

Dokumentation der Planungswerkstatt PW2b zum Beteiligungsverfahren A 98 im Dialog

Gemeindehalle Dogern, 16. September 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
2. Diskussion zu den Zwischenergebnissen der Grundlagenermittlung für die Umweltplanung und der Raumwiderstandsanalyse	5
3. Diskussion zur Vorgehensweise bei der Verzahnung von technischer Planung und Umweltplanung	6
4. Austausch und Diskussion zu Konfliktschwerpunkten	8
5. Rückmeldungen zur geplanten Exkursion	10
6. Abschluss und Feedback zur Veranstaltung	11
Anhang.....	13

*Diese Dokumentation wurde von Zebralog in Zusammenarbeit mit der DEGES erstellt.
Ansprechpartnerinnen bei Zebralog sind Valérie Bennett und Helena Schmidt (info@a98-im-dialog.de).*

1. Einleitung

Am 16.09.2020 fand die dritte Sitzung der Planungswerkstätten im Beteiligungsverfahren „A 98 im Dialog“ statt.

27 Mitglieder haben an der Veranstaltung teilgenommen:

Dr. Martin Kistler	Ulrich Winkler
Karl-Heinz Hoffmann	Matthias Schupp
Dr. Philipp Frank	Hanspeter Ebner
Ulrich Krieger	Dr. Jörg Roth
Stefan Kaiser	Dr. Lothar Schlageter
Birgit Brandl	Sabina Bippus
Johannes Brandsch	Martina Maier
Ulrich Faigle	Katja Streit
Bruno Hilbert	Yvonne Feißt
Hauke Schneider	Lydia Lederer
Hans-Jürgen Bannasch	Jonas Tröndle
Felix Reichert	Caren-Denise Sigg
Reinhold Lederer	Markus Böhler
Roman Buck	

Neben den genannten Akteuren begleitete die DEGES als Vertreterin des Vorhabenträgers und fachliche Partnerin die Planungswerkstatt.

Für das Projektteam haben folgende Personen teilgenommen (inkl. der von der DEGES beauftragten Planungsbüros und ZebraLog):

Johannes Kuhn	DEGES
Stephan Siegert	DEGES
Jörg Nicklas	DEGES
Dr. Susanne Koss	DEGES
Patrick Gottschling	DEGES

Friedrich Wolff	Umweltplanung, UVS, LBP – Gruppe für ökologische Gutachten
Jürgen Schittenhelm	Umweltplanung, UVS, LBP – Baader Konzept GmbH
Johannes Mayer	Umweltplanung, Artenschutz – Arbeitsgruppe für Tierökologie und Planung GmbH
Achim Kiebel	Umweltplanung, Natura 2000 – FÖA Landschaftsplanung GmbH
Markus Kühn	Technische Planung – KREBS+KIEFER
Nick Loth	Technische Planung – BPS International
Dr. Oliver Märker	Moderationsbüro Zebralog
Helena Schmidt	Moderationsbüro Zebralog

Ziel der Veranstaltung war es, die Kenntnisse der Teilnehmenden zum Thema Umweltplanung zu vertiefen: Der Fokus lag auf dem fachlichen Vorgehen zur Analyse von Raumwiderständen unter Berücksichtigung der Natura 2000-Gebiete und des Artenschutzes.

Nach Beleuchtung dieser Aspekte ging es darauffolgend um die Verzahnung von Umweltplanung und technischer Planung für die Variantenfindung. Die gegebenen Informationen wurden während der Veranstaltung durch die Fachplaner erläutert, und mit den Teilnehmenden diskutiert sowie ergänzt.

Die Planungswerkstatt 2b schließt die Phase der fachlichen Qualifizierung im Beteiligungsprozess „A 98 im Dialog“, die im Herbst 2019 begonnen hatte, ab. Der Ablauf des Beteiligungsprozesses ist als [Grafik in der Mediathek: Ablauf Beteiligung und Fachplanung A 98 - Februar 2020](#) einsehbar.

