



Ortsumfahrung Steinheim Informieren - Verstehen - Mitreden

**Dokumentation des
Informationsabends zur Bürgerbeteiligung
am Dienstag, 19. Oktober 2021, 18.30 bis 21.30 Uhr
In der "alten" Turnhalle in Amendingen**

Teilnehmerinnen und Teilnehmer**Bürgerinnen und Bürger** ca. 130 Teilnehmende**Verwaltung / Planerinnen und Planer**

Herr Weißfloch, Stadtplanungsamt
Frau Zahor, Stadtplanungsamt

Herr Keil, Tiefbauamt
Herr Stahl, Tiefbauamt

Herr Wigand, Umweltschutzverwaltung

Frau Schuhmacher, Staatliches Bauamt Kempten
Herr Hertle, Staatliches Bauamt Kempten

Frau Zimmerman, Bernard Gruppe

Moderation:

Frau Gans, Next**S**paces
Frau Epple, Next**S**paces
Frau Disko, Next**S**paces
Herr Wübbold, Next**S**paces

Dokumentation:

Next**S**paces Moderation, Mediation
Daiserstr. 34
81371 München

Info@nextspaces.de
www.nextspaces.de

Anlass und Ziele

Die Planung einer Ortsumfahrung für Steinheim ist eine wichtige und weitreichende Entscheidung für Steinheim, aber auch für die gesamte Stadt Memmingen. Komplexe Sachverhalte und Kriterien sind bei der Entscheidung abzuwägen. Dabei sind die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger eine wichtige Grundlage.

Die Beteiligungsveranstaltung am 19. Oktober 2021 hatte zum Ziel, die Bürgerinnen und Bürger umfassend über die komplexen Vorüberlegungen zu informieren und die verschiedenen Planungsvarianten mit ihnen zu diskutieren. Die Wünsche, Bedürfnisse und Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger sollten festgehalten werden, damit sie in den Abwägungsprozess einfließen können.

Ablauf und Ergebnisse

Begrüßung durch Herrn Oberbürgermeister Schilder

Herr Oberbürgermeister Schilder begrüßte die Anwesenden im Namen der Stadt Memmingen. Er erläuterte, dass dem Stadtrat die Planung ebenfalls schon vorgestellt wurde. Es bestehe der Wille und die Notwendigkeit, die Heimertinger Straße zu beruhigen und den Verkehr aus dem Ortskern von Steinheim heraus zu bekommen. Dies sei Voraussetzung dafür, dass die Ortsmitte aufgewertet werden könne. Da die Heimertinger Straße eine Staatsstraße ist sei die Kooperation mit dem staatlichen Bauamt sehr wichtig und eine Voraussetzung, dass der dortige Verkehr auf eine andere Strecke umverlagert werden könne.

Die durchaus naheliegende Überlegung, den Verkehr über die Europastraße zu führen, sei leider nicht so leicht umzusetzen. Daher gelte es heute, die verschiedenen Möglichkeiten vorzustellen. Jeder Verkehrsweg produziere zusätzlichen Verkehr, und der schon vorhandene Verkehr werde an einen anderen Ort verlagert. Dies müsse abgewogen werden.

Herr Schilder begrüßte auch die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung und Expertinnen und Experten sowie die anwesenden Stadträtinnen und Stadträte.

Abfrage unter den Teilnehmenden zum Wohnort

Bei der anschließenden Abfrage der Teilnehmenden zu ihren Wohnorten durch NextSpaces ergab sich folgendes Bild:

- etwa zwei Drittel der Anwesenden war in Steinheim wohnhaft oder ansässig
- Etwa 14 Teilnehmende kamen aus Amendingen
- Etwa 10 Teilnehmende aus dem übrigen Memmingen
- Etwa 15 Teilnehmende waren als professionelle Vertreter*innen anwesend

Vorstellung der Planung durch die Verwaltung und durch die Planerin

Siehe Präsentation im Anhang und Text auf der Beteiligungsplattform

Fragen und Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger an den vier Themeninseln

Um eine intensive Information und Diskussion zu ermöglichen fand die Diskussion im weiteren Verlauf des Abends in vier Vertiefungsbereichen – Themeninseln – statt. An jeder Themeninsel standen den Bürgerinnen und Bürgern Expertinnen und Experten zur Verfügung sowie Pläne, Luftbilder und Anschauungsmaterial. Jede Themeninsel wurde durch NextSpaces moderiert. Nach einer halben Stunde bestand die Möglichkeit, an eine andere Themeninsel zu wechseln. Die Themeninseln galten diesen Schwerpunkten:

- Trasse I bis III
- Trasse IV bis VI
- Heimertinger Straße
- Naturräume und Schutzgüter

Themeninsel zu Trasse I bis III

Expertinnen und Experten: Frau Schuhmacher, Staatl. Bauamt, Frau Zimmermann, Bernard Group, Hr. Wigand, Untere Naturschutzbehörde, Stadt Memmingen

Mod. Sonja Epple

An der Themeninsel „Trassenvarianten I - III“ fanden sich viele Bürgerinnen und Bürger ein, die sich insbesondere für die Auswirkungen auf die angrenzenden Siedlungsgebiete in Steinheim-West informierten.

Belastung durch Lärm

Den Bürgerinnen und Bürgern ist es wichtig, dass die Umgehungsstraße keinen zusätzlichen Lärm an der Westseite Steinheims verursacht. Eine Verlagerung des Verkehrs und damit auch des Lärms vom Ortskern auf die Westseite ist für sie keine denkbare Lösung des Problems in Steinheim.

Viele Fragen bezogen sich daher auf die Erhebung der Verkehrszahlen (Stand 2015) und die Berücksichtigung des bereits zusätzlich entstandenen LKW-Verkehrs durch Neuansiedlungen sowie auf den zu erwartenden Verkehr durch einen Ausbau des Gewerbegebietes. Die Rückmeldung der Expertinnen und Experten war, dass 2021 neue Zahlen erhoben werden auf deren Grundlage die Berechnungen aktualisiert werden. Alle bereits verfügbaren prognostizierten Zahlen sind allerdings bereits in das Berechnungsmodell eingeflossen.

Lärmschutzmaßnahmen

Eine Umgehungsstraße im Westen ohne wirksame Lärmschutzmaßnahmen war für die anwesenden Anwohnerinnen und Anwohner die denkbar schlechteste Alternative. Bereits

heute fühlen sie sich insbesondere in den Abend- und Nachtstunden durch den Verkehr auf den westlich verlaufenden Straßen beeinträchtigt. Auch von Expertinnen und Experten Seite wurde bestätigt, dass der Lärmschutz auf alle Fälle mit geplant werden muss. Bei den drei Optionen (Wand, Wall, tiefergelegte Straße) besteht allerdings bezüglich der Lärmreduzierung kein großer Unterschied. Vor allen Dingen ist die Höhe der Maßnahme ausschlaggebend. Es wurde erwähnt, dass ein Lärmschutz in geringem Maße auch den bereits vorhandenen Lärm durch die Europastraße und A7 verringern kann.

Ein Teilnehmer äußerte die Befürchtung, dass man die Geschwindigkeit auf 80 km/h drosselt, um unter Grenzwerten zu bleiben und dann auf den Lärmschutz verzichten zu können. Auch ein Flüsterasphalt würde aus ihrer Sicht nicht ausreichen. Auf Nachfrage bestätigte der Experte von der Umweltschutzverwaltung, dass bei der Variante I trotz Lärmschutzmaßnahmen mit einem geringen zusätzlichen Lärmeintrag (verglichen mit heute) zu rechnen sei.

Verlegung der Staatsstraße

Mehrmals wurde der Wunsch geäußert, dass die bestehende Staatsstraße durch Steinheim umgewidmet und dafür die Europastraße als Staatsstraße ausgewiesen werden soll. Es bestand der deutliche Wunsch nochmals alles zu prüfen und eventuell auch Maßnahmen bei der Europastraße zu ergreifen, damit die innerörtliche Straße als Kreisstraße Widmung findet.

Trassenvariante I - als Staatsstraße möglich

Die Trassenvariante I gilt als optimale Lösung, um die bestehende Staatsstraße aus Steinheim herausverlagern zu können. Dabei ist dem staatlichen Bauamt wichtig, dass es sich dabei nicht um eine Erschließungsstraße handelt, sondern um eine Straße die überörtliche Bedeutung hat und vorrangig dem Durchgangsverkehr dient. Das wird in dieser Variante dadurch gewährleistet, dass es nur sehr wenig Anschlüsse gibt. Bestehende Ost-West-Verbindungen würden über ein entsprechendes Bauwerk (Über- oder Unterführung) die Straße kreuzen.

