

Ortsumfahrung Markdorf K7743 neu

Entwicklung und Stand der Planung

Klausurtagung Umweltgruppe Markdorf 25.04.2015

Frieder Staerke

Vorgeschichte: A98 Planung

- Autobahnplanung nördlich des Bodensees
- OU Markdorf war Teilstück dieser Trasse
- Nach Umweltverträglichkeitsuntersuchung von 1984 verworfen

⇒ Beleg für den „Druck“ des Transitverkehrs durch die Bodenseeregion

Entwicklung des „Planfall 7“

- Vierspurige „Bündelungs-Trasse“ B31/B30 neu von Überlingen über FN bis RV soll Verkehr der B31, B30 und auch B33 aufnehmen
- Raumordnungsverfahren ÜB-FN verwirft Trasse 2a (auf OUM-Linie) und favorisiert Variante 7.5 (südl. von Ittendorf)
- OUs Markdorf, Bermatingen und Kluftern als „ergänzende Maßnahmen im nachgeordneten Netz“ für Verkehrsstrom Salem-FN

⇒ Planerisches Konzept beim Bürgerentscheid 2003

Planfall 7.5



Über 700 Mio € Kosten veranschlagt

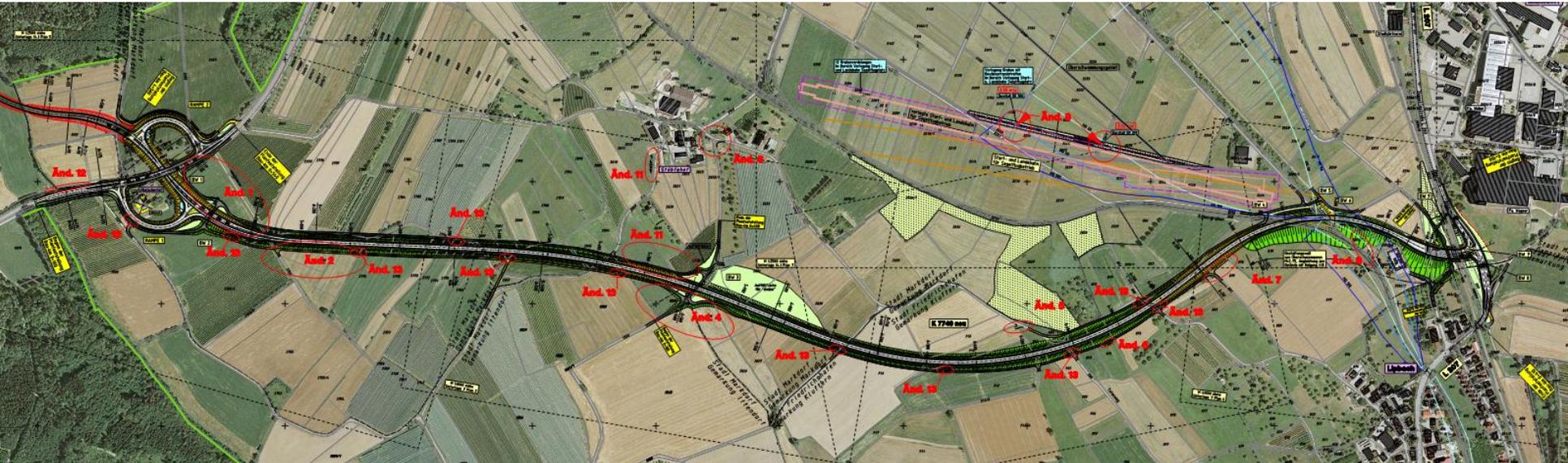
„Abstieg“ der OU Markdorf von Bundesstraße zur Kreisstraße

- zunächst war OUM als **Bundesstraßenprojekt** im BVWP enthalten (incl. Verlängerung bis Hepbach, siehe aktuell gültiger Regionalplan von 1996)



- Im „Projektbegleitenden Arbeitskreis“ ab 2001 wurden die OUs Markdorf + Bermatingen zunächst als ein gemeinsames **Landesstraßen-Projekt** „L205 neu“ geplant
- Nach Finanzausage des Kreises 2001 wurde OU Markdorf zum **Kreisstraßenprojekt** „K7743 neu“ (ohne fachliche Begründung)

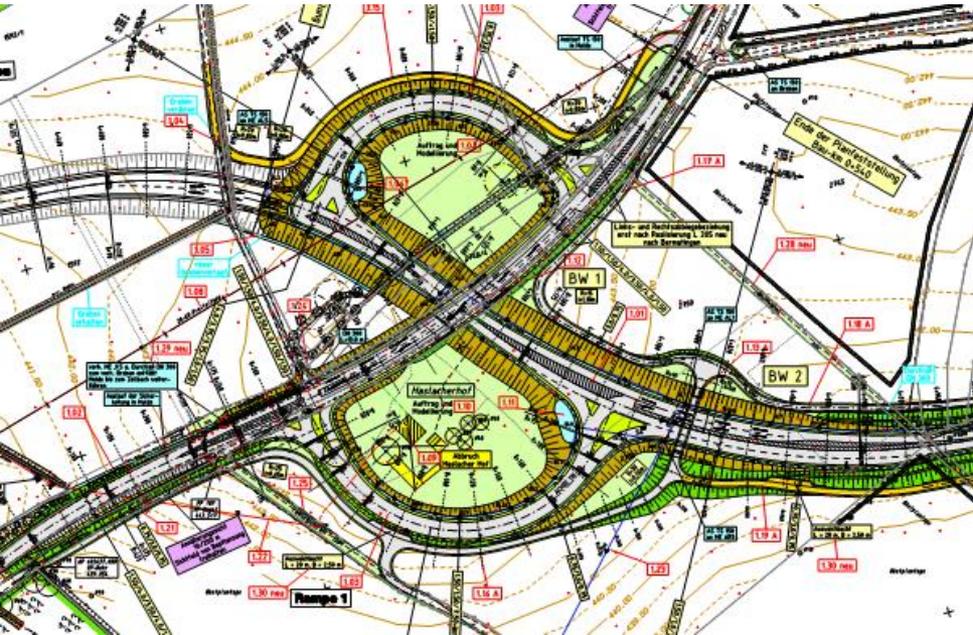
So ist die OUM laut PFB geplant:



- Was hat sich seit dem Bürgerentscheid 2003 geändert?