Ablauf der Planungswerkstatt PW2b	
17:00 Uhr	Einlass und Informationen zum Hygienekonzept
17:20 Uhr	Begrüßung, Organisatorisches, Planungswerkstatt 2b im Gesamtverfahren
	Input 1: Ergebnisse der Grundlagenermittlung für die Umweltplanung
	Input 2: Vorgehensweisen bei der Verzahnung von technischer Planung und Umweltplanung
	Information zur geplanten Exkursion
	Arbeitsphase zu Konfliktschwerpunkten
19:15 Uhr	Pause
	Austausch und Diskussion zu Konfliktschwerpunkten
	Feedback zur geplanten Exkursion
20:30 Uhr	Zusammenfassung, Feedback und Ausblick

Dieser Bericht dokumentiert die Diskussionen in Form eines Fragen-Antwort-Katalogs, die während der Planungswerkstatt stattgefunden haben. Die fachlichen Informationen, die den Gesprächen zugrunde liegen, sind im [Informationsdossier](#) enthalten.

2. Diskussion zu den Zwischenergebnissen der Grundlagenermittlung für die Umweltplanung und der Raumwiderstandsanalyse

Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf die Inhalte des [Informationsdossiers auf S.4 bis 33](#).

Frage: Nach welcher Norm werden die Raumwiderstandsklassen gebildet?

Antwort: Wir arbeiten hier mit keiner Norm, sondern nach den Vorgaben einer Richtlinie zur Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS, 2008). Diese Richtlinie wird derzeit aktualisiert, eine Entwurfsfassung liegt vor. Diese Richtlinie gibt die Definition der Raumwiderstandsklassen und die entsprechenden Bewertungskriterien vor. Es handelt sich um eine Methode, die dem fachlichen Standard zur Erstellung von Raumwiderstandsanalysen entspricht.

Frage: Einige Raumwiderstände erscheinen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht nachvollziehbar. Woran liegt das?

Antwort: Bei den dargestellten Raumwiderständen handelt es sich um umwelt- und raumrelevante Sachdaten, die nach bestimmten Regeln bewertet und aggregiert werden. Insofern ist es möglich, dass sich örtliche Gegebenheiten (wie z.B. eine Streuobstwiese) als Sachinformation, die in die Bewertung einfließt, sich in der Raumwiderstandskarte nicht wiederfinden lässt (die Methodik ist im Infodossier erläutert). Die erhobenen Daten sind existierende Bestandsdaten von Behörden, die durch eigene Datenerhebungen ergänzt werden. Letzteres ist noch nicht vollumfänglich geschehen und kann bei wenigen Schutzgütern zu einer kleinflächigen Änderung der bisherigen Raumwiderstände führen.

Frage: Warum weisen Varianten der Bergtrasse Raumwiderstände auf, obwohl sie teilweise im Tunnel geführt werden?

Antwort: Die Raumwiderstände werden unter Berücksichtigung der Bestandssituation und des rechtlichen Schutzstatus hergeleitet und spiegeln die bewertete Bestandssituation wider. Die Herleitung der Raumwiderstände ist unabhängig von der technischen Ausführung einer Trassenvariante in Offenlage oder als Tunnel. Werden die Raumwiderstände mit den Trassenvarianten verzahnt, können besondere Konfliktbereiche mit unterschiedlichen Konfliktintensitäten identifiziert werden. Trassenvarianten in Offenlage werden i.d.R. mehr Konflikte verursachen als Trassenvarianten in Tunnellage (vgl. hierzu das Infodossier).

3. Diskussion zur Vorgehensweise bei der Verzahnung von technischer Planung und Umweltplanung

Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf die Inhalte des [Informationsdossiers auf S.26 bis 36](#).

Frage: Region und die Gemeinden haben Ziele definiert, was die A 98 "können" muss. Wie geht die DEGES mit diesen Zielen im Beteiligungsprozess um? Es wird eine Transparenz erwartet, warum gewisse Ziele nicht erreicht werden können.

Antwort: Die bisherigen Planungswerkstätten dienten der fachlichen Qualifikation der Mitglieder der Planungswerkstatt, damit eine spätere Entscheidung zur Variantenfindung von allen Beteiligten nachvollzogen und verstanden werden kann. Die Ziele (Region und Planungswerkstatt 1), die im Zuge des Beteiligungsprozesses übermittelt wurden, konnten zunächst wie in Planungswerkstatt 2a erläutert, in fachliche und prozessorientierte Ziele aufgeteilt werden. Während sich die prozessorientierten Ziele mit dem Ablauf der Planung beschäftigen, sind es die fachlichen Ziele, die nun mit den ersten Ergebnissen der Umwelt- und technischen Planung in Bezug gesetzt werden. Zusätzlich richtet sich der Gesamtprozess zur Voruntersuchung (Variantenfindung) nach den Vorgaben der „Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau (RE 2012)“. In dieser Richtlinie werden Kriterien genannt, die zwingend für die Voruntersuchung für alle Varianten geprüft und erläutert werden müssen. Auch hier gilt es, die genannten Ziele mit diesen Kriterien zu verschneiden. Die Ziele sind also nicht vergessen und werden im laufenden Planungsprozess beachtet. Eine transparente und nachvollziehbare Berücksichtigung der Ziele sowie belastbare Aussagen bzgl. der möglichen Zielerreichung können jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt des Beteiligungsprozesses gewährleistet werden.

