Positionen zum Thema „VERKEHR“

Umweltgruppe Markdorf **Stand 10.03.2019**

Inhaltsverzeichnis:

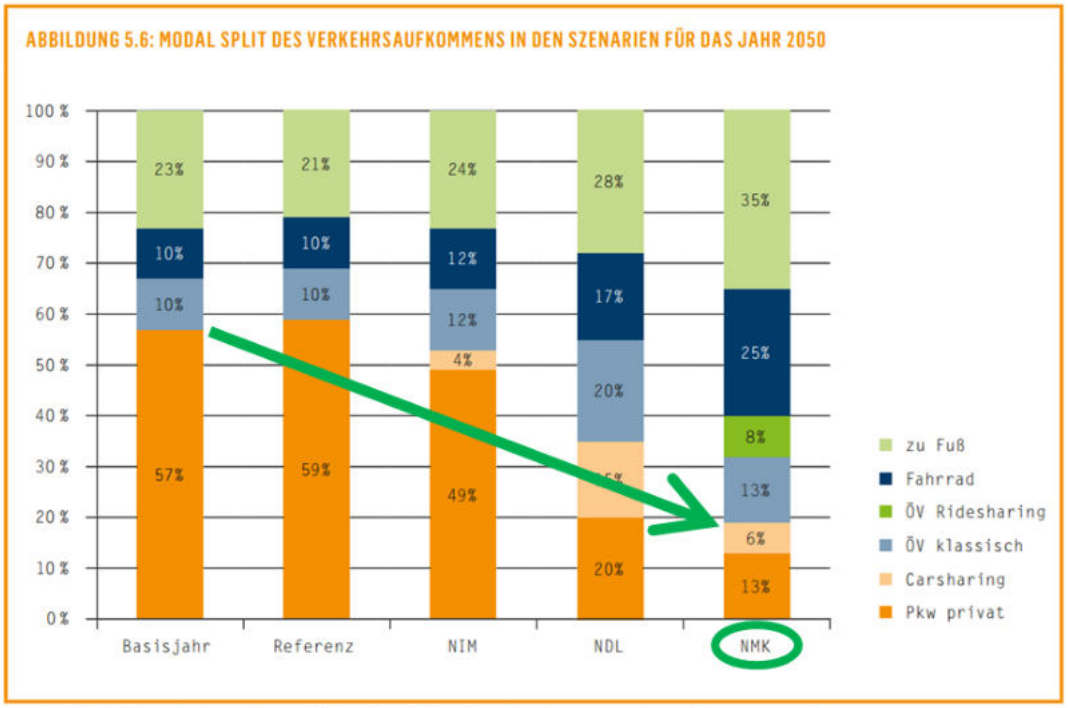
1) Mobilität von morgen 1
2) Fahrradstadt Markdorf 3
3) Bahn frei! 6
   - Mängel beseitigen – Angebot ausweiten 6
   - Bahnsteige modernisieren 7
   - Bahnhofsgebäude wiederbeleben 7
4) Beim Busverkehr muss Markdorf den Takt vorgeben 9
5) Verkehr auf die Füße stellen 11
6) Kfz-Verkehr: Weniger ist mehr! 12
   - Parken ist teuer – auch in Markdorf! 13
   - Car-Sharing spart Geld und Fläche 14
   - Knapper Parkraum motiviert zum „Umsteigen“ 15
7) Sechs neue Fahrspuren zwischen Markdorf und Bodensee? 16
   - Südumfahrung Markdorf – Baurecht bedeutet keine Bau-Pflicht ! 16
   - B31 neu: moderater Ausbau statt neue Autobahn im Hinterland ! 19
8) Mehr Mobilität mit weniger Verkehr – geht das? 21

1) Mobilität von morgen

Dass wir eine Energiewende brauchen, um die Gefahren eines globalen Klimawandels zu begrenzen, ist inzwischen allgemein anerkannt. Auch der Verkehrssektor trägt ganz erheblich zum Klimawandel bei und verursachte in den letzten Jahren leider mehr statt weniger Treibhausgase.

Die Studie „Mobiles Baden-Württemberg“ hat untersucht, wie sich unsere Mobilität ändern muss, damit die Klimaschutz-Ziele erreicht werden. Das Ergebnis: Elektroantriebe für Autos sind zwar wichtig, reichen aber bei weitem nicht aus. Wir brauchen zusätzlich eine „Neue Mobilitätskultur“ mit kurzen Wegen, mit viel mehr aktiver Mobilität zu Fuß oder per Fahrrad, mit einem engagierten Ausbau von Bahn, Bus und Carsharing und mit höchstens halb so viel Autoverkehr wie heute.

„Neue Mobilitätskultur“ (NMK) bedeutet:
Viel mehr *aktive* Mobilität und ÖV – und viel weniger Auto !



Quelle: Abschlussbericht der Studie **„Mobiles Baden-Württemberg“**, Baden-Württemberg-Stiftung 2017, Langfassung, Seite 142

Grüner Pfeil zur Verdeutlichung ergänzt durch Umweltgruppe Markdorf

Siehe auch: https://www.bwstiftung.de/mobiles-bw/

Dieses übergeordnete Ziel bietet auch für Markdorf viele Chancen. Mit mehr Fuß-, Fahrrad- und Pedelec-Verkehr gibt es weniger Stress, Lärm und Schadstoffe für die Anwohner an Hauptstraßen. So entsteht insgesamt eine höhere Qualität für unseren städtischen Lebensraum, auch weil Fuß-, Fahrrad- und Busverkehr sehr viel weniger Platz benötigen als Autos.

Damit der Wandel gelingt, müssen wir konsequent das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren und das Bahn- und Bussystem attraktiver gestalten und den Straßenraum in Markdorf zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel umverteilen.

Bei der bisherigen Ausarbeitung des Markdorfer Mobilitätskonzepts vermissen wir klare Zielvorgaben. **Wir fordern: Vorrang für Bahn, Bus, Fahrrad und Fußgänger!**

2) Fahrradstadt Markdorf

Innerhalb von Markdorf und in die umliegenden Ortschaften kann man alle Entfernungen gut mit dem Fahrrad bewältigen und ist in der Stadt oft sogar schneller als mit dem Auto. Mit Elektro-Unterstützung lassen sich auch die Wohngebiete am Gehrenberghang mit größeren Einkäufen oder Kinderanhänger gut erreichen. Doch das Radwegenetz ist noch immer sehr lückenhaft und weist oft eine schlechte Qualität auf, mit unfallgefährlichen Zweirichtungsradwegen, hohen Bordsteinkanten und abrupten Radweg-Ende-Situationen. Im Zuge des Verkehrsentwicklungskonzepts wurden sehr viele Verbesserungswünsche zum Radverkehr eingebracht, die zunächst aufgeschoben wurden und nun in einem eigenen Radverkehrskonzept bearbeitet werden sollen.

Bisher konnten im Zuge der Arbeit des „Arbeitskreis Radverkehr“ in Markdorf nur wenige punktuelle Verbesserungen erreicht werden. Wir wünschen uns für die Entwicklung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts mehr Schwung und haben eine Erhöhung der Mittel zugunsten des Radverkehrs in der Haushaltsplanung erreichen können. Sobald die konkreten Maßnahmen festgelegt und priorisiert sind, muss noch deutlich mehr Geld bereitgestellt werden, um Markdorf zu einer attraktiven Fahrradstadt auszubauen. Dazu gehören nicht nur mehr und bessere Radwege, sondern auch sichere Fahrrad-Abstellanlagen, Ladestationen, Service-Stationen mit Werkzeug sowie Leih-Angebote für Lastenräder, Anhänger und Pedelecs.