Nach Auskunft der Expertinnen und Experten ist bei einer Staatsstraße eine nächtliche Geschwindigkeits-reduzierung nur in besonderen Fällen möglich. Im Fall der Trassenvariante I wird das eher nicht der Fall sein.

Unbebaute Flächen

Eine Frage betraf die benötigten Flächen für einen Straßenneubau. Hier wurde berichtet, dass in diesem Fall eine Flurbereinigung durchgeführt würde und die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer an anderer Stelle zusammenhängende Flächen im Austausch erhalten könnten.

Alternativen zu einer Umgehungsstraße

Die diskutierenden Bürgerinnen und Bürger suchten immer wieder nach Lösungen, die sowohl den Steinheimer Ortskern entlasten als auch die Westseite Steinheims. Dabei wurde häufig der Gedanke genannt, die Europastraße attraktiver zu gestalten, um schon dadurch den Verkehr in Steinheim zu reduzieren. Es wird bemängelt, dass spätestens am südlichen Knoten einer Umgehungsstraße I, II oder III, wenn der Verkehr in die Donaustraße abgeleitet wird, der Stau entstehen würde.

Besser wäre den Verkehr auf der Europastraße nach Süden zu führen und später nach Osten abzuleiten.

Auch wurde mehrfach erwähnt, dass alles hilfreich ist, was die Menschen zu einem Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder auf das Fahrrad bewegt. Ein Rückbau von Straßen zugunsten von gut befahrbaren Radstreifen und ein dichtes Netz des ÖPNV seien die Ideen der Zukunft.

Themeninsel zu Trasse IV bis VI

Expertinnen und Experten: Herr Keil, Tiefbauamt Stadt Memmingen

Moderation: Frau Gans

An der Themeninsel „Trassenvarianten IV - IV“ waren die Schwerpunkte Hinweise der Bürgerinnen und Bürger zu möglichen Schwachstellen und Problempunkten, was den Verkehrsfluss in Richtung Memmingen anbelangt sowie Plädoyers für die Trassen im Bestand, vor allem Trasse IV.

Verkehrsfluss großräumig betrachten!

Viele Fragen und Hinweise zielten in die Richtung, ob mögliche Staupunkte und Problematiken beachtet wurden, wenn eine Ortsumfahrung den Verkehr umverlagert. Es ging um den Anschluss der Ortsdurchfahrt in Richtung Innenstadt. Ein Hinweis war, den Verkehr direkt an den Innenstadt-Ring anzuschließen. Der Verkehr auf der Donaustraße / Schumacherring solle berücksichtigt werden, da es hier bereits immer wieder zu Rückstaus kommt. Aber auch in Richtung Norden wurde auf das „Nadelöhr“ Autobahn-Auffahrt hingewiesen.

Ein Bürger fragte, ob das Klinikum bei den Verkehrsberechnungen berücksichtigt sei. Herr Keil erläuterte, dass es dazu eine extra Untersuchung geben werde.

Ein weiterer Hinweis betraf die geplanten Wohngebiete in Amendingen (nördl. der Kaspar-Klaus-Straße) und in Steinheim (südl. von Relius). Der Bürger befürchtet, dass durch diese Ansiedlungen mehr Verkehr in der Pfarrhofstraße und dem Ortskern von Amendingen entsteht.

Plädoyers für die Trassen im Bestand, insbesondere Trasse IV

Die meisten Wortmeldungen an der Themeninsel waren Argumente dafür, bei der Ortsumfahrung auf den Ausbau der Bestandsstraßen zu setzen.

Es wurde angeregt, die Fläche der Radwege zu nutzen, um die Europastraße zu verbreitern und die Radwege dafür gesondert östlich in der Landschaft zu führen. Ein Bürger hielt insbesondere die beiderseits der Europastraße verlaufenden Radwege für überflüssig, da dort nach seiner Aussage dort niemand unterwegs sei.

Sollten die Fläche nicht ausreichen, um die Fahrspuren der Europastraße zu erweitern und nur Platz wäre für drei Spuren, könnten diese je nach Verkehrsaufkommen gesteuert werden (zwei Spuren stadteinwärts und eine stadtauswärts und umgekehrt).

