



Eine Entscheidung für die Region

Die MTU Friedrichshafen möchte weiter wachsen – und dies auch direkt vor der Haustür. Damit die MTU dieses Wachstum bewerkstelligen und die bestehende Produktion am Standort Friedrichshafen erhalten und weiter ausbauen kann, benötigt sie eine moderne Logistik. Den wichtigsten Bestandteil, ein Materialwirtschaftszentrum, möchte das Unternehmen am Südrand Klufterns verwirklichen. Dazu hat die Stadt Friedrichshafen MTU eine Fläche angeboten. Vor den ersten Entscheidungen im Ortschaftsrat und im Gemeinderat möchten wir Sie über Beweggründe und Pläne näher informieren.

+++ Standortsicherung für die MTU-Werke in Friedrichshafen und Zulieferer mit tausenden Mitarbeitern in der gesamten Bodenseeregion

+++ 130 neue Arbeitsplätze in Kluftern

+++ Zentrale Materialwirtschaft bringt ökologische Vorteile für die Region

Für mehr Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz

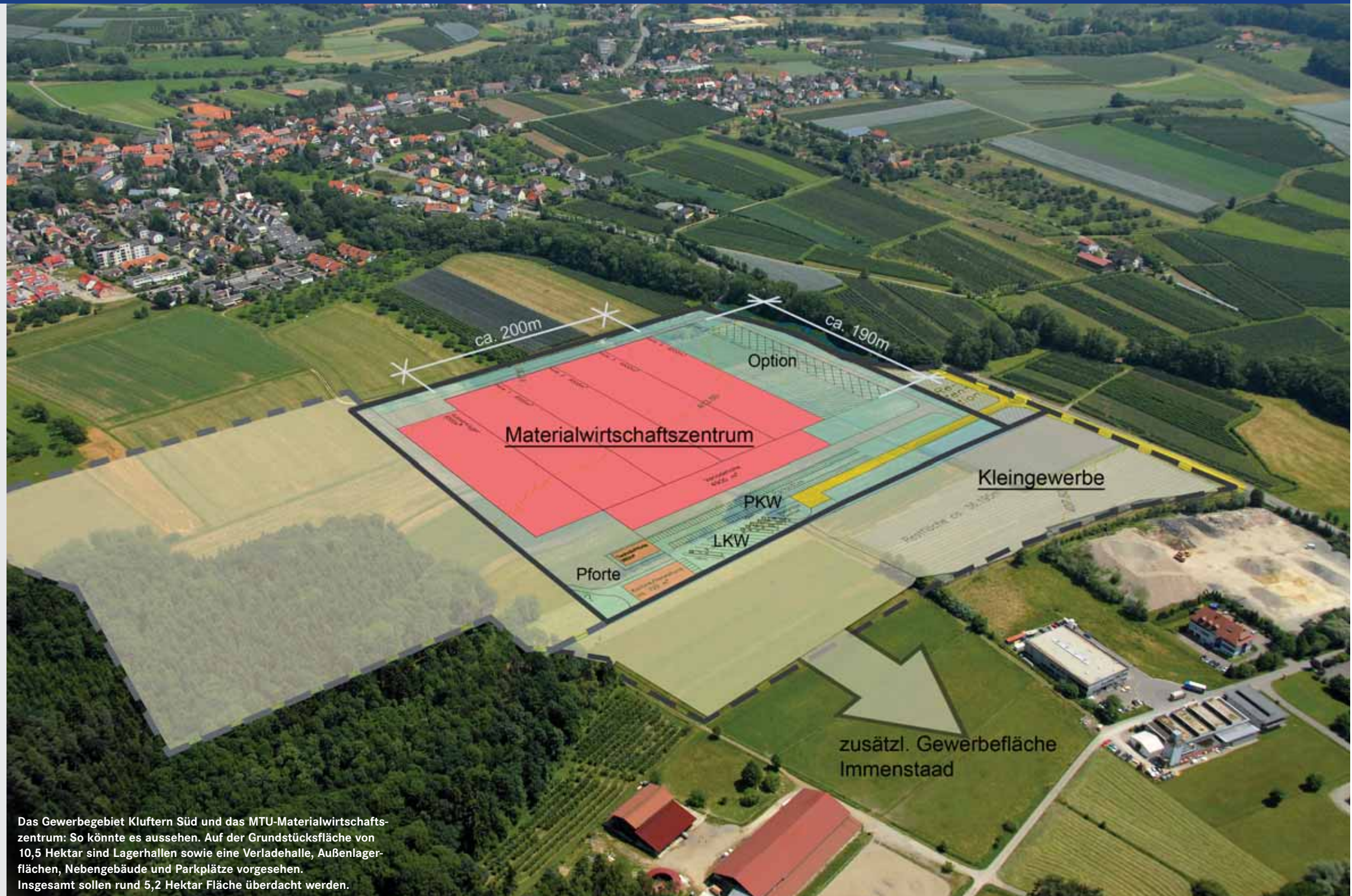
Die Tognum-Tochtergesellschaft MTU Friedrichshafen ist in jüngster Vergangenheit überdurchschnittlich stark gewachsen – nicht nur Dank der starken Konjunktur, sondern weil die Tognum-Gruppe mit ihrer Selbstständigkeit einen sehr erfolgreichen Wachstumskurs einschlagen konnte. Etwa 50 Millionen Euro hat das Unternehmen alleine in die Infrastruktur der Werke in Friedrichshafen und Manzell investiert. Die Motorenproduktion in Friedrichshafen ist entsprechend kräftig gestiegen.