Eine gute Idee aus dem AK-Radverkehr: Endlich kommen Radfahrer vom Kreisverkehr auf den Fahrradweg entlang der

Gefährlich: Radweg für beide Fahrtrichtungen entlang der Zeppelinstraße. Hier fehlt ein zweiter Radweg auf der anderen Straßenseite. Auch ein Radweg entlang des Riedgrabens Richtung Gewerbegebiet Riedwiesen wäre für viele RadlerInnen eine gute Alternative.

Einige Radweg-Projekte haben hohe Priorität und sollten schon vor Fertigstellung des Radweg-Konzepts angegangen werden:

- Riedgrabenradweg zwischen Siemens- und Dornierstraße mit Querungen Planckstraße und Gaußstraße
- Zufahrtsrampen bei den Querungsstellen über die B 33 nach Breitenbach und zu den Gallusstraßen
- Beidseitiger Radweg an der Zeppelinstraße zwischen Aldi – Kreisel und B 33 mit neuem Anschluß an die Ensisheimerstraße und Querungshilfen bei Eisenbahn-, Daimler- und Maybachstraße, Neugestaltung der Einmündung zur B 33
- Ortsdurchfahrt in Ittendorf
- Generell ist die Beleuchtung der Radwege zu überprüfen und ggf. zu verbessern.

Einmündung Bernhardstraße/B33: Die jetzt durchbrochene Mittelinsel ermöglicht die Befahrbarkeit für den Radverkehr. Weitere Verbesserungen sind erforderlich.

Auch bei aktuellen Radweg-Maßnahmen hapert es leider manchmal an der Absenkung der Bordsteine.

Stadtverwaltung, Einzelhändler und Betriebe können die Fahrrad-Nutzung durch Dienstrad-Angebote, gute Fahrradabstellmöglichkeiten, Wettbewerbe, Kampagnen und andere Anreize fördern. Viele Arbeitgeber stellen fest, dass radfahrende Mitarbeiter seltener krank sind, keine teuren Parkplätze benötigen und morgens wacher im Betrieb ankommen.

Markdorf braucht mehr gute Fahrradabstellanlagen.
Am Bahnhof sollten auch abschließbare Boxen für hochwertige Fahrräder und Pedelecs eingerichtet werden.

Markdorf ist nicht Kopenhagen, aber jeder kann sich dort einmal anschauen, was konsequente Förderung des Fahrradverkehrs bewirken kann:

https://www.youtube.com/watch?v=qYGL80qx71g

Kaum zu glauben ist, wie viel man mit einem großen Fahrrad-Anhänger mit Elektro-Unterstützung transportieren kann:

https://www.youtube.com/watch?v=euyEozi7e8k

Lastenräder mit Elektroantrieb können viele Autofahrten ersetzen.

3) Bahn frei!

Mängel beseitigen – Angebot ausweiten

Die Zahl der Bahn-Fahrgäste im Abschnitt Markdorf-Friedrichshafen ist bis 2012 auf ca. 4.000 pro Tag angestiegen – und das, obwohl es seit ca. 2005 keine Investitionen oder nennenswerte Angebotsverbesserungen mehr gab. In den letzten zwei Jahren gab es jedoch immer wieder gravierende Mängel im Bahnbetrieb: Oft fehlte es an funktionierenden Triebwagen, so dass Züge ganz ausfielen oder mit zu wenig Wagen verkehrten. Zeitweise gab es Engpässe beim Lokführer-Personal. Hoffnung machen hier die angekündigten Verbesserungen des Landesverkehrsministeriums ab Mitte 2019: Fünf neue Triebzüge und mehr personelle Reserven.

Die Planungen zum Ausbau unserer Bahnstrecke werden aktuell vom Interessenverband Bodenseegürtelbahn vorangetrieben. Markdorf und die anderen Kommunen und Landkreise an der Strecke finanzieren dabei 75% der Planungskosten, 25% steuert das Land bei. Ziel ist die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke, so dass künftig der Takt verdoppelt werden kann: Künftig also Regionalbahnen im 30-min-Takt und IRE-Züge im 60-min-Takt. Für Markdorf ist besonders erfreulich, dass dann auch die schnelleren Züge hier halten sollen.

Diese angestrebte Verdreifachung des Zugangebots für Markdorf mit modernen Elektro-Triebzügen wird von der Umweltgruppe sehr begrüßt. Im jetzt anlaufenden konkreten Planungsprozess sollten noch weitere Verbesserungen einfließen:

- Einrichtung einer neuen Bahn-Haltestelle „Markdorf Süd / Lipbach“, mit der mehrere große Markdorfer Betriebe angebunden werden können
- Prüfung weiterer neuer bzw. reaktivierter Haltestellen an der Strecke
- Zukunftsfähige Planung, die auch eine Verdichtung des IRE-Verkehrs auf 30-min-Takt erlaubt
- Großzügigere Ausstattung mit Ausweichgleisen und zweigleisigen Abschnitten, damit sich kleinere Störungen im Fahrplan nicht „hochschaukeln“ können

Schon gewusst?
Mit nur 5 Metern zusätzlicher Breite für ein zweites Gleis gewinnt unsere Bahnstrecke mehr Verkehrskapazität als mit einer neuen vierspurigen Autobahn mit 28 m Breite!

Bahnsteige modernisieren

Im letzten Jahr wurden erfreulicherweise drei zusätzliche Zugverbindungen am Spät-Nachmittag eingeführt, so dass nun mehrmals am Tag zwei Züge gleichzeitig im Bahnhof ankommen. Weil der südliche Bahnsteig aber sehr schmal und niedrig ist und nur zugänglich ist, indem man das vordere Gleis überschreitet, kommt es hier regelmäßig aus Sicherheitsgründen zu Verzögerungen bei der Einfahrt der Züge. Schon aufgrund dieser heutigen unbefriedigenden Situation ist eine grundlegende Sanierung der Bahnsteige erforderlich:

Weichen stellen für den Verkehr der Zukunft

- Verlegung des südlichen Bahnsteigs als Außen-Bahnsteig auf die Südseite
- Anhebung beider Bahnsteige auf das Norm-Niveau von 55 cm
- Bau einer Unterführung mit Rampen als Zugang zu den Bahnsteigen, durchgängig bis zur Ensisheimer Straße, so dass sie auch für den innerörtlichen Fußgänger- und Fahrradverkehr genutzt werden kann.