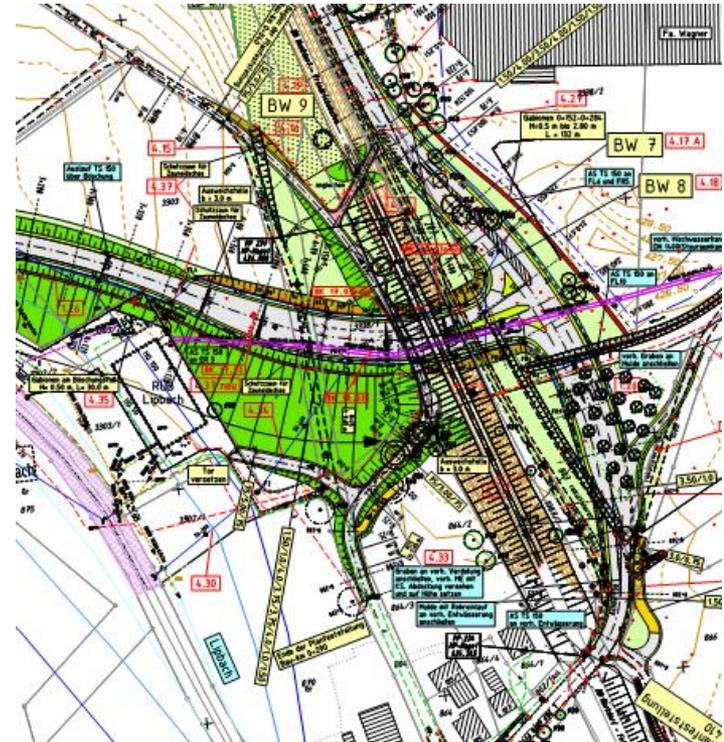
Knotenpunkte: Akzeptanz OUM schlechter?

B33 Haslacher Hof



Von Meersburg muss zur OUM rechts abgelenkt werden
(Geradeaus führt B33 durch Markdorf)

L207 bei Fa. Wagner



Ampel-Einmündung statt vorheriger
Kreisverkehrs-Planung
(Langsamer, d.h. weniger attraktiv)

Kosten (LGVFG-Finanzierung)

Bürgerentscheid 2003

11,1 Mio. €

Kostenanteil Stadt:

15 % = **1,7 Mio. €**

Stand aktuell / PFB 2013

16,4 Mio. € (+ 2 Mio.)

Kostenanteil Stadt:

25 % = **4,1 Mio. €**
(plus Risiko)

Jeweils zuzüglich Umbaukosten für Aldi-Bypass und Conti-Kurve

Aber:

- LGVFG-Regelung endet 2019 !
- OUM wird kaum noch reinkommen
- Nachfolge-Finanzierung völlig offen

Planerische Zielsetzung

Bürgerentscheid 2003

- OUM als ergänzende Maßnahme im nachgeordneten Netz, insbes. für Verkehrsstrom Salem-FN
- B33-Fernverkehr soll auf B31/30 neu verlagert werden

Stand aktuell / PFB 2013

- OUM als eigenständige Maßnahme
- Wesentliches Ziel ist die Entlastung der ODM *im Zuge der B33* vom Durchgangsverkehr

Aber:

Warum wird die OUM dann nicht als Bundesstraße geplant?

Warum gibt es keine Weiterführung zur B33 im Osten?

Verkehrsszenarien

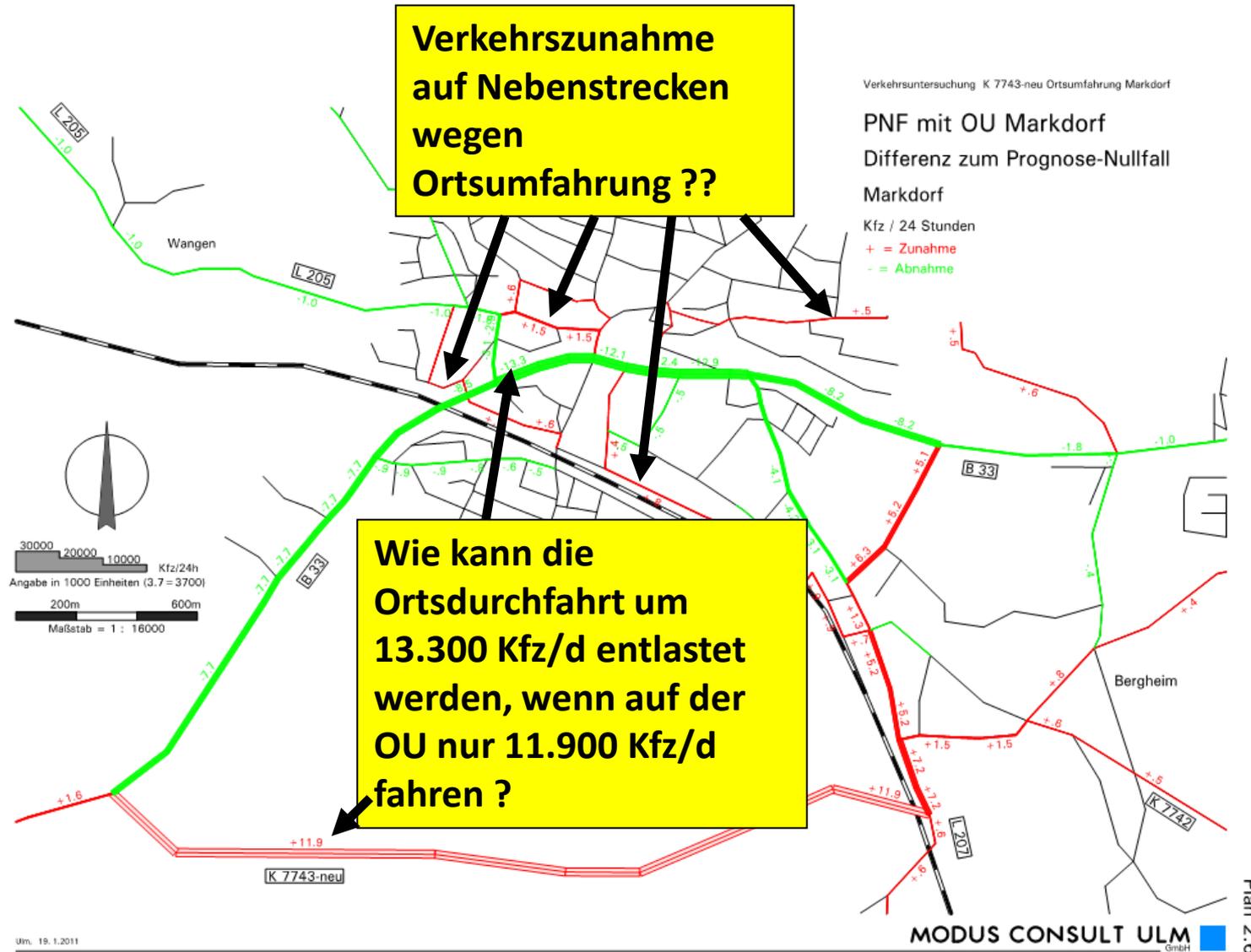
Bürgerentscheid 2003

- OUM wird in Verbindung mit mehreren weiteren neuen Straßenprojekten des P7 betrachtet:
 - B31 neu FN-West
 - B31 neu Riedleparktunnel
2. Röhre
 - B30 neu RV-Süd
 - B30 neu Meckenbeuren
 - L205 neu OU Bermatingen
 - K7743 neu OU Kluftern

Stand aktuell / PFB 2013

- Szenario zum alleinigen Bau der OUM wird im PFV erst 2011 vorgelegt und zum entscheidenden Szenario erklärt
- PFV zur OU Bermatingen vom Land gestoppt (Priorität für B31 im Bereich Hagnau)
- OU Kluftern: Verkehrsmediation hat begonnen (Ergebnis offen)