Das Unternehmen will weiter wachsen – auch in der Bodensee-region. Die Fertigungs- und Montageflächen in beiden Werken reichen dafür aber schon jetzt nicht mehr aus, beide Werke platzen buchstäblich aus allen Nähten. Zudem führt die bestehende zersplitterte Lagerstruktur mit zehn Außenlagern zu immer größeren Problemen: Es sind viele unwirtschaftliche Lastwagen-Fahrten nötig, die das Verkehrsaufkommen in der gesamten Region erhöhen und außerdem die Umwelt belasten. Angesichts der höheren Nachfrage nach MTU-Motoren wird es zunehmend schwerer, die für die Fertigung und Montage eines Motors benötigten Teile pünktlich in die Werke zu liefern. Daher ist geplant, das Lager und die Produktionslogistik an einem Standort zu konzentrieren. So kann das Unternehmen mit dem gewonnenen Platz in Friedrichshafen insgesamt weiter wachsen und die benötigten Teile schneller und zuverlässiger zur Verarbeitung in die Werke bringen.

Die MTU Friedrichshafen heute

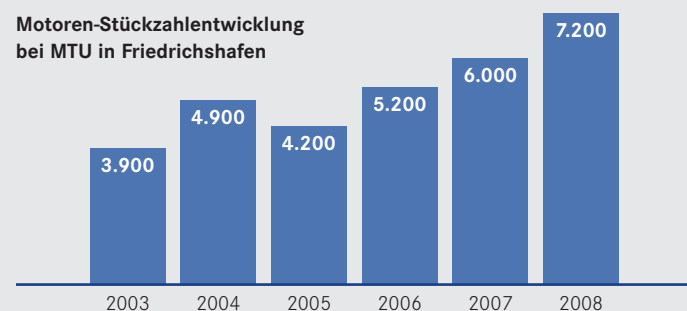
Der größte Teil des Umsatzes der Tognum-Gruppe in Höhe von 2,8 Milliarden Euro im Jahr 2007 geht letztlich auf Produkte aus Friedrichshafen zurück.

Im Jahr 2008 werden etwa 7.200 große Dieselmotoren Friedrichshafen verlassen. Zum Vergleich: Im Jahr 2005 wurden knapp 4.200 Motoren gebaut. Ein Ausblick: MTU stellt sich darauf ein, in Friedrichshafen rund 10.000 Motoren pro Jahr zu produzieren. Gleichzeitig wächst das Geschäft mit Ersatzteilen sowie mit der Wartung von Motoren und Antriebsanlagen um mindestens 12 Prozent jährlich.



Das Gewerbegebiet Kluffern Süd und das MTU-Materialwirtschaftszentrum: So könnte es aussehen. Auf der Grundstücksfläche von 10,5 Hektar sind Lagerhallen sowie eine Verladehalle, Außenlagerflächen, Nebengebäude und Parkplätze vorgesehen. Insgesamt sollen rund 5,2 Hektar Fläche überdacht werden.