Ein weiterer Vorschlag war, die Trassen IV, V und VI zu kombinieren, d.h. sowohl die Fraunhofer-, die Teramostraße und den oberen Buxheimer Weg auszubauen, so dass der

Verkehr abfließen könne. Gleichzeitig müsse die Ortsdurchfahrt so unattraktiv wie möglich gemacht werden, um den Verkehr in Richtung Europastraße umzulenken.

Eine andere Idee bestand darin, eine neue Trasse IV an der bestehenden Bebauung in kleinem Bogen nördlich vorbeizuführen, so dass in die bestehenden Straßen nicht eingegriffen werden müsse.

Immer wieder wurde als Argument für die Trassen IV bis VI bzw. für eine Kombination dieser genannt, dass die Europastraße sowieso ausgebaut werden müsse – warum dies nicht gleich umfänglicher tun, um einen Neubau „auf der grünen Wiese“ zu verhindern?

Auch wurde darum gebeten, dass noch besser erläutert wird, warum die Variante IV in den Verkehrsprognosen so viel weniger Verkehrsentslastung erreiche als die Trasse I.

Staatsstraße aus Steinheim hinaus verlagern

Neben der Verlagerung des Verkehrs auf die Europastraße wurde an der Themeninsel viel darüber gesprochen, dass und wie es möglich sein könnte, die Staatsstraße aus Steinheim hinaus zu verlagern, um Steinheim zu entlasten. Für die anwesenden Bürgerinnen und Bürger wäre das die naheliegendste und logischste Lösung. Die Erläuterungen im Vortrag wurden zwar gehört, aber die Begründungen nicht für stichhaltig befunden. Daher bestand die große Bitte an die Politik, alles zu versuchen, um zu ermöglichen, dass die Europastraße statt der Heimertinger Straße zur Staatsstraße aufgestuft wird.

Wünsche der Anliegerinnen und Anlieger der Europastraße

Es waren auch Teilnehmende in der Gruppe, die direkte Anliegerinnen und Anlieger sowie Eigentümerinnen und Eigentümer an der Europastraße bzw. den angrenzenden Straßen sind. Es wurde nachgefragt, was eine Verbreiterung der Europastraße für die Anliegerinnen und Anlieger heißen würde. Was passiert mit den Radwegen und Grünstreifen? Inwieweit müssten sich die Eigentümerinnen und Eigentümern an Kosten des Umbaus beteiligen. Der Wunsch war, dass Kosten gerecht verteilt werden auf viele Schultern.

Allgemeine Hinweise

Immer wieder wurde betont, dass es neue und wirksame Maßnahmen brauche, um die Durchfahrt durch Steinheim unattraktiv zu machen. Eine stärkere Beschilderung wurde angeregt, unattraktive Ampelschaltungen. Auch eine längere Sperrung der Heimertinger Straße in einer Umbauphase könnte die Gewohnheiten der Autofahrerinnen und Autofahrer beeinflussen.

Ein ebenso allgemeines Plädoyer galt dem Ausbau von Radwegen, um den Verkehr zunehmend vom Auto auf den Umweltverbund zu verlagern.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass die Entlastung der Steinheimerinnen und Steinheimer nicht zu einer Mehrbelastung der Amendingerinnen und Amendinger führen dürfe.

Eine weitere Anregung war, die Bebauung im Gewerbegebiet als Lärmschutz zu nutzen, wenn die Ortsumfahrung später durch das neue Gewerbegebiet an der Europastraße führen sollte.

Themeninsel zur Heimertinger Straße

Expertinnen und Experten: Herr Stahl, Tiefbauamt Stadt Memmingen und Herr Hertle, staatliches Bauamt Kempten

Moderation: Herr Wübbold

Am Thementisch zur Heimertinger Straße ging es um Chancen und Risiken der Ortsumfahrung sowie um mögliche verkehrsberuhigende Maßnahmen bezüglich der Heimertinger Straße. Ideen dazu wurden aus einer Voruntersuchung entnommen und vorgestellt.