Frage: In der Darstellung der Varianten wird eine gewisse Vorentscheidung gesehen, weil auch die alten Varianten berücksichtigt wurden. Ist dies so?

Antwort: Dies ist nicht so. Diese „alten“ Varianten müssen wir aus rechtlichen und fachplanerischen Gründen in die Planungsarbeiten miteinbeziehen, da diese das Ergebnis eines früheren Variantenvergleichs sind, daher als mögliche Varianten in Betracht kommen und hinsichtlich ihrer Optimierungsmöglichkeiten zu untersuchen sind. Wir müssen nicht nur begründen, warum am Ende der Planungsarbeiten einer Variante der Vorzug gegeben wird, sondern auch, warum alle anderen Varianten im Vergleich zur Vorzugslösung schlechter abschneiden. Darüber hinaus untersuchen wir Trassenvarianten, die wir aus ihren Prüfaufträgen der ersten Planungswerkstatt generiert haben. Alle Trassenvarianten werden mit den ermittelten Raumwiderständen verzahnt und weiter optimiert.

Frage: Warum ist die Modellierung bereits so genau?

Antwort: Das mag so wirken, ist jedoch nur eine Scheingenauigkeit. Tatsächlich ist die derzeitige Planung sehr grob.

Hinweis: Wir brauchen keine Autobahn.

Antwort: Mit dem Fernstraßen-Ausbaugesetz gibt es einen gesetzlichen Auftrag die Autobahn zu planen. Die DEGES hat kein Mandat, diesen Auftrag in Frage zu stellen. Natur und Mensch werden mit dem Vorhaben in Einklang gebracht.

Frage: Was ist mit den Anschlussstellen? Wie werden der Klimaschutz und die Biodiversität bewertet?

Antwort: Die Planung der Anschlussstellen wird auch jetzt schon in den Blick genommen. Doch sie erfordert eine höhere Planungstiefe, die jetzt noch nicht gegeben ist.

Das Klima als auch die biologische Vielfalt sind Schutzgüter nach dem Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung und werden demzufolge als eigenständige Schutzgüter in der Raumwiderstandsanalyse und auch der späteren Umweltverträglichkeitsstudie behandelt. Die detaillierten Bewertungskriterien zu den beiden Schutzgütern sind dem Infodossier zu entnehmen.

Hinweis: Die BIM-Filme sollten in der Mediathek abrufbar sein.

Antwort: Es wird geprüft, ob die BIM-Filme auf der Online-Plattform zur Verfügung gestellt werden können.

4. Austausch und Diskussion zu Konfliktschwerpunkten

Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf ausgewählte Konfliktschwerpunkte aus der Übersichtskarte im [Informationsdossier auf S.32](#).

Konkrete Konfliktschwerpunkte

Albbruck, Neubaugebiet „Eichhölzle II“

- Keine Anmerkungen

Südwesten von Albert, Wohn- und Mischgebiete in Rheinnähe

- Keine Anmerkungen

Querung des Albtals, südlich Hohenfels

- Es muss in die Bewertung auch einfließen, wie dringend eine Entlastung für die B 34 benötigt wird.

Antwort: Dies wird im Rahmen der Verkehrsprognose erfolgen.

Albbruck, Wohn- und Mischgebiete nördlich der Bahnlinie

- Nördlich von Waldshut im Bereich der Querung des Seltenbachtals erschließt sich die rote Konflikteintragung nicht, hier fehlen die Auswirkungen.

Antwort: In diesem Bereich ist ein Konfliktschwerpunkt identifiziert (Nr. 17), der sich insbesondere aus der Verzahnung der Varianten C1 und C2 und den Raumwiderständen der Kategorie IV (sehr hoch) und III (hoch) ergibt. Hier befinden sich z.B. Wohn- und Mischgebiete, siedlungsnahe Freiraumstrukturen sowie das NSG „Eibenkopf“, das Waldschutzgebiet „Eibenkopf“ und „Haspel“ sowie gesetzlich geschützte Waldbiotope etc.. Eine dezidierte Auswirkungsprognose wird noch durchgeführt und ist Gegenstand der noch auszuarbeitenden Umweltverträglichkeitsstudie.