Motoren-Stückzahlentwicklung bei MTU in Friedrichshafen

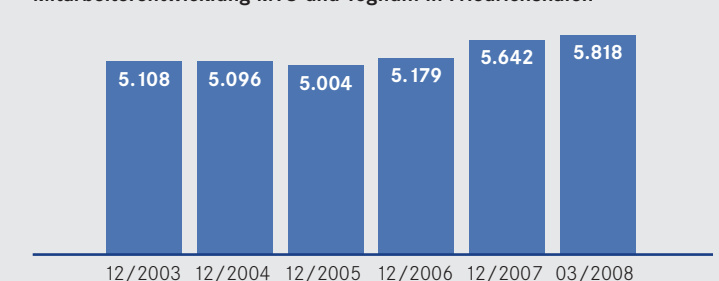


Die MTU und die Region Friedrichshafen

Derzeit beschäftigt die Tognum-Gruppe in Friedrichshafen etwa 5800 Mitarbeiter (Stand Ende März 2008) und ist damit der zweitgrößte Arbeitgeber. Allein in den Jahren 2007 und 2008 wurden 800 Arbeitsplätze geschaffen. Der mit Abstand größte Teil der MTU-Motoren wird in Friedrichshafen hergestellt. „Hier schlägt das Herz der MTU“, sagt Dr. Gerd-Michael Wolters, Vorstand der Tognum AG und Geschäftsführer der MTU Friedrichshafen.

Etwa 500 Lieferanten am nördlichen Bodenseeufer und im Hinterland arbeiten mit der MTU zusammen. Sie lieferten im Jahr 2007 an MTU Produktions- und Nichtproduktionsmaterial im Wert von 150 Millionen. Damit arbeiten nach volkswirtschaftlicher Rechnung etwa über 1000 weitere Menschen in der Region mittelbar für MTU.

Mitarbeiterentwicklung MTU und Tognum in Friedrichshafen



Wozu braucht die MTU ein Materialwirtschaftszentrum?

Im Materialwirtschaftszentrum (MWZ) werden Teile von Zulieferern und aus der Fertigung entgegengenommen, geprüft, registriert und eingelagert. Je nach Montageplanung werden die für den Zusammenbau eines Motors benötigten Teile auf so genannten Montageregalwagen zusammengestellt, damit die Mitarbeiter an der Montagelinie genau die richtigen Teile in exakter Stückzahl an einem dafür bestimmten Platz finden. Auch werden einzelne Baugruppen im Materialwirtschaftszentrum bereits vormontiert. „Dieser logistische Prozess ist ein wesentlicher Teil der Wertschöpfungskette“, sagt MTU-Logistikleiter Bernd Baader. In Einzelfällen sollen im MWZ auch fertige Motoren gelagert werden.

Wozu eine zentrale Materialwirtschaft?

Das 28 Jahre alte Materialwirtschaftszentrum im Werk 2 in Manzell kann mit der Produktionssteigerung und dem wachsenden Ersatzteilgeschäft nicht mithalten. Deshalb wurden 10 Außenlager in Friedrichshafen, der näheren Umgebung, aber auch in Biberach und Rot an der Rot gemietet. Das erschwert das Zusammenführen der bis zu 1800 Einzelteile, aus denen ein MTU-Motor bestehen kann. Leerfahrten und Zusatzfahrten sind nötig. Das ist unwirtschaftlich, schadet der Umwelt und sorgt für Stockungen in der Montage.

Diese Situation ist nicht länger tragbar, wenn die MTU konkurrenzfähig bleiben will. Eine zentrale Materialwirtschaft möglichst nahe bei Fertigung und Montage ermöglicht bessere logistische Prozesse, höhere Wirtschaftlichkeit, höhere Liefertreue, verringert die Zahl der Leerfahrten mit Lastwagen und schont so die Umwelt in der Region.

Mit der Ausgliederung aus dem Werk 2 schafft MTU Platz für die dringend notwendige Erhöhung ihrer Montage- und Fertigungskapazitäten. Denn auf den bestehenden Geländen sind so gut wie alle Flächen bebaut. Ebenso kann die Direktanlieferung von sehr oft benötigten Teilen durch die Zulieferer in die Werke ausgeweitet werden. Die Versorgung der Kunden mit MTU-Ersatzteilen wurde bereits in das neue Ersatzteil-Logistikzentrum in Bamberg bei Überlingen verlagert.