Entlastungsprognose zweifelhaft



Verkehrsbelastung innerörtlicher Nebenstrecken

Bürgerentscheid 2003

- OUM bringt Entlastung auch auf Nebenstrecken

Stand aktuell / PFB 2013

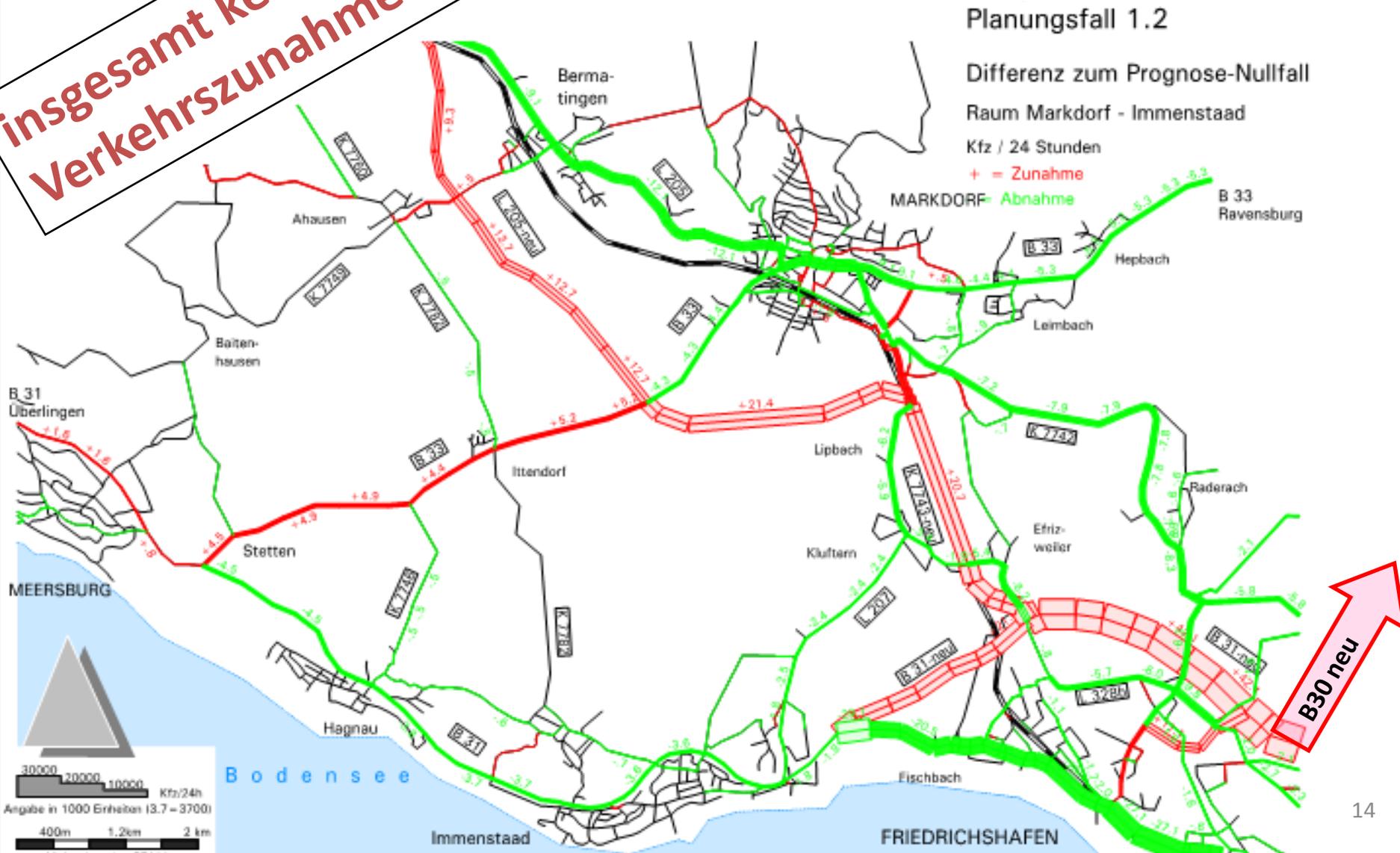
- OUM bringt (angeblich) Mehrbelastungen auf Nebenstrecken
 - Hauptstr.
 - Jahnstr.
 - Eisenbahnstr.
 - Ensisheimer Str.

Oder:

Fehler im Verkehrsmodell, mit dem die B33-Entlastung schöngerechnet wurde?

insgesamt keine Verkehrszunahme?

Grundsätzliche Fehler 2003 bis heute:
Selbst beim Bau vieler neuer Straßen von Bermatingen bis Ravensburg geht Modus Consult davon aus, dass **keinerlei Kfz-Verkehr erzeugt oder in unsere Region verlagert wird!**