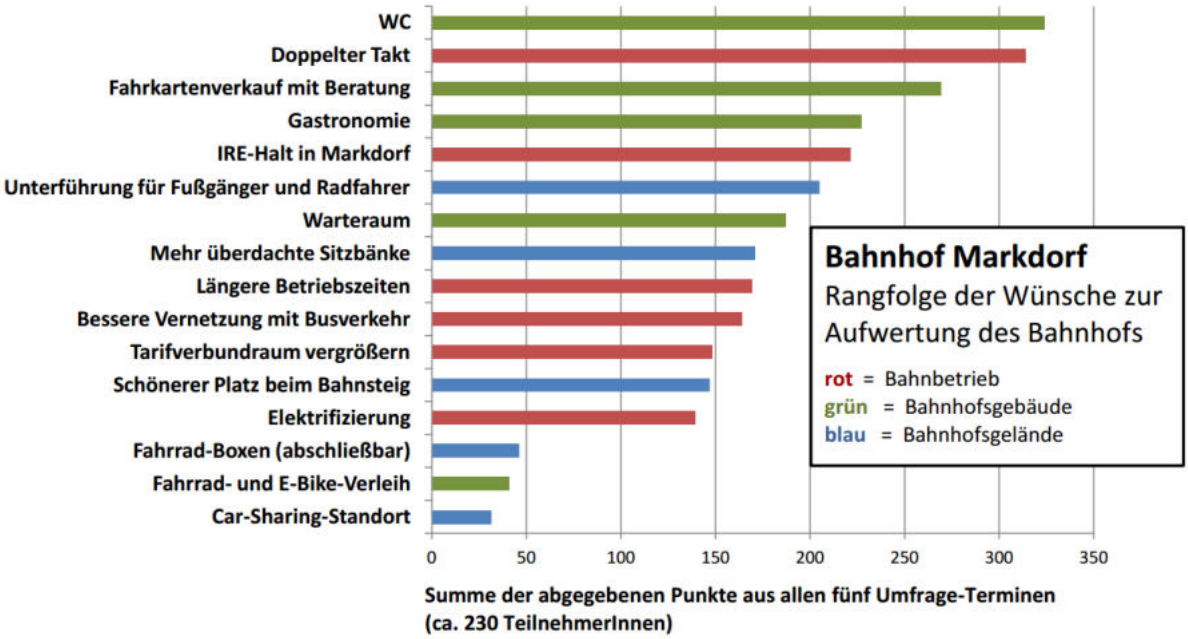
Die zwei favorisierten zukünftigen Fahrplan-Konzepte sehen vor, dass sich in Markdorf künftig sogar mehrmals pro Stunde die Züge begegnen sollen. Wir schlagen daher vor, den Bahnsteigumbau zügig voranzutreiben – möglichst schon als vorgezogene Baumaßnahme. Weil eine Unterführung auch den innerörtlichen Fußgängerverkehr verbessert, erscheint auch eine finanzielle Beteiligung der Stadt gerechtfertigt, um die Bahn für die Beschleunigung dieses Projekt zu erwärmen.

Bahnhofsgebäude wiederbeleben

Das schöne denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude gehört schon seit einigen Jahren der Stadt. Auch wenn der Stellwerk-Betrieb noch unbekannte Zeit einen Teil des Erdgeschosses in Beschlag nehmen wird, sollte bald wieder eine attraktive Nutzung gefunden werden. Eine Umfrage der Umweltgruppe von 2015 ergab, dass ein Bistro, Bäcker oder Restaurant gewünscht wird, wo sich die Bahnreisenden mit Essen versorgen oder auch mal eine längere Wartezeit überbrücken können. Sehr wünschenswert wäre ein Reisebüro, das auch beim Kauf von Bahn-Fahrkarten berät und evtl. zugleich Car-Sharing-Angebote vermitteln könnte. Denkbar wäre auch eine Verleih-Station für Fahrräder und Pedelecs. In jedem Falle sollten „bahn-affine“ Nutzungen bevorzugt werden, die das Bahnfahren angenehmer machen.

Unser Bahnhof soll eine attraktive „Mobilitätszentrale“ werden

Rangfolge der Wünsche bei der Bahnhofs-Umfrage von 2015:



Nähere Erläuterungen zur Bahnhofs-Umfrage der Umweltgruppe Markdorf stehen zum download bereit unter:

http://umweltgruppe-markdorf.de/Aktuelles

4) Beim Busverkehr muss Markdorf den Takt vorgeben

Das Bus-Angebot in Markdorf ist sehr lückenhaft und bedarf dringend substanzieller Verbesserungen, an denen sich die Stadt Markdorf auch finanziell beteiligen sollte.

Die einzige heutige Busverbindung im 30-min-Takt verkehrt nach Friedrichshafen (Linie 11 und 12 im Wechsel). Diese endet aber seit einigen Jahren am Markdorfer Bahnhof und sollte daher zumindest wieder bis ins Stadtzentrum verlängert werden, möglichst sogar noch weiter, z.B. bis hinauf nach Fitzenweiler.

Nur die Buslinien nach Friedrichshafen fahren derzeit in einem 30-min-Takt.

Der Nahverkehrsplan des Bodenseekreises fordert schon seit 2011 eine Ausweitung des Busangebots, insbesondere auf der Linie Konstanz-Ravensburg.

Die angestrebte Einführung des Stundentakts für den **Städteschnellbus** 7373 als Regiobus-Linie zwischen Konstanz und Ravensburg würde eine deutliche Verbesserung für Markdorf bringen, da so auch die Teilorte Ittendorf, Leimbach, Hepbach und Stadel regelmäßig bedient und mit der Kernstadt verbunden werden.

Die Erschließung weiterer Stadtviertel durch eine oder mehrere innerstädtische Buslinien sollte ergänzend untersucht werden. Flächen für einen ausreichend großen zentralen Bus-Bahnhof – möglichst in Bahnhofsnähe – müssen bei der Stadtplanung berücksichtigt und freigehalten werden.

Bei einer Exkursion nach Götzis (Vorarlberg) im Jahr 2017 konnte sich die Umweltgruppe vor Ort davon überzeugen, dass auch Orte in der Größe von Markdorf ein attraktives Stadtbussystem betreiben können.

Götzis und die umliegenden Gemeinden sind durch ein dichtes Netz von Stadt- und Landbussen erschlossen.

Quelle: www.vmobil.at

Für das bestehende **Anruf-Sammel-Taxi (AST)** sollten neue Haltestellen geprüft werden, auch an Naherholungszielen wie z. B. Panzerwiese oder Gehau. An den Haltestellen sind mehr Wartebänke wünschenswert, besonders für Senioren. Auch nach dem Aufbau eines besseren Bus-Systems könnte das AST als zusätzlicher Service für Schwachlast-Zeiten und entlegene Siedlungen aufrechterhalten bleiben.

Die **„Echt Bodensee Card (EBC)“** als touristische Gästekarte zur kostenlosen Benutzung von Bus und Bahn begrüßen wir grundsätzlich. Sie setzt allerdings ein akzeptables Angebot im öffentlichen Verkehr voraus, das in Markdorf derzeit nur eingeschränkt gegeben ist. Daneben wäre eine Ausweitung der Gültigkeit bis in den Kreis Konstanz und längerfristig auch zum Schweizer Seeufer und nach Vorarlberg anzustreben. Apropos Vorarlberg: Dort gibt es heute schon ein ähnliches Angebot für die einheimischen Bürger. Für nur 365 Euro pro Jahr kann man dort alle Busse und Bahnen nutzen.

Mit dem Schnellbus 7373 künftig bald im Stundentakt nach Ravensburg und Konstanz?
Es wäre schade, wenn dieses Projekt für mehr „Mobilität ohne Auto“ noch an den Kosten für den Fähre-Transport scheitert.