Allgemein

Hinweis: Es muss in die Bewertung auch einfließen, wie dringend eine Entlastung für die B 34 benötigt wird.

Antwort: Dies wird im Rahmen der Verkehrsprognose erfolgen.

Hinweis: Für die kommende Planungswerkstatt sollte die Frage diskutiert werden, wie die Ziele der Region planerisch umgesetzt werden können.

Antwort: Dies ist so für die PW3 vorgesehen.

Hinweis: Eine Aussage zu den Auswirkungen der Bauphase auf die Arten fehlen in der Konfliktbetrachtung.

Antwort: In der jetzigen Planungsphase sind die stärksten Konflikte betrachtet worden. Die vorgestellten Ergebnisse sind ein Zwischenstand. Im Zuge der weiteren Planung kommen auch die baubedingten Auswirkungen hinzu.

Hinweis: Bei einer Tunnellösung der Bergvariante wäre eine Anschlussstelle zur B500 trotzdem möglich - in Stuttgart gibt es ähnliche Anschlussstellen, die im Tunnel liegen.

Antwort: Dies ist eine technisch schwierige Lösung, weil der Berg zu hoch ist. Parallele Rampen für eine Anschlussstelle zur B 500 hätten in jede Richtung eine Länge von rund 3 km.

Hinweis: Es wird begrüßt, dass mit der Raumwiderstandsanalyse erste Fakten auf den Tisch gelegt wurden. Dennoch ist unklar, wie die Trassen auf dieser Basis zustande kommen. Es wird eine "Übersetzung" für jede Trasse gewünscht, inwieweit die Ziele der Region mit der Trasse erfüllt bzw. nicht erfüllt werden können.

Antwort: Eine Herleitung der vorliegenden Trassenvarianten ist für die kommende Planungswerkstatt vorgesehen. Die Ziele müssen zunächst in Kriterien übersetzt werden, da am Ende die Trassenfindung anhand dieser Kriterien erfolgt. Eine Übersetzung der Ziele / Kriterien und Trassen ist zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Frage: Einzelne Trassen werden nicht weiter berücksichtigt, da bei diesen eine Anschlussstelle zur B 500 nicht möglich ist. Ist die Anschlussstelle B500 somit ein Killerargument?

Antwort: Eine mögliche Anschlussstelle der B 500 ist keineswegs ein Killerargument für jede Trassenvariante. Dennoch sind die Varianten auch im Hinblick einer möglichen Anschlussstelle der B 500 miteinander zu vergleichen (anhand der Kriterien aus der RE2012). Weiter hat der Verkehrsgutachter bewusst die Untersuchungen möglicher Anschlussstellen im Verkehrsgutachten zu berücksichtigen, um die Verteilung der Verkehre diesbezüglich bewerten zu können und die Notwendigkeit einer Anschlussstelle aufzuzeigen.

Hinweis: Diese Veranstaltung ist keine Werkstatt, sondern eine Informationsveranstaltung. Es werden Trassenvarianten präsentiert, die nicht transparent sind. Das ist keine Beteiligung.

Antwort: Derzeit befinden wir uns noch in der Qualifizierungsphase des Gremiums Planungswerkstatt. Dies entspricht dem Ablauf des Beteiligungsprozesses [[Grafik zur Veranschaulichung in der Mediathek: Ablauf Beteiligung und Fachplanung A 98 - Februar 2020](#)], so wie er zu Beginn gemeinsam abgestimmt wurde. Die sichtbaren Trassenvarianten sind Zwischenstände der bisher groben Planungen und beinhalten auch Zwischenergebnisse der Prüfaufträge aus der PW1. Den Hinweis hierzu nochmals eine umfassende Orientierung zu geben, wird für den weiteren Prozess aufgenommen.

5. Rückmeldungen zur geplanten Exkursion

Anmerkung: Diese Diskussion bezieht sich auf die Inhalte des [Informationsdossiers auf S.45](#).

Start- und Endpunkt

- Die Exkursion könnte auf dem Hof des Landratsamtes beginnen, weil dort die B34 und der "Ochsenbuckel" gut gesehen werden kann. Es darf keine Null-Variante geben. Die Tiefgarage des Landratsamtes würde dann zum Parken zur Verfügung gestellt.
- Wegen des Einkaufstourismus' gibt es kaum Parkmöglichkeiten am Bahnhof Waldshut.