Verkehrszahlen und Trends

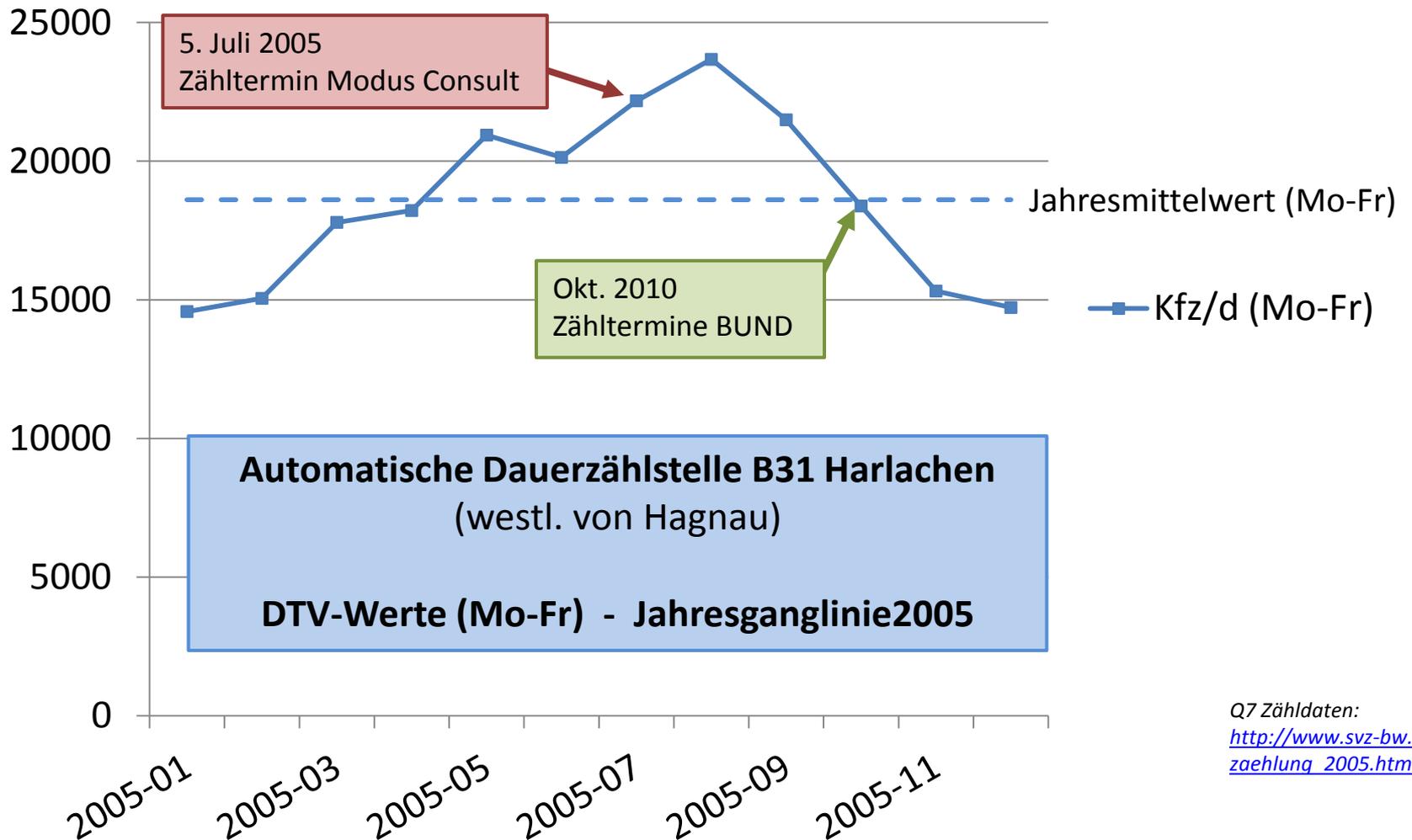
Bürgerentscheid 2003

- Es wurden hohe Verkehrszunahmen bis 2010 prognostiziert. Diese sind real nicht eingetreten.

Stand aktuell / PFB 2013

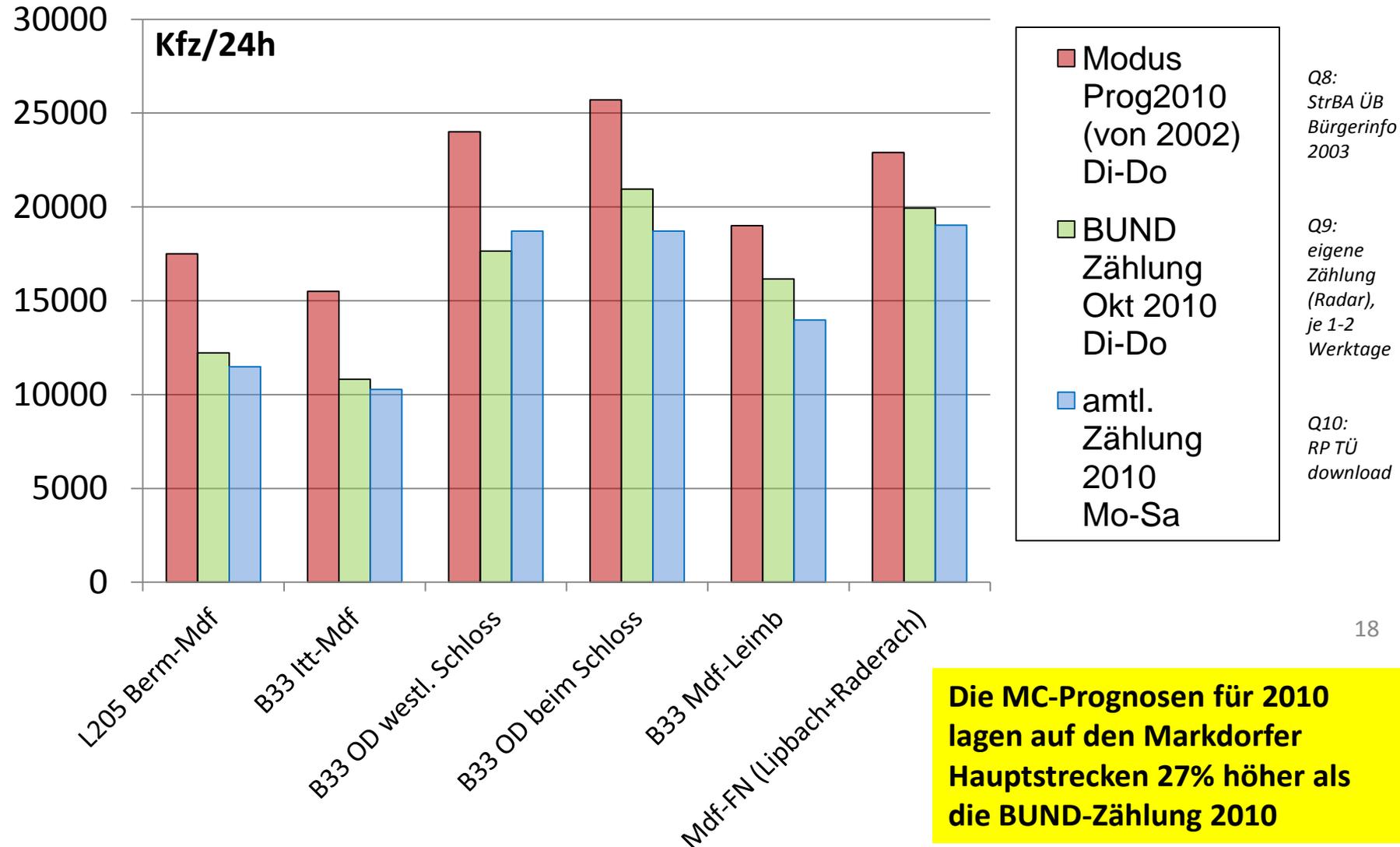
- Auch die späteren Prognosen für das PFV gingen von zu hohen Zählwerten 2005 und zu hohen Wachstumsraten aus.

Der Zähltermin 2005 von Modus war nicht repräsentativ, denn Anfang Juli beginnt die Tourismus-Hochsaison.