Wie groß wird das MWZ?

Ziel ist es, alle Teile, die für die Montage eines Motors benötigt werden, an einem Ort zu lagern, um die Regalwagen zu bestücken. Alle Materialien von der Dichtungsscheibe bis zum Kurbelgehäuse werden in Regallagern und einem automatisierten Kleinteilelager vorgehalten. Geplant ist ein gestuftes Gebäude mit Höhen von 8 bis 10 und 15 bis 17 Metern, das sich in das Gelände einfügt und so nur teilweise zu sehen sein wird.

Wie sichert das MWZ Arbeitsplätze?

Nur der Bau des MWZ versetzt MTU in die Lage, die Stückzahlen der heutigen Motorenproduktion abzusichern. Und sie hat dadurch die Möglichkeit, die Stückzahlen zukünftig weiter zu steigern. Gelingt

Was passiert in einem Materialwirtschaftszentrum?



Das heutige MTU-Materialwirtschaftszentrum: Im automatischen Kleinteilelager werden die für den Zusammenbau eines Motors benötigten Teile kommissioniert.



In so genannten Montageregalwagen werden sämtliche Teile aus den verschiedenen Lagerbereichen zusammengeführt: Die richtigen Teile liegen in der exakten Stückzahl an einer dafür vorgesehenen Stelle im Regal.



Im Werk entnehmen die Montagemitarbeiter die Teile aus den Regalwagen und bauen daraus den kompletten Motor.

dies am Standort Friedrichshafen nicht, müssen zwangsläufig Teile der Produktion aus Friedrichshafen abgezogen werden. Dann müssen die Motoren dort produziert werden, wo Wachstum ermöglicht wird, was zwangsläufig den Verlust von Arbeitsplätzen in der Bodenseeregion zur Folge hätte – im Unternehmen selber, bei Zulieferern sowie bei Handel, Handwerk und Dienstleistern.

Welche Verkehrsmenge ist zu erwarten?

Für die Anlieferung und Abholung von Teilen und Motoren sind täglich etwa 100 Lastwagenanfahrten erforderlich, der Verkehr zwischen dem Materialwirtschaftszentrum und den beiden Friedrichshafener Werken erfolgt mit etwa 30 bis 35 Lastwagenfahrten.



Grundlage: Topographische Karte 1:50.000, Ausschnitt aus Blatt L8322 Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (www.liv-bw.de), 27.02.2003, A.z.: 2851.2-D/2106

Was tut die MTU, um die Anwohner vor Verkehrslärm zu schützen?

Die Zufahrt zum Materialwirtschaftszentrum soll am Südrand des Gewerbegebiets von der Landesstraße 207 aus erfolgen. Auf der Südseite des Gebäudes entstehen die Zufahrt, die Pforte, die Parkplätze für Lastwagen und Personenwagen sowie die geschlossene Verladehalle. Das Gebäude selber wirkt in Richtung Kluftern wie eine große Lärmschutzwand.

Ob ergänzende Lärmschutzmaßnahmen nötig sind, wird durch ein Gutachten im Bauleitplan-Verfahren durch die Stadt geklärt.

Welche Strecke fahren die Lastwagen?

So gut wie der gesamte Lastwagenverkehr soll über die Bundesstraße 31 erfolgen. Das wird mit den Spediteuren vertraglich vereinbart. Eine Streckenführung über Kluftern, Efrizweiler und Spaltenstein ist zudem wegen der niedrigen Bahnbrücke und mehrerer enger Kurven nicht sinnvoll.

Etwa die Hälfte des Materialwirtschaftsverkehrs führt bereits heute vom Lager, das die Firma Schenker im Immenstaader Gewerbegebiet Steigwiesen betreibt, über die Landesstraße 207,

den Dornier-Knoten und Fischbach zum Manzeller Werk 2.