Exkursionsroute und allgemeiner Verlauf

- Die Trennungswirkung der A 98 sollte in einigen Bereichen betrachtet und diskutiert werden.
- Der Punkt 6 sollte nach Osten verschoben werden, weil das Albtal dort besser einzusehen ist (mit Skizze).
- Die Taltrassenpunkte sind aufgrund der täglichen Durchfahrt bekannt. Daher sollte eher die Bergtrasse angesteuert werden.
- Das Eschbacher Tal nördlich von Dogern könnte besichtigt werden (Ziegelhütte, in Richtung Wald).

6. Abschluss und Feedback zur Veranstaltung

Nach der digitalen Planungswerkstatt 2a haben die Teilnehmenden sowohl auf Seiten der Werkstatt-Mitglieder als auch auf Seiten des Projektteams zum Ausdruck gebracht, dass eine Präsenzveranstaltung vor Ort bevorzugt wird, wenn diese Form der Zusammenkunft wieder möglich ist. So fand die Planungswerkstatt 2b wieder vor Ort in der Region statt.

Wegen der Sars-Covid-19-Pandemie mussten trotzdem besonderen Hygienevorgaben eingehalten werden: Jede*r Teilnehmende saß an einem Einzelplatz mit separaten Arbeitsunterlagen, das Catering wurde einzeln und verpackt angeboten und Abstände sowie geregelte Gehrichtungen wurden eingehalten.

Am Ende der Veranstaltung wurde eine Umfrage durchgeführt, um Feedback zu diesem Format zu erhalten.

Hierbei konnten die Teilnehmenden farbige Karten zeigen, bei denen

GRÜN Zustimmung („Das war gut. Daumen hoch dafür.“),

GELB Hinweise und Ergänzungen („Darauf möchte ich hinweisen. Das fand ich bemerkenswert und besonders wichtig.“) und

ROT Verbesserungswünsche („Das war schlecht. Dafür zeige ich eine rote Karte.“) bedeutete.

Auch konnten konkrete Hinweise auf den Karten verschriftlicht und dem Projektteam hinterlassen werden.

Die Teilnehmenden zeigten bei der Feedback-Umfrage überwiegend grüne / gelbe und vereinzelt auch gelb / rote Karten.

Am Platz hinterlassen wurden folgende Karten:

- **GRÜN** – **8 Beiträge**
- **GELB** – **11 Beiträge**
- **ROT** – **7 Beiträge**

Die schriftlichen Anmerkungen bezogen sich auf die folgenden Themen:

GRÜN

- Vorbereitung, Struktur und Vorab-Informationen (Informationsdossier)
- Sichtbarkeit erster Trassenvarianten
- Inhalte (Raumwiderstände, Umwelt-Teil)

GELB

- Veranstaltungsformat und -charakter (Einzeltische, Informations-Schwerpunkt)
- Hinweise zur Trassenführung und relevanten Aspekten (Planungsstand besser verdeutlichen, Integration Ziele der Region nachvollziehbar machen)
- Akustik in der Veranstaltung (teils schlechte Mikrofon-Technik)

ROT

- Nachvollziehbarkeit der dargestellten Trassenvarianten (bessere Nachvollziehbarkeit gewünscht)
- Hinweise zur konkreten Trassengestaltung (B 500)
- Format der Beteiligung (Interaktion / Diskussion)
- Akustik in der Veranstaltung (teils schlechte Mikrofon-Technik)

Die Karten mit den zitierten Schriftbeiträgen finden Sie im Anhang der Dokumentation.

Dieses konstruktive Feedback der Teilnehmenden wird vom Projektteam für den weiteren Prozess berücksichtigt.