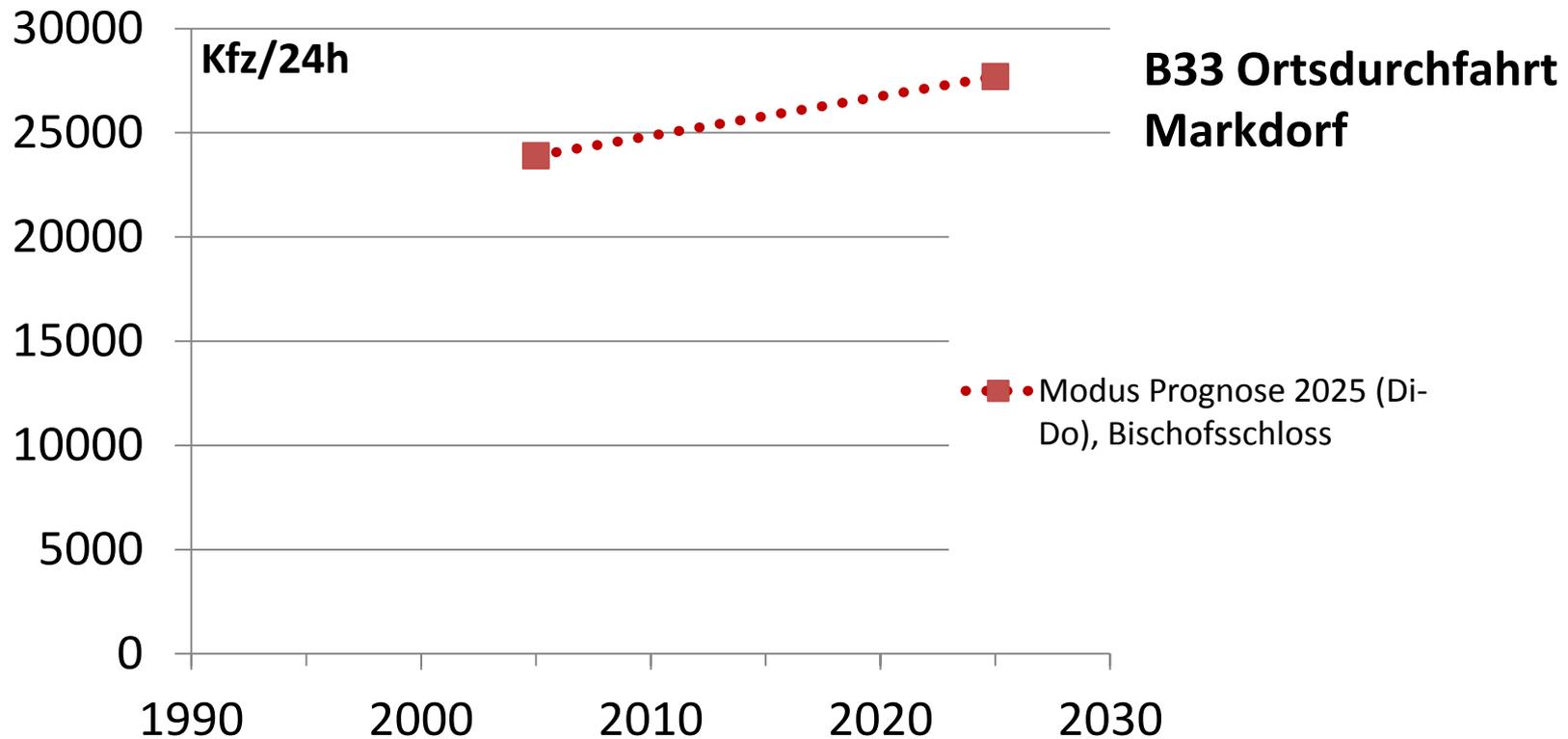


Q7 Zähldaten:
http://www.svz-bw.de/zaehlung_2005.html

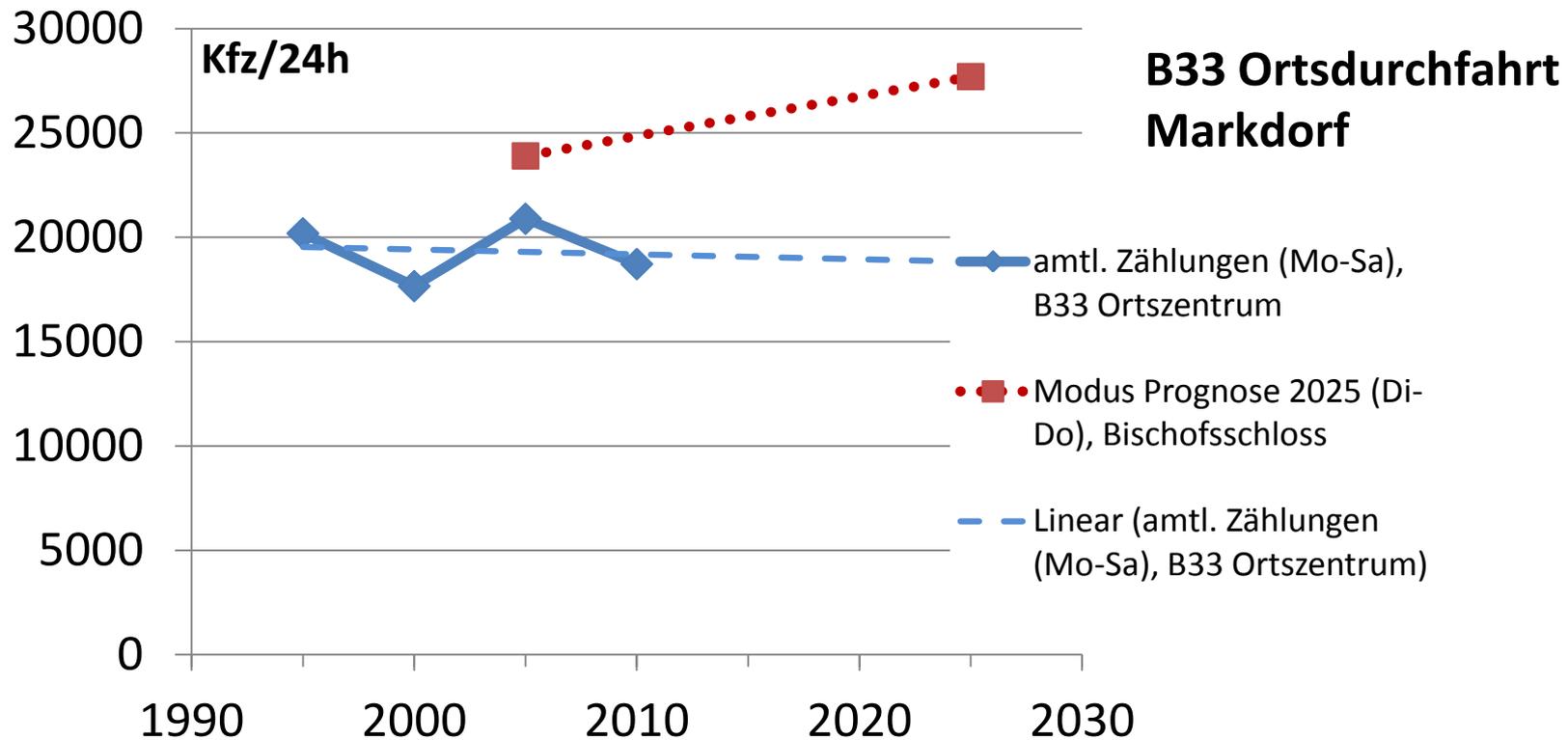
Die Modus-Prognose von 2002 für 2010 lag weit über den 2010 gezählten Verkehrsbelastungen