Den Teilnehmenden war es besonders wichtig, grundsätzliche Fragen zu klären. So ist die Heimertinger Straße aktuell als Staatsstraße gewidmet. Bei einer Staatsstraße sei aufgrund der Zielsetzung den Verkehrsfluss zu fördern, keine dauerhafte ~~Tempo 30 Zone~~ Tempo 30 Beschränkung möglich. Verkehrsinseln und die dargestellten weiteren Ideen zur Drosselung der Verkehrsgeschwindigkeit seien zwar lokal möglich. Die Expertinnen und Experten bezweifelten jedoch, dass diese zu einer deutlichen Verkehrsreduzierung führen würden. Erst eine Umwidmung in eine Kreis- oder Gemeindestraße ließe weitere effektive verkehrsberuhigende Maßnahmen zu. Lediglich mit der Trassenvariante 1 (und 2) sei eine Umwidmung der Staatsstraße in eine Kreis- oder Gemeindestraße möglich.

Den Teilnehmenden war wichtig zu wissen, was in der aktuellen Lage überhaupt möglich sei. Eine ~~Tempo 30 Zone~~-Beschränkung beispielsweise sei komplex und maximal auf einer Kurzstrecke realisierbar, so die Expertinnen und Experten. Die Modellregion Sonthofen, wo eine Tempo 30-Beschränkung auf einer Staatsstraße ausprobiert wurde, muss nach neuestem Gerichtsurteil aufgrund von Unzulässigkeit wieder rückgebaut werden.

Es wurde angeregt, in den Planungen den Schwerlastverkehr explizit zu analysieren. Zudem wurde gefragt, ob eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs möglich sei, was laut den ~~Expertinnen~~ Expertinnen und Experten nicht möglich sei. Auch die Anregung, die Heimertinger Straße nur für Anliegerinnen und Anlieger befahrbar zu machen wurde von den Expertinnen und Experten für nicht realisierbar erklärt, da eine Staatsstraße für alle offen und befahrbar sein muss.

Sofern eine Umgehungsstraße realisiert und die Staatsstraße umgewidmet würde, wurde gefragt, wer die verkehrsberuhigenden Maßnahmen finanziert. In so einem Fall finanziere die Stadt Memmingen mit Unterstützung durch Fördermittel die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen auf der Heimertinger Straße. Da es keine Ausbaubeiträge mehr gibt, müssen die Anwohner der Heimertinger Straße die Umbaumaßnahmen finanziell nicht mehr mittragen.

Es wurde angeregt, Bus- und Bahn mehr zu fördern, um den Individualverkehr zu reduzieren.

Neben der Heimertinger Straße seien auch die Egelseerstraße sowie der Egloffterweg stark belastet. Eine früher existierende Tempo 30-Beschränkung wurde rückgebaut. Aus dem Publikum kam die Anregung, diese Möglichkeit noch einmal zu prüfen.

Auch der Ausbau von Fahrradwegen solle schnell geprüft werden. Aktuell fehle es an sauberen, durchgängigen Radwegen. Auf der Heimertinger Straße seien sie zu eng, es fehle ein weicher Übergang. Als Vorschlag wurde eine einheitliche Lösung gefordert, ein

durchgängiger Radweg auf der Straße. Die Expertinnen und Experten betonten, dass die Heimertinger Straße aktuell dafür nicht die Mindestbreite erfülle.

Ein weiterer Vorschlag war, die Ableitungen am Ortsende attraktiver zu gestalten, was in Bezug auf die Varianten 4-6 passend wäre.

Aus dem Publikum wurde das Beispiel Fellheim genannt, dass im Zuge einer Ortskernerneuerung mehrere Maßnahmen gestalten konnte wie Bremsinseln und Querungsinselformen. Diese Maßnahmen sollen auch für Steinheim geprüft werden.

Wichtig war den Teilnehmenden insgesamt Klarheit zu bekommen, was überhaupt an verkehrsberuhigenden Maßnahmen möglich ist. Sollte es zu keiner Ortsumfahrung kommen, müssten zeitnah verkehrsentlastende Maßnahmen umgesetzt werden, so die Teilnehmenden. Zu diesem Punkt wurde mehrmals die Wichtigkeit zeitnaher Lösungen betont.

Themeninsel Naturräume und Schutzgüter

Expertinnen und Experten: Herr Weißfloch, Stadtplanungsamt Memmingen

Moderation: Frau Disko

Die Themeninsel „Naturräume und Schutzgüter“ war von bis zu 10 Interessierten besucht.