5) Verkehr auf die Füße stellen

Der beste Weg zur Gesundheit ist der Fußweg! Der Fußverkehr wurde und wird oft noch immer zu wenig beachtet, weil er so einfach und selbstverständlich ist. Dabei wird oft vergessen, dass Fuß-Etappen meist auch bei der Benutzung von Bus und Bahn notwendig sind und man mit dem Auto nicht immer direkt „bis vor die Haustüre“ kommt.

Schon seit 2006 sehen die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ eine Mindestbreite von 2,5 Metern für Fußwege vor. Dies sollte auch in Markdorf zum Standard werden, damit Bürger mit Kinderwagen oder Rollator jederzeit ungehindert aneinander vorbeikommen und man bequem zu zweit nebeneinander laufen kann. Auch bei neuen Baugebieten wird in Markdorf oft nur mit 2,0 oder gar 1,5 Meter breiten Fußwegen geplant.

Für Sehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Menschen, die einen Rollator benötigen, unterstützen wir die weitere Einrichtung von barrierefreien Fußgängerquerungen mit Blinden-Leitmarkierungen. An Treppen mit ausreichender Breite können zusätzliche Rampen für Kinderwagen installiert werden. Mehr Ruhebänke und mehr Grün in der Stadt schaffen Aufenthaltsqualität und machen das Gehen,Flanieren und Verweilen für alle angenehmer. Neue Querungsinseln und Zebrastreifen, z.B. über die Talstraße beim Kapuzineröschle oder über die Hauptstraße westlich der Einmündung Talstraße steigern die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs.

Einen Vorgeschmack auf mehr Leben in der Hauptstraße lieferte der „Parking Day“, der von BUND, VCD, dem CarSharing-Verein „BodenseeMobil“ und dem Spezial-Fahrrad-Händler Bobtec veranstaltet wurde.

Im Bereich zwischen Untertor und Sparkasse soll die ganze Straßenbreite den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung stehen. Entweder als Fußgängerzone (Fahrrad frei) oder als sogenannter „shared space“-Bereich, wo der Autoverkehr keinen Vorrang hat, sondern sich alle

Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt den Straßenraum teilen (siehe auch https://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space).

Das Vorhaben, die Bahnhofsstraße für Fußgänger aufzuwerten, begrüßen wir. Am Bahnhof sollte möglichst bald die Planung für eine Fußgänger/Fahrradunterführung mit Rampen begonnen werden, damit die Radfahrer und Fußgänger nicht länger an der Schranke warten müssen. Für die dringend benötigte Bahnsteigsanierung (siehe ***Bahn frei!***) ist eine Unterführung als Zugang zu einem neuen Süd-Bahnsteig ohnehin erforderlich.

6) Kfz-Verkehr: Weniger ist mehr!

Eigentlich wissen wir es ja alle: Das Auto ist als Verkehrsmittel zwar oft bequem, aber es verbraucht sehr viel Energie und belastet nicht nur unsere Stadt:

- mit Lärm und Abgasen (insbes. Ruß/Feinstaub und Stickoxide)
- durch Brems- und Reifen-Abrieb (laut Fraunhofer-Institut die mit Abstand größte Quelle für Mikroplastik)[1]
- aufgrund des hohen Unfallrisikos
- wegen des enormen Flächenverbrauchs für Fahrbahnen und Parkplätze

Kurzstrecken-Fahrten innerhalb des Stadtgebiets sind dabei besonders schädlich, weil die noch kalten Motoren sehr viel mehr Treibstoff verbrauchen und viel mehr Schadstoffe produzieren als im „Warmbetrieb“ auf dem Labor-Prüfstand. Gerade auf diesen kurzen Strecken ist man mit dem Fahrrad oder zu Fuß aber kaum langsamer oder sogar schneller am Ziel.

Mit der Lärmaktionsplanung und den Tempo-30-Regelungen konnte eine gewisse Entlastung beim Lärm erreicht werden und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität an der B33 etwas verbessert werden. Jetzt steht eine Fortschreibung der Lärmaktionsplanung an und die weiteren darin vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere der Einbau von lärmmindernden Straßenbelägen sind weiterhin auf der To-Do-Liste.

Elektro-Autos können die Lärm- und Schadstoff-Probleme etwas vermindern, aber nicht beseitigen. Hoher Energieverbrauch, Feinstaub-Emissionen, Unfallrisiko und Platzbedarf bleiben nach wie vor bestehen. Deshalb ist die Umstellung auf Elektro-Autos richtig, reicht aber nicht aus, um den Verkehr zukunftsfähig und klimaverträglich zu gestalten – siehe dazu auch ***Mobilität von morgen.***

[1] „Kunststoffe in der Umwelt: Mikro- und Makroplastik“, Fraunhofer UMSICHT, 2018, Download unter: https://www.umsicht.fraunhofer.de/de/publikationen/studien-und-forschungsberichte.html

Es braucht nicht unbedingt neue Parkhäuser, um Platz in der Stadt zu gewinnen.

Die Menge des Kfz-Verkehrs muss deutlich vermindert werden – auch in Markdorf. Dazu braucht es bessere Angebote im öffentlichen Verkehr und eine Aufwertung der Fahrrad- und Fußwege. Dies erfordert eine Umverteilung des öffentlichen Raums, der heute noch stark vom Auto dominiert wird. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass ein „Umsteigen“ auf umweltfreundliche Verkehrsmittel am besten erreicht wird, wenn diese gefördert werden und zugleich auch die Privilegien des Kfz-Verkehrs abgebaut werden, eine sog. „push-and-pull“-Strategie.

Parken ist teuer – auch in Markdorf!

„Bei uns parken Sie gratis!“ – so lautet der derzeitige Marketing-Spruch von Markdorf. Aber gratis heißt nicht kostenlos, denn die Kosten tragen andere. Treffender wäre also: „Bei uns parken Sie auf Kosten der Allgemeinheit!“

Ein Parkplatz in der Innenstadt kostet mehrere tausend Euro, in einem Parkhaus sogar rund 25.000 Euro. Diese wertvollen Flächen werden den Autofahrern kostenlos zur Verfügung gestellt und von den Fußgängern, Busfahrern und Radfahrern mitfinanziert. Dazu kommen noch die laufenden Kosten für Instandhaltung, Reinigung und Beleuchtung. Das Parkhaus Poststraße ist z. B. aktuell ein millionenschwerer Sanierungsfall.

Die Subventionierung und Förderung des umweltschädlichen Autoverkehrs durch gebührenfreie Parkplätze ist ungerecht und setzt genau die falschen Anreize bei der Wahl des Verkehrsmittels.

Begründet wird das Gratis-Parken mit der Unterstützung des Einzelhandels. Der Erhalt einer möglichst großen Vielfalt im Einzelhandel ist in der Tat wichtig für unsere Lebensqualität und auch zur Vermeidung von Verkehr (siehe: ***Mehr Mobilität mit weniger Verkehr – geht das?***) Die Bevorzugung autofahrender Kunden hat aber nicht nur (zu) hohe negative Nebenwirkungen durch Energieverbrauch, Lärm und Schadstoffe. Sie opfert auch einen Großteil des wertvollen öffentlichen Raums für Fahrbahnen und Parkplätze. Eine Hauptstraße (fast) ohne Autos bietet eine viel angenehmere Einkaufs-Atmosphäre und lädt zum Schlendern und Verweilen im ganzen Straßenraum ein. In den meisten Städten war der Einzelhandel vor der Einführung von Fußgängerzonen zunächst skeptisch aber hinterher begeistert.