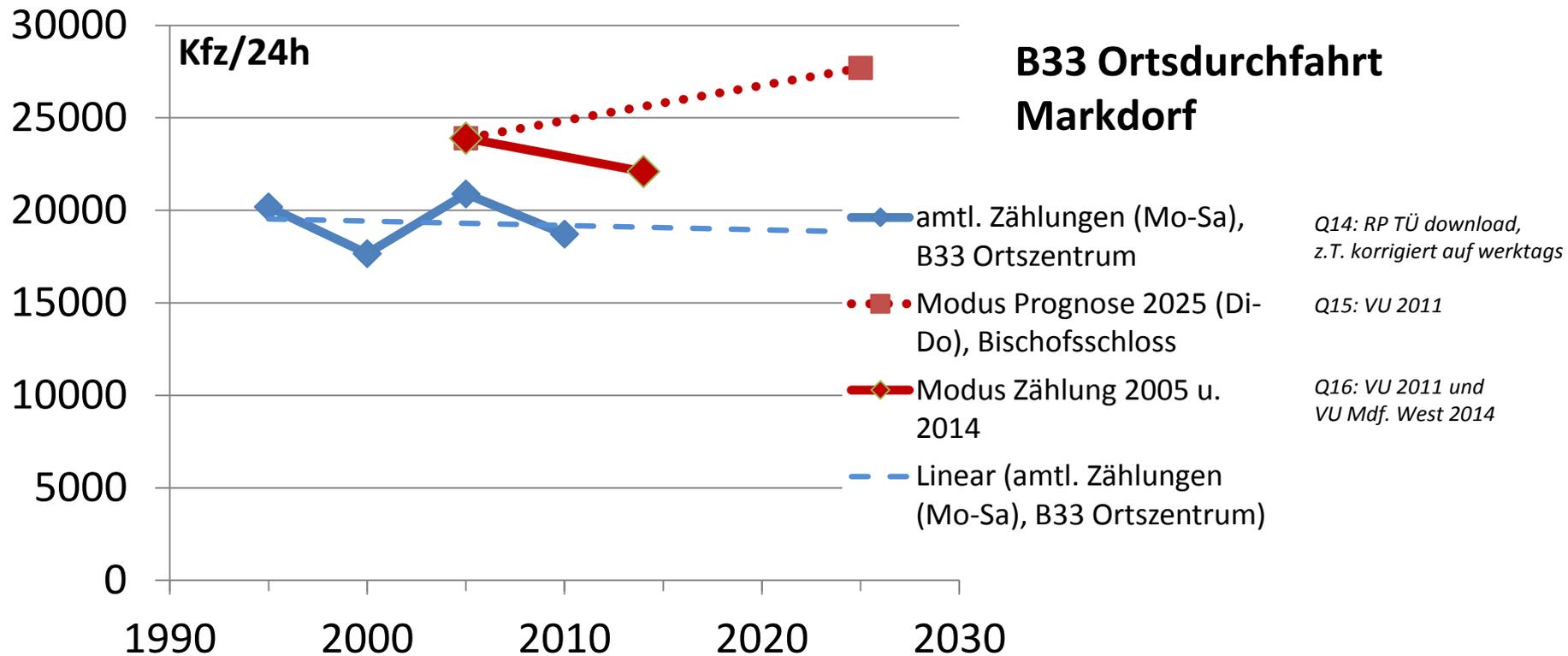
Modus-Prognose von 2011 für 2025 im Vergleich mit Zähldaten – Bsp. B33 in Markdorf



Modus-Prognose von 2011 für 2025 im Vergleich mit Zähldaten – Bsp. B33 in Markdorf



Modus-Prognose von 2011 für 2025 im Vergleich mit Zähldaten – Bsp. B33 in Markdorf



Statt des prognostizierten Wachstums zeigt die Modus-Zählung von 2014 gegenüber 2005 eine Abnahme um 8%

Auf dem B33-Ast Richtung Meersburg nahmen die Werte von 2005 auf 2014 sogar um **31 %** ab.

**Bestandsaufnahme
Analyse-Nullfall 2014**

Gesamtverkehr in Kfz/24 h
Grundlage: Verkehrszählung vom 01.04.2014

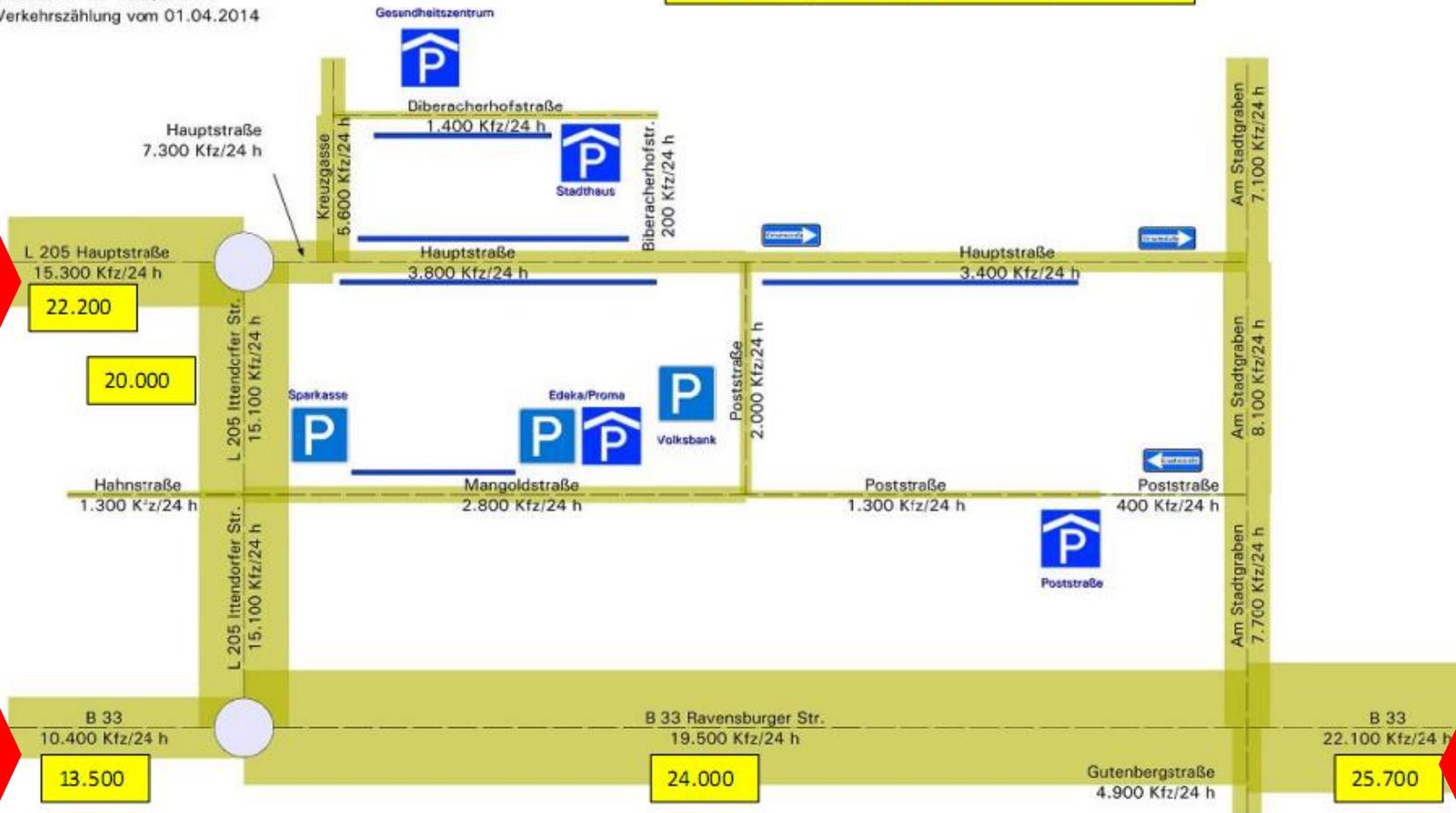
Zahlen in gelben Feldern:
Prognosewerte von Modus für das Jahr 2010,
publiziert in der „Bürgerinformation“ des StrBA
vor dem Bürgerentscheid im Jan 2003