Laut einer Erhebung aus dem Jahr 2005 (neue Zahlen werden im Herbst 2008 ermittelt) fahren zwischen Fischbach und Immenstaad täglich 23.238 Fahrzeuge, davon 2.033 Güterfahrzeuge. Durch den Verkehr des Materialwirtschaftszentrums steigt der Güterverkehr um etwa 4 Prozent, der Gesamtverkehr um nur etwa 0,7 Prozent. Nicht abgezogen sind Fahrten, die auf Grund der verbesserten Logistik entfallen können.

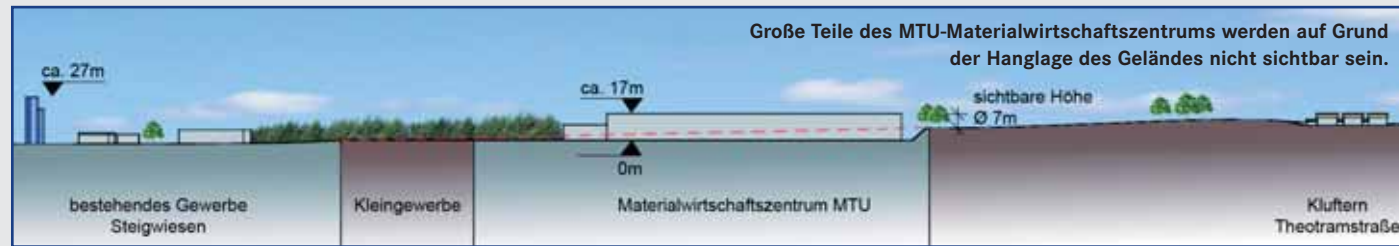
Weil MTU den Verkehr weitgehend steuern kann und die Verkehrsmenge insgesamt reduziert wird, ist für Kluftern keine wesentliche Erhöhung der Verkehrsmenge zu erwarten. Sehr häufig benötigte Teile werden künftig nicht über das Materialwirtschaftszentrum geleitet, sondern direkt in den Werken angeliefert.

Wann ist der meiste Verkehr zu erwarten?

Im MWZ soll werktags von 6 bis 22 Uhr gearbeitet werden. Der größte Teil der Anlieferungen und Abholungen wird zwischen 7 und 17 Uhr erwartet. Sollte ein Lastzug nachts ankommen, sind Parkplätze auf der Südseite, Verpflegungseinrichtungen und sanitäre Anlagen vorhanden.



Entscheidung für die Region: Das MTU-Materialwirtschaftszentrum



Welche Lärmentwicklung ist zu erwarten?

Die Erschließung des MWZ von Süden befindet sich etwa 400 Meter von der Wohnbebauung Kluftern entfernt. Die Verkehrsgereusche werden in Kluftern also kaum wahrnehmbar sein. Das Gebäude selber fungiert als Geräuschbarriere. Lastwagen werden in einer geschlossenen Halle be- und entladen. Vom Betrieb im Inneren geht keine Lärmbelastung aus. Regalbediengeräte und Stapler werden elektrisch betrieben.

Wie sieht das Materialwirtschaftszentrum aus?

Die Architektur des Gebäudes ist zweckmäßig gehalten, wobei die MTU Wert auf eine ansprechende optische Gestaltung legt (ein gutes Beispiel dafür ist das neue Ersatzteil-Logistikzentrum in Bamberg bei Überlingen, siehe vorherige Seite). Das Lagergebäude ist etwa 200 Meter breit und 190 Meter tief. Dazu kommen Außenlager, eine Verladehalle, Büros und Nebengebäude.

Wie hoch wird das Gebäude?

Das MWZ ist kein Hochregallager. Der höchste Gebäudeteil misst etwa 17 Meter. Weil das Gelände von Norden nach Süden etwa 10 Meter abfällt, für das Gebäude aber eine ebene Fläche benötigt wird, „verschwinden“ etwa 10 Meter auf Grund der Hanglage im Gelände. Auf der Nordseite werden also nur 7 Meter über der Erdoberfläche herausragen. Damit ist es von Kluftern kaum zu sehen.

Was passiert mit dem Schenker-Lager?

Das derzeit von der Firma Schenker im Immenstaader Gewerbegebiet Steigwiesen betriebene MTU-Lager soll weiter als Lager für die MTU genutzt werden. Hier soll Nichtproduktionsmaterial gelagert werden, das seltener benötigt wird. Von diesem Lager wird deutlich weniger Verkehr als heute ausgehen.