Wir sind offen für andere Ansätze, den Einzelhandel zu stärken, z.B. durch mehr Märkte, Kulturveranstaltungen und andere Aktionen in der Innenstadt – aber kostenlose öffentliche Parkplätze und Parkhäuser passen nicht zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Car-Sharing spart Geld und Fläche

Wer nur gelegentlich ein Auto braucht, fährt mit Car-Sharing oft deutlich günstiger. Wenn sich mehrere Nutzer ein Auto teilen, spart das nicht nur Kosten, sondern auch Platz beim Parken.

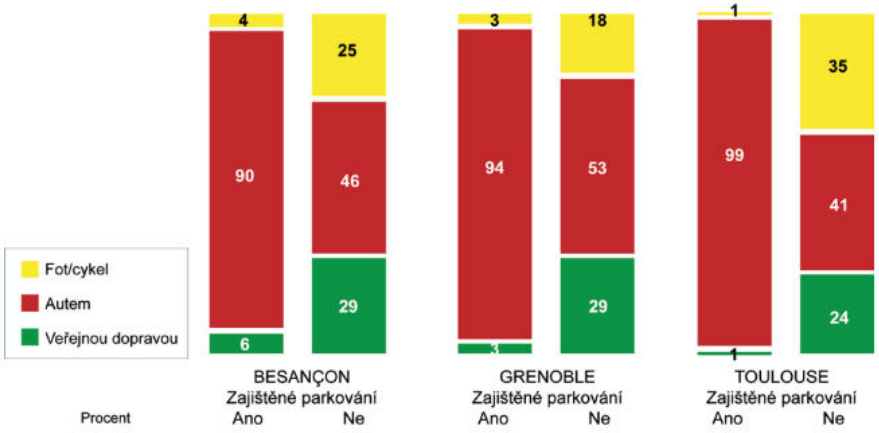
Hier geht es zu dem Verein „Bodenseemobil“, der das Car-Sharing-Auto an der Stadthalle betreibt:

http://www.bodenseemobil.de/MD/index.html

Knapper Parkraum motiviert zum „Umsteigen“

Studien aus anderen Städten zeigen, dass die Bereitschaft, auf umweltverträglichere Verkehrsmittel umzusteigen sehr stark davon abhängt, ob ein Arbeitnehmer an seinem Arbeitsort einen gesicherten Parkplatz zur Verfügung hat.

Das verdeutlichen die folgenden Darstellungen aus der Broschüre „16 gute Gründe für Parkraummanagement“ des EU-Projekts „Push & Pull“[2], in der sich viele interessante Informationen zur Parkraumbewirtschaftung finden:



Quelle: Citadins face à l'automobilité – eine Vergleichsanalyse der Kommunen Besançon, Grenoble, Toulouse, Berne, Genf und Lausanne, 1998.

Fakt ist: Garantierte Parkplätze am Arbeitsplatz haben erheblichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels.

Wenn die Menschen am Ausgangspunkt einer Fahrt (oft zu Hause) überlegen, wie sie fahren wollen, spielt für die Entscheidung die (voraussichtliche) Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Zielort eine wesentliche Rolle. Beispielsweise ist ein garantierter Parkplatz direkt am Arbeitsort für Arbeitnehmer ein wesentlicher Faktor, um sich für die Fahrt von zu Hause zur Arbeit für das eigene Auto zu entscheiden. Studien in verschiedenen französischen und Schweizer Städten zeigen, dass Arbeitnehmer, denen an ihrem Arbeitsort ein Parkplatz sicher ist, weitaus häufiger mit dem Privatwagen zur Arbeit fahren als Arbeitnehmer ohne oder mit begrenzten Parkmöglichkeiten.

Eine Beschränkung kostenloser Parkmöglichkeiten, die ausschließliche Verfügbarkeit bezahlter Parkplätze oder andere Methoden der Parkraumbewirtschaftung führen zu einer deutlichen Veränderung im Fahrverhalten von Autofahrern.

Auch in Markdorf hat die Einführung der blauen Zone mit der Zeitbeschränkung des Parkens auf zwei Stunden dazu geführt, dass Arbeitnehmer vom Auto aufs Fahrrad umsteigen.

[2] Forschungsgesellschaft Mobilität FGM – Austrian Mobility Research AMOR, Januar 2015, Seite 14
Download unter: http://www.push-pull-parking.eu/index.php?id=15
(„Brochure on 16 good reasons for parking management“ deutsche Version „DE“)

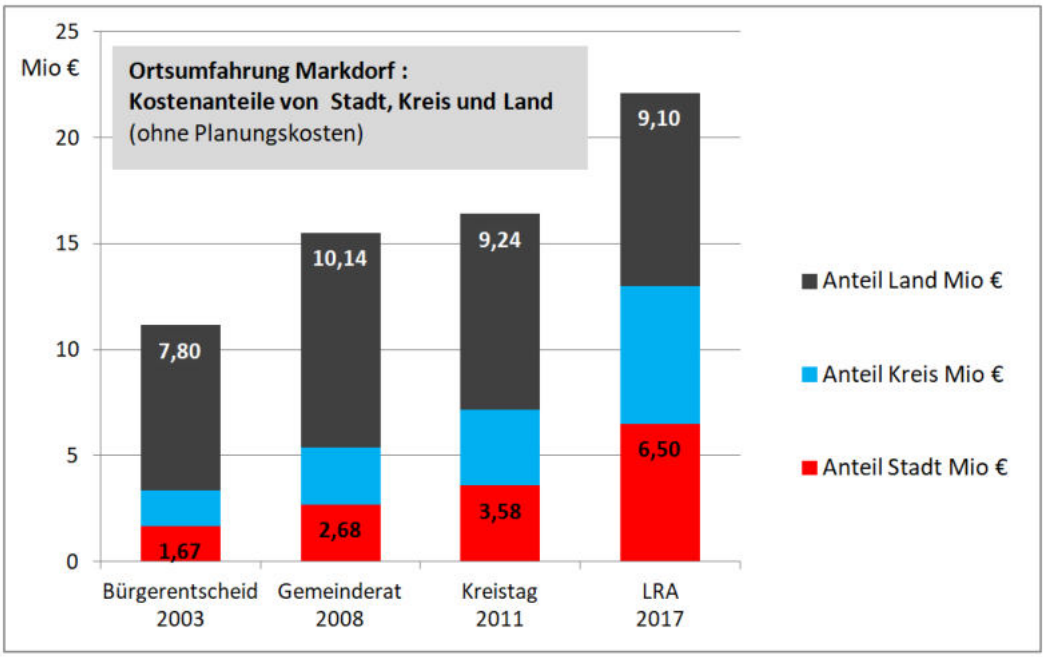
7) Sechs neue Fahrspuren zwischen Markdorf und Bodensee?

Südumfahrung Markdorf – Baurecht bedeutet keine Bau-Pflicht !

