bestehend aus:

- Hindernissen (u. a. Trassenlage, Bebauung, Lärmschutzanlagen)
- Meteorologie (u. a. Richtung, Geschwindigkeit, Orografie⁸/ Relief, Kaltluft)

Sowie weiter zu beachtenden Zusatzbelastungen:

- Hintergrundbelastungen durch
 - o Industrie
 - o Landwirtschaft
 - o Nebenstraßenverkehr
 - o Weiter entfernter Verkehr
 - o Überregionaler Ferntransport
- Chemie
 - o NO/NO₂- Konversion

Ebenso hat in Genehmigungsplanungen von Straßen die Fragestellung zu verkehrsbedingten Stickstoffeinträgen in Flora- und Fauna-Habitate (FFH) an Bedeutung gewonnen. Es werden Prognosen von Stickstoffdepositionen aus dem Kfz-Verkehr gefordert. Die Grundlage hierzu sind die Konventionen des BAST-Forschungsberichtes „Untersuchung und Bewertung von straßenverkehrsbedingten Nährstoffeinträgen in empfindliche Biotop“. Die umweltfachliche Beurteilung der Ergebnisse ist Bestandteil der UVS.

Rückfragen und Hinweise

Warum wird CO₂ nicht explizit berücksichtigt?

Für den Menschen ist der direkte CO₂- Ausstoß durch die Straße nicht unmittelbar schädlich. Für die Luftschadstoffbetrachtung sind deshalb andere Werte von Bedeutung.

Welche Verkehrssituation wird beachtet? Stau? Oder fließender Verkehr?

In der Betrachtung der Luftschadstoffe können vier unterschiedliche Verkehrssituationen berücksichtigt werden: Flüssiger Verkehr, zähfließender Verkehr, gesättigter Verkehr, teilweise auch Stop-and-go Verkehr.

Wie hoch ist der Anteil der E-Autos in dem Untersuchungsmodell?

In dem Modell sind keine E-Fahrzeuge berücksichtigt. Für die Betrachtung von z. B. Feinstaub ist der Abrieb von den Reifen dominanter als der Ausstoß aus den Motoren.

⁶ Stickstoffdioxid

⁷ Feinstaub

⁸ Höhenstrukturen auf der natürlichen Erdoberfläche, Gebirge, Fließverhältnisse der Gewässer

Wie sieht die Belastung bei der Bauzeit durch Staub und Lärm aus?

Diese Betrachtung ist in der Tat schwierig. Für Schadstoffe (z. B. Staub) lässt sich die Belastung jedoch relativ gut ermitteln. Bei Lärm ist die Beeinträchtigung schwieriger zu prognostizieren, da es auch von den gewählten Bauverfahren abhängt. Letztendlich muss während der Bauphase die Schadstoff- und Lärmbelastung überwacht werden. Im späteren Planungsverfahren werden hierzu dann Hinweise und Regelungen getroffen.

TOP 4 **Ausblick auf das weitere Vorgehen im Verkehrsgutachten und im Bereich Natur & Umwelt**

Im Gespräch mit der Moderation zeigt Herr Stocks einen Überblick über die weiteren Arbeitsschritte für das Jahr 2019 (siehe Abbildung). Weiterhin ist vorgesehen bis Ende des Jahres eine Vorzugsvariante zu finden. Die Dokumentation der Planungsergebnisse wird jedoch noch bis ins Jahr 2020 hinein dauern.



Herr Schettler berichtet darüber, dass über die Kompensation der Belange der Umwelt ebenfalls zum jetzigen Zeitpunkt nachgedacht werde. Letztendlich müssen hier fachliche und rechtliche Vorgaben abgearbeitet werden. In den landwirtschaftlich hochwertigen Flächen sollen keine Kompensationsmaßnahmen stattfinden. Auch außerhalb des Planungsraums wird nach entsprechenden Kompensationsmöglichkeiten gesucht. So sei z. B. eine weitere Aufwertung des Hepbacher-Leimbacher Rieds gut vorstellbar.

Auf Nachfrage erklärt Herr Stocks, dass auch die Kosten (Baukosten und Folgekosten) ein Kriterium im Variantenvergleich und der Variantenabwägung des Regierungspräsidiums Tübingen sein werden. Somit könne der Variantenvorschlag, der sich aus umweltfachlicher Sicht ergibt, auch von dem letztendlich gewählten Variantenvorschlag des Regierungspräsidiums abweichen.

Herr Feil informiert, dass Bohrungen für die Baugrunduntersuchungen im Juli und August durchgeführt werden um das vorhandene Wissen zu untermauern.

Teilnehmende erkundigen sich wie Flächenverluste der Landwirtschaft ausgeglichen werden sollen. Dazu erklärt Herr Stocks, dass diese Frage nicht Aufgabe des Naturschutzes ist. Letztendlich muss der Baulasträger hier Lösungen finden. Über Flurneuordnungen und Einzelfalllösungen muss ein entsprechender Ausgleich gefunden werden. Auch die Thematik der Existenzgefährdung ist separat zu behandeln. Für die derzeitige Planung werden keine Einzelfälle untersucht, sondern Betroffenheit bilanziell betrachtet.

TOP 5 Ausblick und Verabschiedung

Herr Dr. Ewen teilt mit, dass in öffentlichen Veranstaltungen über die Planung berichtet werden soll. Die Dialoggremien sollen danach ebenfalls noch im Jahr 2019 tagen. Wie und in welchem Zeitraum der Dialog 2020 fortgesetzt werden wird, kann noch nicht endgültig bekannt gegeben werden. Eine Fortsetzung findet aber statt. Herr Feil dankt den Teilnehmenden für Ihre konstruktive Diskussion und schließt die Sitzung.