Wie viele Arbeitsplätze entstehen?

Es werden voraussichtlich 130 Menschen im MWZ arbeiten. Etwa 15 werden Mitarbeiter von der MTU sein. Circa 115 Mitarbeiter sind beim Logistikspezialisten beschäftigt, der das Materialwirtschaftszentrum betreiben wird.

Wie viel Fläche wird benötigt?

Für das Materialwirtschaftszentrum wird eine Grundstücksfläche von 10,5 Hektar benötigt. Etwa die Hälfte davon wird bebaut. Insgesamt werden etwa 5,2 Hektar überdacht (Lagerhallen, Verladehalle, Büros).

Warum Kluftern?

Das Gelände in Kluftern ist das einzige passende, das die Stadt Friedrichshafen nach eingehender Prüfung der MTU Friedrichshafen zu diesem Zweck anbieten konnte. Die relativ geringe Entfernung von sechs Kilometern zum Werk 2 in Manzell ist nah genug, um eine zuverlässige Versorgung mit Produktionsmaterial sicher zu stellen.

Gibt es einen Zusammenhang des MWZ mit der Baureihe-1600-Montage?

Für die Montage der künftigen Motorenbaureihe 1600 benötigt die MTU zusätzliche Flächen außerhalb der bisherigen Werksgebiete, da dort nicht mehr genügend Platz vorhanden ist. Bei entsprechendem Platzangebot könnte die Baureihe-1600-Montage auch in unmittelbarer Nähe zum Materialwirtschaftszentrum angesiedelt werden. Das Montagewerk wird logistisch separat versorgt werden. Synergieeffekte würden durch die gemeinsame Nutzung der Infrastruktur wie Zufahrt, Werksschutz, Kantine und Parkflächen für Personen- und Lastwagen entstehen. Der Gesamtflächenbedarf würde dadurch reduziert.

Wie groß muss das Gelände sein?

Für das Montagewerk Baureihe 1600 werden 6,5 Hektar Land benötigt. Die überdachte Fläche wird etwa 3 Hektar groß sein.

Wie viel Verkehr entsteht durch ein 1600-er-Werk?

Wenn die Serienproduktion komplett hochgelaufen ist sollen pro Jahr etwa 20.000 Motoren dieser Baureihe montiert werden. Dazu werden etwa 60 Lastwagen pro Tag zur Anlieferung der Teile und zum Abtransport der fertigen Motoren nötig sein.

Wie viele Mitarbeiter werden dort beschäftigt sein?

Zur Montage der Baureihe 1600 werden nach heutigem Kenntnisstand 200 bis 250 Mitarbeiter benötigt.

Wann fällt die Entscheidung über die 1600-er-Montage?

MTU verhandelt derzeit über die Einrichtung einer zeitlich befristeten Pilotmontage für den Produktionsbeginn der Baureihe 1600 in der Region. Später soll die Montage in ein neues Montagewerk umziehen, in dem dann die eigentliche Serienmontage stattfindet. Eine Entscheidung über den Standort fällt im Jahr 2010.

Stadt Friedrichshafen: Standortsuche

FRIEDRICHSHAFEN



Wieso hat die Stadt keine Flächen für die MTU vorgehalten?

Die MTU hat bei der Flächenabfrage im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans im Jahr 2005 keinen Bedarf angemeldet, denn damals wurde von der MTU dieses dynamische Wachstum des Unternehmens nicht vorhergesehen. Daher wurden keine Neulflächen in der jetzt erforderlichen Größenordnung ausgewiesen.

Welche Kriterien waren für die Standortsuche wichtig?

Sieben Kriterien waren maßgebend:

- Eine gute Verkehrsanbindung
- Ein optimaler Grundstückszuschnitt
- Erweiterungsmöglichkeiten
- Die möglichst geringe Beeinträchtigung von Wohnstrukturen
- Die verträgliche Einbindung in den Landschaftsraum
- Geeignete topographische Verhältnisse
- Anknüpfung an vorhandenes Gewerbegebiet

Welche Alternativstandorte wurden überprüft?