Belastung durch Lärm

Den Anwohnerinnen und Anwohnern am westlichen Rand von Steinheim war es wichtig, zu verstehen, ob auch ihre Wohnlage bei dem Thema Lärm berücksichtigt wurde (Mehrbelastung bei Bau einer Umgehungsstraße) oder nur die Lärmreduzierung an der Heimertinger Straße in die Wertung eingeflossen ist. Es kam die Frage auf, wie sich ein Ausbau der Europastraße auf die Lärmbelastung für den Westen Steinheims auswirkt.

Anwohnerinnen und Anwohner aus dem Südwesten Steinheims berichteten, dass man bereits jetzt nachts die Autobahn höre. Sie betonten, wie wichtig es sei, dass zukünftige Lärmschutzmaßnahmen auch wirksam seien und nicht nur als Alibi dienen.

Verkehrsplanung

Sollte durch die neuen Maßnahmen die Donaustraße überlastet werden: Wurde in der Planung an die Konsequenzen gedacht (Anschlusspunkte etc.)?

Auch kam der Hinweis, dass momentan schon viele Fahrzeuge von der Autobahn kämen (da Autobahnzubringer mit Ampeln etc. zeitraubend) und den schnelleren Weg durch Steinheim wählten.

Ein Teilnehmer äußerte den Wunsch, Steinheim für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer attraktiver zu machen und hier nicht nur „schöne“ Routen, sondern auch schnelle, unkomplizierte Routen für den täglichen Weg zur Arbeit anzubieten. (Beispiel Holland) Je attraktiver die Fahrradrouten, desto weniger nutzen womöglich den PKW.

Flächenverbrauch

Es kam der Hinweis, dass es wichtig sei, die Gesamtplanung des Gebietes zu kennen und zu berücksichtigen, um hier eine gute Entscheidung treffen zu können.

Bei einer Vergrößerung des Gewerbegebietes würden einerseits neue Straßen angelegt und bestehende womöglich in jedem Fall ausgebaut. Die Befürchtung war, dass es dann zu einer neuen Umgehungsstraße (Variante I) käme UND einem Ausbau der bestehenden Straßen.

In diesem Zusammenhang kam die Frage auf, ob es Zahlen gebe, wie hoch die Fläche der Neu-Versiegelung der einzelnen Varianten sei.

Die Teilnehmenden hatten die Schwierigkeiten, die Europastraße zur Staatsstraße auszubauen als bestehende Regularien verstanden. Sie wünschten sich aber, dass mit politischem Willen (und womöglich der Anwendung von Abweichungen) doch noch eine zufriedenstellende Lösung erreicht wird.

Ökologie als Ziel

Als roter Faden der Diskussion wurde immer wieder betont, wie wichtig es sei, auf die Ökologie zu achten (dies auch ein Ziel der neuen Regierung). Dass es auch in unserer Verantwortung läge, darauf hinzuwirken, dass möglichst wenig Fläche versiegelt werde. Man solle auch durch Planung darauf hinwirken, dass mehr Menschen auf öffentlichen Nahverkehr oder das Fahrrad umstiegen.

Abschluss

Die Veranstaltung schloss mit dem Dank der Bürgermeisterin Frau Böckh an die Teilnehmenden und einem Ausblick auf die weitere Beteiligung in Form der digitalen Plattform. Alle Anwesenden und alle Bürgerinnen und Bürger sind eingeladen, sich dort ebenfalls einzubringen.

Stimmungsbild durch Punkten der Trassenvarianten

Alle Teilnehmenden waren aufgefordert, beim Verlassen des Saals zwei Klebepunkte zu setzen auf die Trasse ihrer Wahl und ihre Meinung zur A-Variante (Verlängerung der Trassen nach Norden zum Autobahzubringer). Es war in der Selbstverantwortung, die Punkte korrekt zu setzen. Es ergab sich folgendes Stimmungsbild:

Nur Verkehrsberuhigung Steinheim – (keine Umfahrung)	11 Punkte
Variante I	37 Punkte
Variante II	3 Punkte
Variante III	2 Punkte
Variante IV	40 Punkte
Variante V	24 Punkte
Variante VI	2 Punkte
A-Variante Zustimmung	10 Punkte
A-Variante Ablehnung	9 Punkte



Foto der Punkt-Vergabe am Ende der Veranstaltung