-  Parkplatz
-  Parkhaus
-  Längsparkplätze

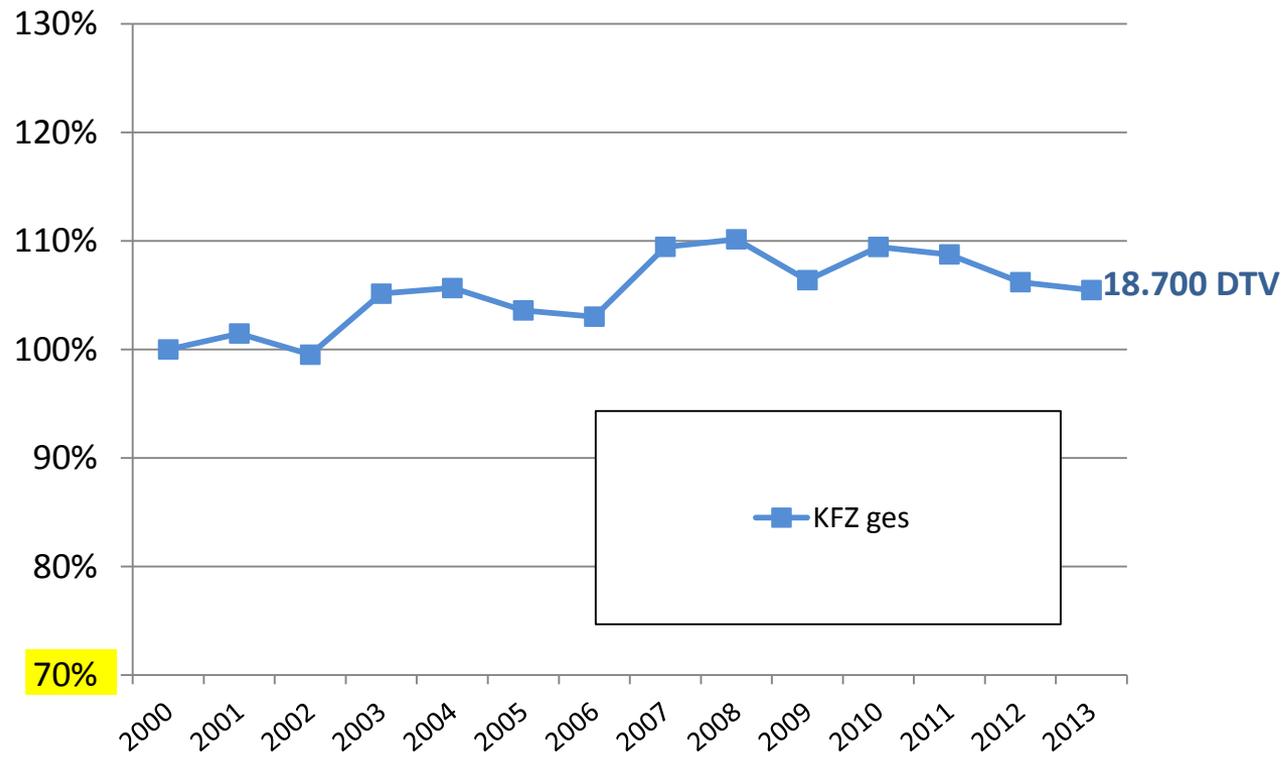
Prognose
45%
zu hoch

Prognose
30%
zu hoch

Prognose
16%
zu hoch



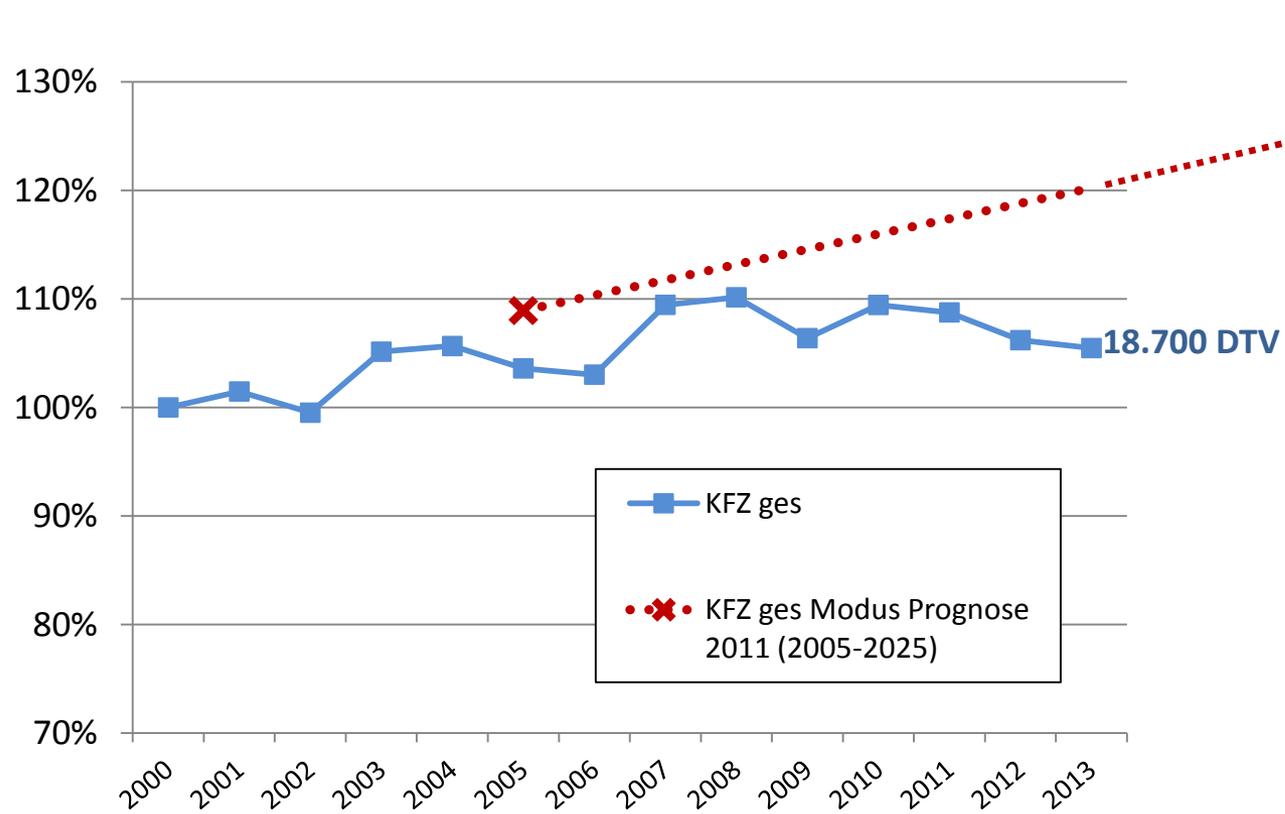
Auf der B31 bei Hagnau nimmt der Verkehr nicht mehr zu.