Standort Seewald / Flughafen

Gründe gegen diesen Standort:

- Ein für ein MWZ zu schmaler Grundstückszuschnitt (nur eine Gebäudetiefe von max. 100 m möglich)
- Eingeschränkte Erweiterungsmöglichkeiten
- Das Grundstück wird durch die Kreisstraße 7728 und durch die geplante Güterzug-Umfahrungskurve der DB (NEAT-Strecke) zerschnitten
- Durch großflächigen Eingriff in Waldgebiete (Waldersatzflächen erforderlich) und die Inanspruchnahme von Feuchtgebieten östlich des Waldes sind große ökologische Probleme zu erwarten

Standort Hirschlatt

Gründe gegen diesen Standort:

- Die Verkehrsanbindung ohne B 30 neu ist problematisch
- An Messetagen gibt es eine Überlagerung mit dem Messeverkehr (K 7726). Dadurch besteht die Gefahr einer potenziellen Ausweichroute durch Hirschlatt/Ailingen.
- Benachbarte Wohnsiedlung
- Schlechte Einfügung in vorhandene Siedlungs- und

Nutzungsstrukturen (keine gewerblichen Nutzungen in der Nähe)

- Keine ausreichende Flächengröße für den Bedarf der MTU
- Keine Erweiterungsmöglichkeiten auf demselben Areal
- Voraussichtlich ökologische Problematik durch Zerschneidung von Grün- und Vernetzungskorridoren
- Schlechte Einbindung in den Landschaftsraum
- Großvolumige Bauten sind dort ein Fremdkörper

Standort Fischbach-West

Gründe gegen diesen Standort:

- Direkt benachbarte Wohnsiedlung (Entfernung geringer als 50 Meter)
- Ungeeigneter Grundstückszuschnitt (bei Berücksichtigung Trasse B 31 neu)
- Großräumiger Baukörper in der Nähe des Bodenseeufer
- Schlechte Einbindung in Landschaftsraum
- Keine ausreichende Flächengröße für Bedarf der MTU
- Keine Erweiterungsmöglichkeiten darstellbar
- Durch Zerschneidung von Grün- und Vernetzungskorridoren (Seeufer-Hinterland) sind große ökologische Bedenken zu erwarten. Im Landschaftsplan ist das Gebiet vollständig als Ökopool-Potenzialfläche ausgewiesen
- Ausgleichskonzept B 31 neu wird nahezu vollständig in Frage gestellt (starke Betroffenheit mehrerer Landwirte)
- Gelände liegt großteils im Überschwemmungsgebiet des Lipbach (wasserrechtliche Tabuzone)

Wie werden die Flächen im anvisierten Gebiet in Kluftern derzeit genutzt?

Es sind überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächenstrukturen (Intensivobstanlagen, Wiesen, Äcker). Im nordwestlichen Teilbereich werden auch Waldgebiete (Mischwaldstrukturen) einbezogen. Im Gebiet sind verschiedene kartierte Biotopstrukturen betroffen. Die Eingriffe in die ökologischen Strukturen sind im weiteren Bebauungsplan-Verfahren in einem Gutachten zu prüfen und zu bewerten.

Wie sieht die Flächenaufteilung aus?

10,5 Hektar für das Materialwirtschaftszentrum, 6,5 Hektar für ein eventuelles Montagewerk, übrige Fläche für Kleingewerbe auf Gemarkung Friedrichshafen.

Wären weitere Flächen bei geringerem Größenbedarf denkbar?

Weitere realistische Flächenpotentiale sind in Friedrichshafen nicht vorhanden. Da für den Bau des Motorenwerkes in den nächsten Jahren eine Fläche erforderlich wird, um die Produktion und damit die Arbeitsplätze in Friedrichshafen zu halten, bietet sich aus Sicht der Flächenentwicklung eine kombinierte Lösung mit dem Materialwirtschaftszentrum an.

Welche Verfahrensschritte sind nun notwendig?