Die Umweltgruppe hat den Bau der Südumfahrung von Anfang an abgelehnt und stattdessen für den Bau eines Tunnels plädiert. Gründe gegen die Umgehungsstraße waren

- die Zerschneidung unserer Erholungsgebiete,
- die Überschätzung der Entlastungswirkungen
- die Unterschätzung der neuen Belastungen, besonders in den Nachbarorten
- der Verbrauch vieler Hektar hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen
- die Beeinträchtigung von Arten, die durch die FFH[3]-Richtlinie geschützt sind
- die Gefahr einer weiteren Zersiedelung entlang der neuen Trasse, die 2010 mit der Diskussion um ein Gewerbegebiet „Haslacher Hof“ konkret wurde.
- die Konkurrenz mit der parallel verlaufenden, zusätzlich geplanten B31 neu

Vor nunmehr 16 Jahren hatte sich eine knappe Mehrheit von 54% beim Bürgerentscheid für den Bau der Südumfahrung ausgesprochen. Seither hat sich der Kostenanteil der Stadt Markdorf für diese Straße von 1,7 Mio. auf 6,5 Mio. Euro fast vervierfacht:



[3] FFH: Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU

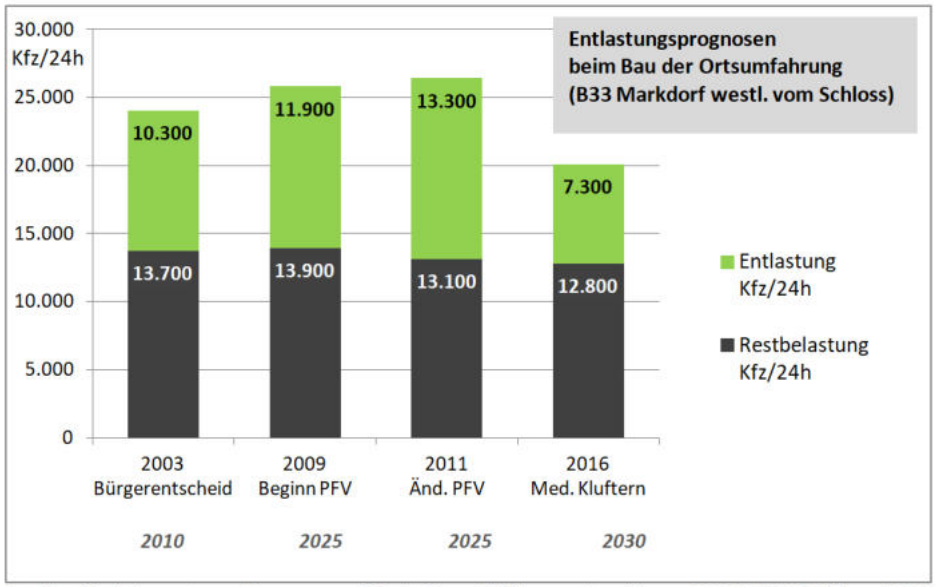
Viele weitere Argumente gegen die Südumfahrung sind seither hinzugekommen:

1) Der Klimawandel ist weiter fortgeschritten und die Notwendigkeit einer „Verkehrswende“ wird immer offensichtlicher. Eine Forcierung des energieintensiven Kfz-Verkehrs durch den Bau neuer Straßen ist daher zunehmend kritisch zu hinterfragen. Siehe: ***Mobilität von morgen.***

2) Aktuellere Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass die Verkehrsbelastungen in den Gutachten zum Planfeststellungsbeschluss (PFB) der Südumfahrung Markdorf deutlich überschätzt wurden.

3) Neue Verkehrsprognosen aus der Verkehrsmediation Kluftern weisen einen erheblich geringeren Entlastungsnutzen für die OUM aus.

4) Beim Bürgerentscheid 2003 wurden noch über 18.800 Kfz pro Tag auf der Südumfahrung prognostiziert. Im entscheidenden Szenario zum Planfeststellungsbeschluss 2013 waren es nur noch 11.900. In den letzten Prognosen aus der Verkehrsmediation Kluftern sogar nur noch rund 6.000. Aufgrund dieser Zahlen ist der verkehrliche Nutzen des Projekts heute um den Faktor drei geringer zu bewerten.



Quellen: Verkehrsuntersuchungen von ModusConsult Ulm aus den Jahren 2002, 2008, 2011 und 2016

5) Der Hauptgrund für die großen Abweichungen der Prognosen war das unterschiedliche Netz an neuen Straßen, das jeweils betrachtet wurde. Denn zwischenzeitlich wird das Projekt B31 neu Meersburg-Immenstaad vorangetrieben, das – als Teil der geplanten B30/B31-Bündelungstrasse von Überlingen bis Ravensburg– auch zu einer Entlastung Markdorfs beitragen kann. Dies schmälert den zusätzlich erzielbaren Entlastungsnutzen einer OU Markdorf.

6) Die verkehrserzeugende Wirkung der Südumfahrung wurde in allen bisherigen Prognosen weitgehend vernachlässigt. Real sind deshalb noch niedrigere Entlastungseffekte in Markdorf und höhere Mehrbelastungen in den Nachbarorten zu erwarten.

7) Die Einstufung der Südumfahrung K7742 in den vordringlichen Bedarf des Kreisstraßenausbauprogramms 2013 erfolgte auf Basis einer äußerst zweifelhaften Bewertungsmethodik, bei der der Nutzen überbewertet wurde, indem die ermittelten Nutzenpunkte quadriert wurden. Die Kosten wurden hingegen dramatisch unterbewertet, weil aus den veranschlagten Kosten die siebte Wurzel gezogen wurde, was insgesamt zu einer drastischen Verzerrung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses führte.

8) Es wurde noch nicht im Detail geprüft, ob der „Wagner-Knoten“ der Südumfahrung mit dem Bau eines neuen Haltepunkts Markdorf-Süd/Lipbach und dem Einbau eines zweiten Gleises kompatibel ist. Die Südumfahrung und auch die Ortsumfahrungen Bermatingen, Neufrach und Kluftern stehen in Konkurrenz zur Bodenseegürtelbahn und schmälern das Potential an „Umsteigern“ und somit auch die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Bahnstrecke.

9) Als Ergebnis der Verkehrsmediation Kluftern soll voraussichtlich keine Umfahrung Kluftern gebaut werden. (Wenn überhaupt, dann auf einer anderen Trasse, so dass der Wagner-Knoten möglicherweise umgeplant werden muss.) Ohne diese Fortführung mache die Südumfahrung keinen Sinn, hatte einst sogar der Ex-Bürgermeister Gerber erklärt, was er später allerdings revidierte.

10) Die Lärmaktionsplanung hat bereits spürbare Erfolge in Markdorf erzielt. Weitere entlastende LAP-Maßnahmen stehen noch aus.

11) Zusätzliche Entlastungswirkungen sind künftig zu erwarten
    a. durch das neue Radkonzept des Bodenseekreises
    b. bei vollständiger Umsetzung des Nahverkehrsplanes des Kreises
    c. durch das angestrebte SMA-Vorzugskonzept zur Taktverdopplung auf der Gürtelbahn incl. der neuen IRE-Halte in Markdorf und Salem, sowie
    d. durch die Abnahme von älteren Diesel-Fahrzeugen mit überhöhten Schadstoffemissionen und aufgrund der zu erwartenden Zunahme der Elektromobilität (Pedelecs, E-Bikes und Elektroautos).