Daten von der Dauerzählstelle Harlachen, westl. von Hagnau:
http://www.svz-bw.de/fileadmin/verkehrszaehlung/dz/ganglinien_b/B31_Harlachen.pdf (und ältere downloads)

Auf der B31 bei Hagnau nimmt der Verkehr nicht mehr zu.

Aber: Modus Consult sieht das völlig anders !



Modus prognostiziert bis 2025 eine erhebliche weitere Zunahme auf 24.300 Kfz/24h

laut Verkehrsuntersuchung Modus Consult 2011, die Grundlage für den PFB war.

Aktueller Stand OU Markdorf

- Planfeststellungsbeschluss wurde im Nov. 2013 erlassen
- Von betroffenen Grundstückseigentümern wurde dagegen **Klage** beim VG Sigmaringen erhoben
- Verhandlungstermin noch offen
 - Ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss entspricht einer „Baugenehmigung“ (Man *darf* bauen, aber man *muss* nicht bauen)
- Im Kreisstraßenausbauprogramm 2013 priorisiert auf Platz 3 (Hinter OU Kehlen und OU Kluffern)
- Finanzierung ungeklärt (LGVFG-Nachfolge, s.o.)
- Nachbarprojekte ungeklärt (Bermatingen, Kluffern)

Alternativ-Maßnahmen

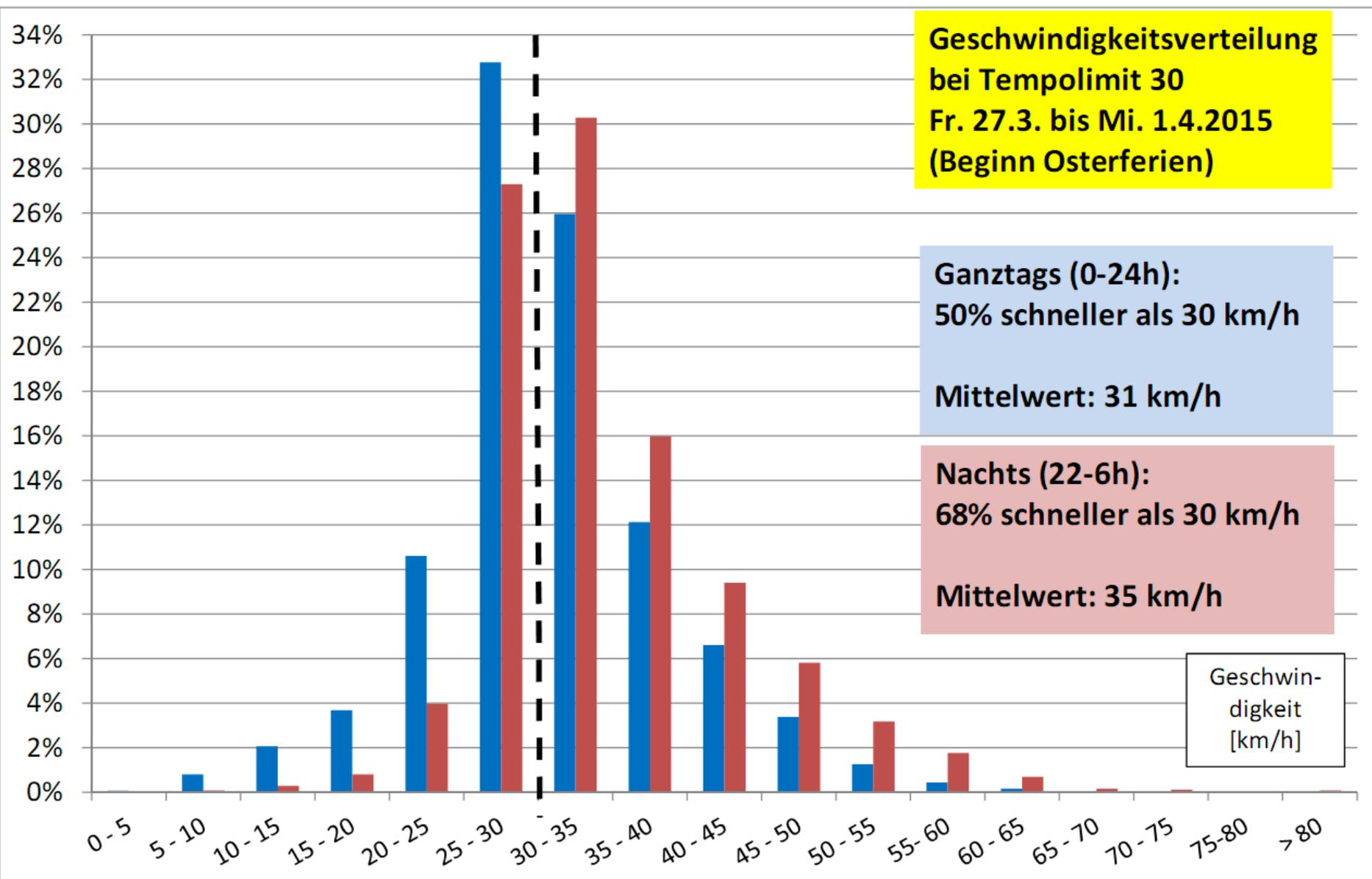
Bürgerentscheid 2003

- Es hieß damals:
Erst nach Bau der OUM ist
Verkehrsberuhigung auf der
B33 im Ort möglich

Stand aktuell / PFB 2013

- Lärmaktionsplanung:
 - Tempo 30 ganztags realisiert
 - Tempokontrollen in Aussicht
 - Lärmoptimierter Asphalt
 - Lärmschutzwände
- Bringt insgesamt *mehr*
Lärmreduktion als durch OUM !
 - schneller
 - billiger
 - landschaftsschonender
 - ohne neu erzeugten Kfz-Verkehr

Tempo 30 zeigt bereits Wirkung, die durch Kontrollen noch deutlich verbessert werden kann



Alternativ-Maßnahmen

- Gürtelbahn:
 - sma-Potentialstudie zur Taktverdichtung (Ergänzung 29.4. im NV-Ausschuss)
 - Ausbau vom Land zum neuen BVWP angemeldet
 - Untersuchung neuer Haltepunkt Lipbach: **Die Pläne für Wagner-Knoten OUM müssen überprüft und ggf. angepasst werden !**
 - **Erhaltung Ausbauoptionen** (für Doppelspur und für 3. Gleis am Bhf.)
 - Bahnhofssanierung
- Stundentakt beim Schnellbus 7373 KN-RV gemäß Nahverkehrsplan
- Umsteigen im Binnenverkehr:
 - Radverkehrskonzept
 - E-Bike-Promotion
 - Stadtbus Markdorf ?
 - Abkehr vom kostenlosen Parkhaus ?

Also: lieber etwas
weniger über Straßen reden...