Bevor mit dem Bau begonnen werden darf, müssen die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden. Dies geschieht in umfangreichen Verfahren, in denen die Daten zu unterschiedlichsten Aspekten (Lärm, Umwelt, Verkehr und Artenschutz) erfasst und in einem Abwägungsprozess bewertet werden. Neben den raumordnungsrechtlichen Verfahren sind im vorliegenden Fall folgende öffentliche Verfahren durchzuführen:

Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren mit Umweltprüfung

Der Flächennutzungsplan (FNP) (vorbereitender Bauleitplan) zeigt die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung einer Gemeinde auf. Dem Flächennutzungsplan ist eine Begründung beizufügen, in der Ziele, Zwecke und die wesentlichen Auswirkungen des Flächennutzungsplans und in einem Umweltbericht die maßgeblichen Belange des Umweltschutzes dargelegt werden. Die zweifache Bürgerbeteiligung ist fester Bestandteil.

Bebauungsplan-Verfahren mit Umweltprüfung

Gesetzliche Grundlage für ein späteres Baugenehmigungsverfahren ist ein gültiger Bebauungsplan, der aus dem Flächennutzungsplan entstehen wird. Im Bebauungsplan können Festsetzungen erfolgen etwa über die Art der vorgesehenen Nutzung oder über öffentliche und private Grün- oder Verkehrsflächen. Dieses Verfahren beinhaltet eine zweifache Bürgerbeteiligung sowie die ökologischen Untersuchungen. Zum gesamten Verfahren müssen Träger öffentlicher Belange Stellung nehmen.

Baugenehmigungsverfahren

Der Bauherr beantragt die Baugenehmigung für die Errichtung

der Gebäude auf der Grundlage des Bebauungsplans. Bei diesem Verfahren werden die benachbarten Grundstückseigentümer beteiligt. Nach erteilter Baugenehmigung kann mit dem Bauvorhaben begonnen werden.

Inwiefern ist die Gemeinde Immenstaad vom MWZ betroffen?

Die Gemeinde Immenstaad ist durch die MTU-Fläche für das MWZ nicht direkt betroffen. Es ergibt sich für Immenstaad allerdings die Möglichkeit, das direkt angrenzende Gewerbegebiet „Steigwiesen“ bis an die Gemarkungsgrenze auszuweiten.

Wie sieht der Zeitplan aus?

Das Bauleitplanverfahren dauert voraussichtlich bis zum vierten Quartal des Jahres 2009. Die Baugenehmigung und der Baubeginn Materialwirtschaftszentrum können dann erfolgen.

Wie sind die Bürger und die Gremien eingebunden?

„Mir ist es wichtig, dass alle Bürger über die Planungen gut informiert sind und dass wir eine sachliche Diskussion führen. Dies ist auch das Ziel dieser Informationsschrift“, betont Oberbürgermeister Josef Büchelmeier. Daher werden die Interessierten auf einer Bürgerversammlung am 22. Juli 2008 um 19.30 Uhr im Graf-Zeppelin-Haus über die Planungen und die weiteren Schritte informiert. Am 15. Juli um 19 Uhr findet eine öffentliche Sitzung des Ortschaftsrats Kluftern mit Bürgerfragestunde statt. Am 17. Juli tagt der Gemeinderat um 15 Uhr öffentlich. Mit dem Aufstellungsbeschluss könnte er den Startschuss für die umfangreichen Verfahren geben. Am 22. Juli wird der gemeinsame Ausschuss der Verwaltungsgemeinschaft Friedrichshafen/Immenstaad einberufen.

Zudem gibt es eine Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der beiden Bauleitplanverfahren (frühzeitige Bürgerbeteiligung und Beteiligung im Rahmen der Entwurfsauslegung).

„Die Verantwortung für eine ausgewogene Entscheidung liegt dann bei den gewählten Vertretern des Ortschaftsrats und des Gemeinderats“, sagt Büchelmeier.

Impressum:

Tognum AG
Unternehmenskommunikation
Maybachplatz 1
88045 Friedrichshafen
Tel: 07541/90-0

Verantwortlich: Wolfgang Boller, wolfgang.boller@tognum.com
Fachansprechpartner:
Bernd Baader (Logistik), bernd.baader@mtu-online.com
Walter Hermann (Infrastrukturmanagement), walter.hermann@mtu-online.com

Stadt Friedrichshafen
OB-Büro
Adenauerplatz 1
88045 Friedrichshafen

Verantwortlich:
Bruno Jungwirth, b.jungwirth@friedrichshafen.de
07541/203-1111