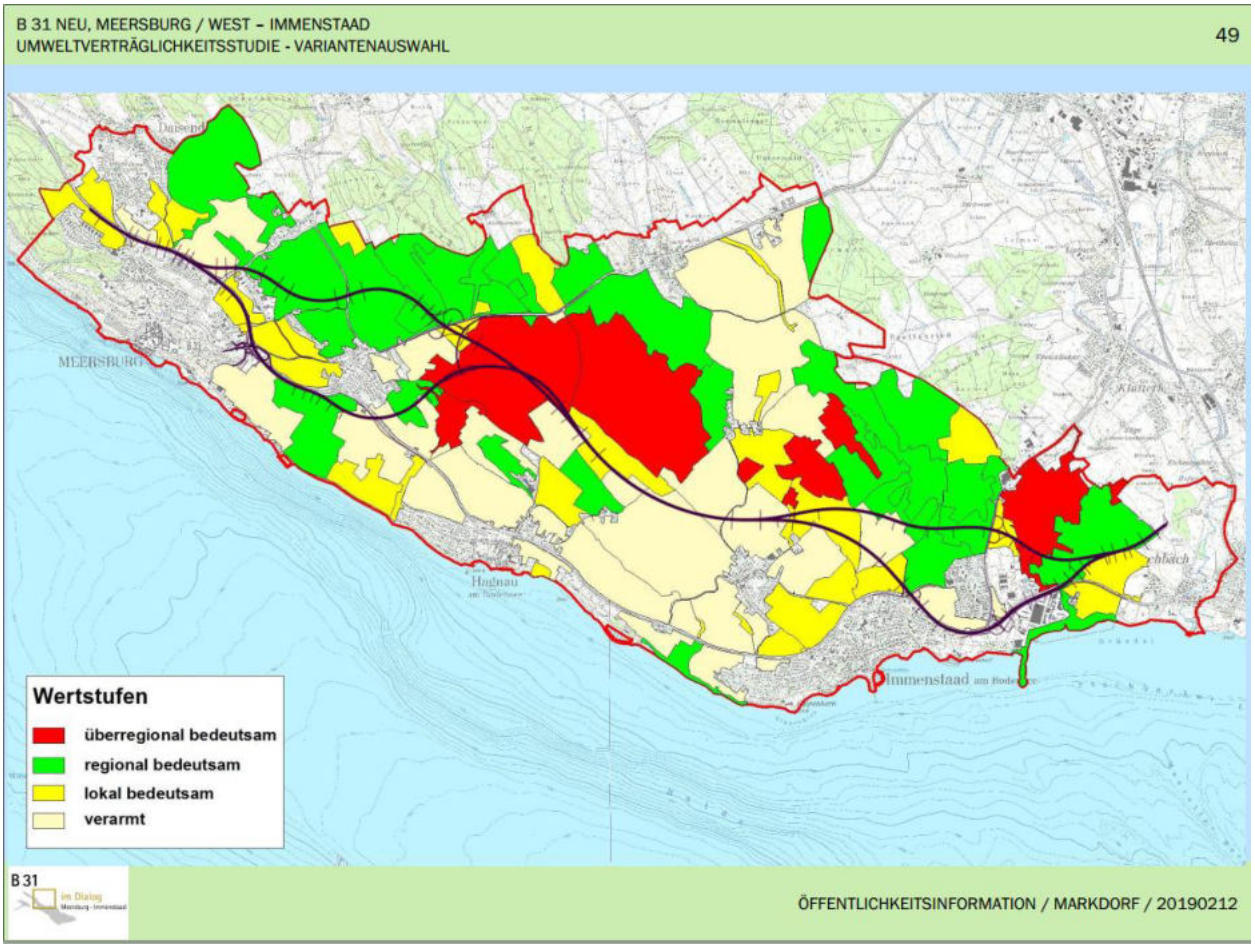
Es ist bedauerlich, dass die formalen Einflussmöglichkeiten der Stadt Markdorf zum Bau der Südumfahrung sehr eingeschränkt sind, weil 2013, also kurz vor Ende der Amtszeit von Ex-Bürgermeister Gerber, ein Vertrag von ihm und Landrat Wölfle unterzeichnet wurde, in dem sich die Stadt zur finanziellen Beteiligung am Bau der Südumfahrung gegenüber dem Kreis verpflichtet hat – und das ohne jegliche Kosten-Obergrenze! Dieser Vertrag knebelt nicht nur den Gemeinderat, sondern auch die Bürgerschaft, da er nach unserer Einschätzung einen erneuten Bürgerentscheid unmöglich macht.

Als Umweltgruppe sind wir der Meinung, dass die aktuelle Faktenlage mehr denn je gegen den Bau der Südumfahrung Markdorf spricht. Der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss stellt eine Bau*genehmigung* dar, bedeutet aber keine Pflicht, dieses zweifelhafte Projekt umzusetzen. Die Hauptverantwortung dafür liegt beim Kreistag, der über den Bau entscheidet und beim Land, das bislang noch nicht die 50%ige Bezuschussung durch LGVFG-Fördermittel bewilligt hat.

B31 neu: moderater Ausbau statt neue Autobahn im Hinterland !

Ende 2015 wurde ein moderierter Planungsprozess zur B31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad begonnen. Ausgangspunkt war die 2005 linienbestimmte Trasse 7.5, die weit ins Hinterland abschwenkt und dicht am Südrand von Ittendorf vorbeiführen würde.