Anhang

Schriftliche Anmerkungen auf den Feedback-Karten:

Darstellung Raumwiderstände / Qualifizierung war sehr gut!	Ich fand es gut, dass schon einige Varianten eingezeichnet waren, wo zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden kann welche in Frage kommen und welche nicht. Gute Organisation!	War prima, Danke für den Einsatz
Prinzipiell gut! Gut dass es schon zwei Varianten gibt!	Die Veranstaltung war gut strukturiert und ich habe mich auch als „Neuling“ gut zurechtgefunden.	Die Vorabinformationen waren <u>sehr</u> hilfreich und die Ausdrucke und Unterlagen auf dem Tisch ebenso. Toll. Bitte weiter so!
Offene Diskussionskultur! Gute Vorbereitung der Veranstaltung war möglich	Umwelt-Teil war sehr gut, insbesondere das vorher zugeschickte Dossier.	Planungswerkstatt Informationswerkstatt
Die B 500 muss an die Autobahn angebunden, weil... 1. nur so die Stadt WT vom Verkehr entlastet wird 2. das neuen Krankenhaus in Albruck ohne Umweg angefahren werden muss.	Ziele der Region / Varianten / Trassen bearbeiten!	Akustik war schwierig
Keine Arbeitsaufgaben bitte mehr! Das ist keine Schule!	Es war gut die ersten Trassen zu sehen! Die optimierte Trasse „Tunnel“ fehlt mir noch. Auch wenn sie evtl. etwas kostet. Der Exkursionstermin wäre Freitagmittag besser, 25.9.2020	Die Vortragenden waren teilweise schlecht zu verstehen (Mikrofon zu weit weg). Die Präsentationen waren hinten schlecht einsehbar. Daher hinten auch ergänzende Tischpräsentation auslegen.
Faktor Zerschneidung Landschaft / fehlende Vernetzung wurde nicht berücksichtigt	Präsentation Umweltgutachten am Beispiel / etwas klarer. Zielstellung klarer herausarbeiten. Trassenplanungsstand hätte nicht erst auf Nachfrage erläutert werden dürfen!	Diskussion zu sehr auf Trassen zugeschnitten! Untersuchung: Anschlussstelle B 500 überhaupt notwendig?

<p>In den einleitenden Vorträgen zu wenig deutlich wurde der Charakter eines iterativen Prozesses und die Position der Raumanalyse als Screeningelement zur Identifizierung der „faktischen“ Konfliktschwerpunkte. (Steckbriefen) Die Bögen der Konfliktschwerpunkte →</p>	<p>→ gingen schon wieder zu sehr ins Klein/ Klein. Eigentlich sollten die Ziele der RA sein NoGo's zu identifizieren. Aufgabe wird es sein, diese Bereiche wieder in den größeren Zusammenhang zu stellen (z.B. mit „rot“) und den regionalen Zielen.</p>	<p>Einfluß B 500 ist kritisch zu sehen!</p>
<p>Die Mikrofon-/Lautsprecheranlage war schlecht; im hinteren Bereich war das Zuhören sehr schwierig!</p>	<p>Trassenwahlen war nicht nachvollziehbar</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Akustik war zum Teil Sauschlecht! 2. Trassen-Teil war zu früh, und nicht transparent.
<p>Man macht sich als engagierter Bürger ja auch Gedanken über eine <u>Gesamtlösung</u>, weil man sich mit der Verkehrssituation, Landschaft usw. auskennt. Ich finde es sehr schade, dass dies nie gefragt wurde – ein Zettelchen hier, ein Kommentar dort, →</p>	<p>→ Wortmeldungen bitte nur zum aktuellen Diskussionsgegenstand... das ist unbefriedigend. Man hat mir erzählt, dass an der 1. Planungswerkstatt die Teilnehmer <u>wild zusammengewürfelt</u> an den Tischen saßen, aber nur <u>1</u> Plan pro Tisch zum Reinzeichnen vor sich hatten.</p>	<p>→ Da war ich sehr enttäuscht. Ich gehe doch auf eine solche Veranstaltung, um <u>gehört zu werden</u>. Und nicht um mit anderen, die ich nicht kenne, zu diskutieren! Die Diskussion hat schon längst im Familien- und Bekanntenkreis stattgefunden!</p>
<p>Vorgehensweise der PW 1: Karte auf dem Tisch, Trasse einzeichnen war ungünstig, da Raumwiderstände nicht bekannt. Und führt zum Problem in PW 2b. Ziele wurden in PW 1 eingesammelt, aber das Ziel einer Einigung über →</p>	<p>→ Kriterien wurde nicht erreicht und auch bisher nicht nachgeholt. Eindruck: „Wir tun so als ob, DEGES macht aber was sie „will“. Was die Region will spielt keine Rolle, BVWP über alles – das ist keine Bürgerbeteiligung.</p>	<p>Für mich waren viele Beiträge akustisch nicht verständlich, da zu leise oder undeutlich gesprochen wurde. Referenten müssen üben mit einem Mikrofon zu sprechen. (vielleicht höre ich nicht mehr gut genug?)</p>