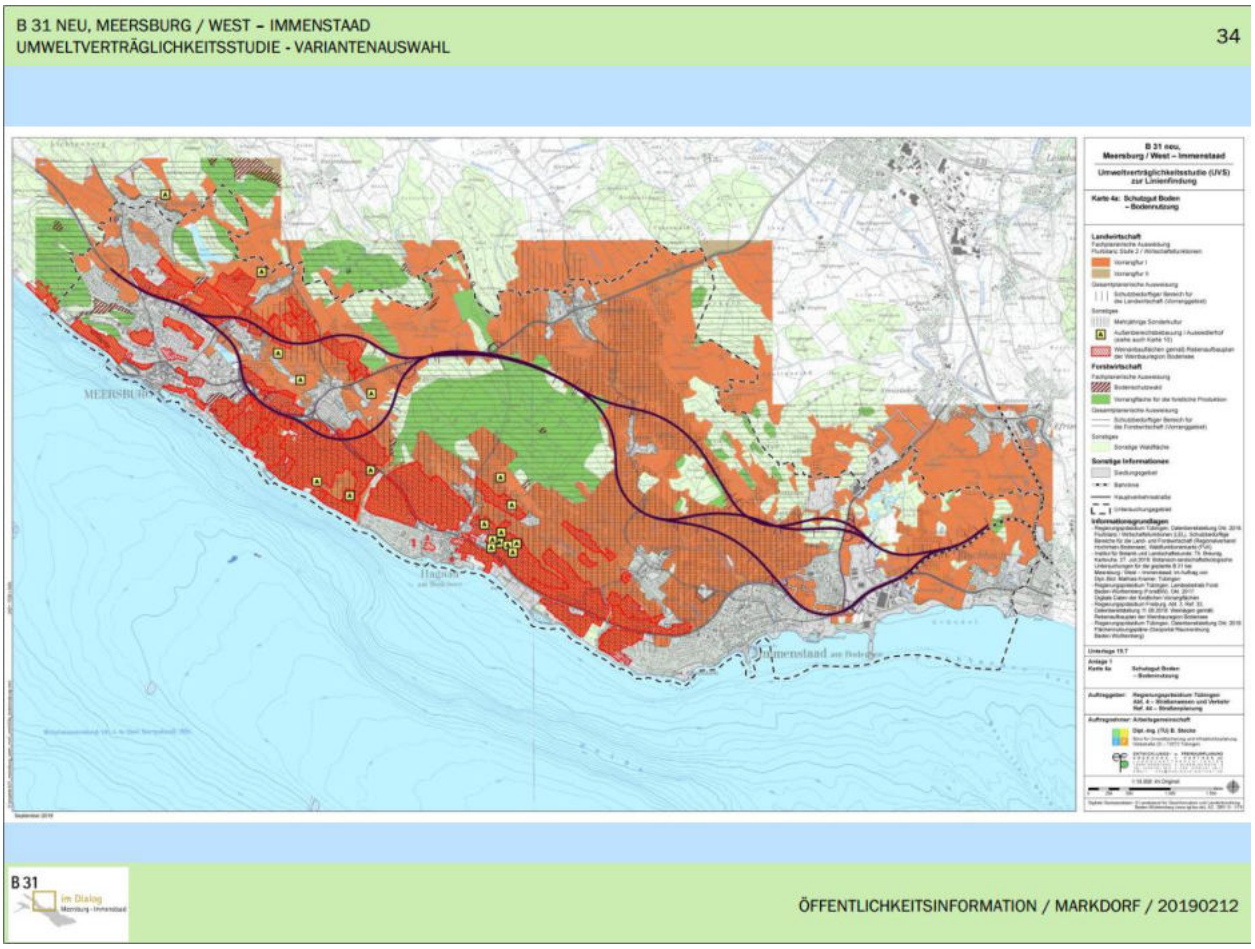
Im aktuell laufenden Dialogverfahren wurde das Gebiet nochmals gründlich untersucht. Insbesondere beim Natur- und Artenschutz wurden außergewöhnlich viele überregional bedeutsame Flächen festgestellt, wie der Weingarten-Wald südlich von Ittendorf und die Lipbachsenke nordöstlich von Immenstaad (rote Flächen in folgender Karte). Viele bedrohte und streng geschützte Arten wurden nachgewiesen, insbesondere Fledermäuse, Vögel und Amphibien.



Quelle: „Auswahl der vertieft zu untersuchenden Trassenvarianten“, Vortrag B. Stocks, Arbeitgemeinschaft der Umweltgutachter USIP / E+P / Lenz-Landschaftsplanung, 12.2.2019, Seite 49

Ausgehend von diesen Befunden wurden die früheren Trassen modifiziert und neue Untervarianten ausgewiesen, die nun näher untersucht und bewertet werden. In obiger Grafik sind die B-Varianten als schwarze Linien eingetragen, in der folgenden Grafik die C-Varianten.

Auch für die Landwirtschaft sind in diesem Gebiet fast ausschließlich besonders hochwertige Flächen (Vorrangflur I, orangerote Flächen in folgender Karte) vorhanden, die überwiegend mit Sonderkulturen (Wein und Obst) genutzt werden.



Quelle: „Auswahl der vertieft zu untersuchenden Trassenvarianten“, Vortrag B. Stocks, Arbeitgemeinschaft der Umweltgutachter USIP / E+P / Lenz-Landschaftsplanung, 12.2.2019, Seite 34

Mehr Infos zum B31neu-Planungsverfahren unter: https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/

Wir meinen: Diese wertvolle Natur- und Kulturlandschaft mit ihrer Erholungsfunktion darf nicht durch eine neue Straßentrasse zerschnitten werden. Deshalb setzen wir uns für einen moderaten Ausbau mit maximal 3 Fahrspuren auf der bestehenden B31-Trasse ein, wobei im Bereich der Ortschaften (Immenstaad, Hagnau, Stetten, Meersburg) hochwirksame Lärmschutzmaßnahmen bzw. möglichst sogar Tunnellösungen zu realisieren sind. Einen autobahnähnlichen Querschnitt von 28 Meter Breite mit vier Fahrspuren plus zwei Standspuren lehnen wir ab, da er viel zusätzlichen Transitverkehr in die Bodenseeregion ziehen würde und auch viel neuen Kfz-Verkehr erzeugen würde. Mit den Klima-Zielen ist ein derart massiver Ausbau der Straßenkapazitäten nicht vereinbar (siehe ***Mobilität von morgen***).

Die aktuellen Verkehrszählungen von der B31 bei Eriskirch zeigen, dass sich sogar auf einer nur zweispurigen Straße 60% mehr Verkehr abwickeln lässt als derzeit im Bereich Hagnau. Die ausgebaute B31 neu kann in Verbindung mit der B30 neu einen Teil des B33-Durchgangs-verkehrs zwischen Meersburg und Ravensburg aufnehmen und so zu einer Entlastung Markdorfs beitragen. Der zusätzliche Bau einer Südumfahrung in nur wenigen km Abstand ist daher nach unserer Überzeugung nicht zu rechtfertigen.

8) Mehr Mobilität mit weniger Verkehr – geht das?

Mobilität und Verkehr ist nicht dasselbe. Mobilität meint, wie leicht ich die Ziele erreichen kann, die mir wichtig sind: Einkaufen, Schule, Arbeitsplatz, Freizeit und Erholung etc.

Wenn diese Ziele für mich in der Nähe liegen, braucht es wenig Aufwand, diese zu erreichen. So gesehen ist „Verkehr“ ein Aufwand, den man möglichst gering halten sollte. Statt von „Verkehrsleistung“ sollte man daher lieber von „Verkehrsaufwand“ sprechen. Für die Stadtplanung bedeutet das, möglichst auf eine **„Stadt der kurzen Wege“** hinzuarbeiten.

Wichtig ist hierfür z. B. ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnungen und Arbeitsplätzen, das in Markdorf recht ausgeglichen ist. Wünschenswert ist auch eine gute Verteilung von Lebensmittelhandel oder Bäckereien auf die einzelnen Stadtviertel. Hier zeigt sich eine deutliche Konzentration der Supermärkte im Osten der Stadt. Noch wichtiger ist die Erhaltung eines breiten Angebots verschiedener Fachgeschäfte, um weite Fahrten in andere Städte zu vermeiden. Das gilt natürlich auch für kulturelle Angebote. Unter dem Motto „Kurze Beine, kurze Wege“ wäre auch ein weiterer Grundschul-Standort im Süden der Stadt eine vorzugswürdige Lösung.

Besonders für Senioren oder Menschen mit Handicap können Lieferservice-Angebote ihre Mobilität erhöhen – am besten mit modernen Elektro-Lastenrädern.

Wozu in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah?

Die Bewahrung und Aufwertung unserer ortsnahen Erholungsgebiete und Grünanlagen kommt nicht nur unserer unmittelbaren Lebensqualität zu Gute, sondern vermeidet auch Fahrten in die weitere Umgebung.
Bei der Planung von neuen Wohnsiedlungen, Gewerbegebieten und Straßen ist immer auch der damit verbundene zusätzliche Verkehrsaufwand zu berücksichtigen.