

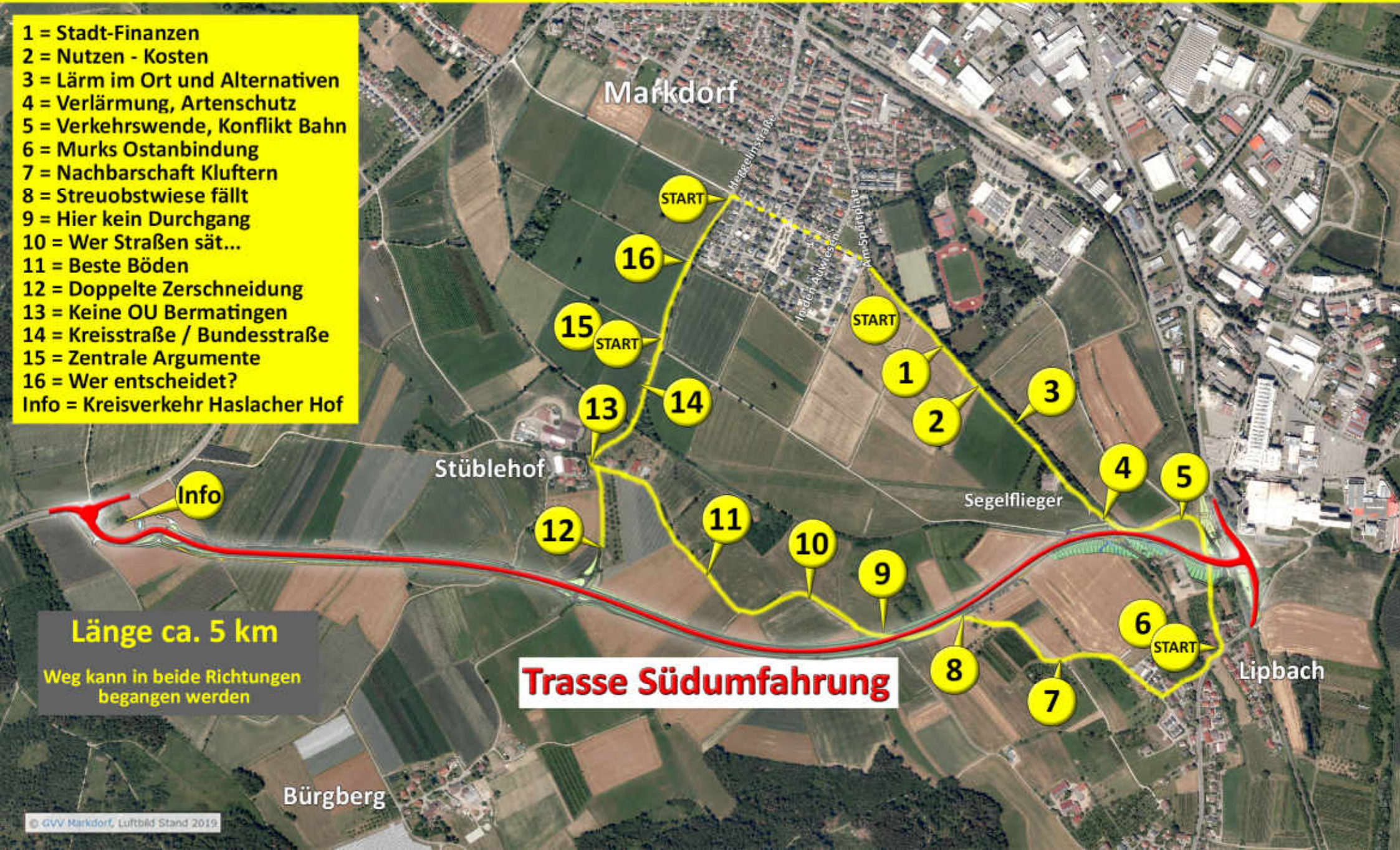
# **Trassen- Info-Pfad Südumfahrung**

**K 7743 Ortsumfahrung Markdorf**

**Stand: 21.11.2020**

# Trassen-Info-Pfad Südumfahrung

- 1 = Stadt-Finzen
- 2 = Nutzen - Kosten
- 3 = Lärm im Ort und Alternativen
- 4 = Verlärmung, Artenschutz
- 5 = Verkehrswende, Konflikt Bahn
- 6 = Murks Ostanbindung
- 7 = Nachbarschaft Kluffern
- 8 = Streuobstwiese fällt
- 9 = Hier kein Durchgang
- 10 = Wer Straßen sät...
- 11 = Beste Böden
- 12 = Doppelte Zerschneidung
- 13 = Keine OU Bermatungen
- 14 = Kreisstraße / Bundesstraße
- 15 = Zentrale Argumente
- 16 = Wer entscheidet?
- Info = Kreisverkehr Haslacher Hof



Länge ca. 5 km

Weg kann in beide Richtungen  
begangen werden

**Trasse Südumfahrung**

# Entdecken Sie den schönen Süden Markdorfs:

- Wo und wie wird die Umwelt und unser Naherholungsgebiet durch die geplante Straße beeinträchtigt ?
- Die Verkehrsbelastung im Ort ist zweifellos sehr hoch. – Aber wie viel Entlastung kann diese Umgehungsstraße tatsächlich bringen? Und was wird sie uns kosten?
- Einfach eine „Trassen-Wanderkarte“ hier mitnehmen oder hier herunterladen und los geht's:  
Zu Fuß oder mit Fahrrad

*Wir wünschen viel Spaß und viele neue Eindrücke und Ausblicke !*

*Eine Aktion des „Aktionsbündnis STOP Südumfahrung“ mit:  
BUND, Grüne, Umweltgruppe, Landwirte,  
Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf,  
ProKluffern, Verkehrsclub Deutschland*

Trassen-Info-Pfad Südumfahrung

Entdecken Sie ...

... den schönen Süden Markdorfs!

Eine Aktion des „Aktionsbündnis STOP Südumfahrung“ mit:  
BUND, Grüne, Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf,  
Landwirte, ProKluffern, Umweltgruppe, Verkehrsclub Deutschland  
[www.stopp-suedumfahrung.com](http://www.stopp-suedumfahrung.com)

[www.stopp-suedumfahrung.com](http://www.stopp-suedumfahrung.com)  
(homepage noch im Aufbau)

# Straßenbau „auf Pump“

Die Kosten der Südumfahrung für den Stadthaushalt sind in den Jahren seit dem Bürgerentscheid auf das Fünffache angestiegen – auf 8,45 Mio. € (Stand 2019). Dies liegt zum Teil an den gestiegenen Baukosten und zum anderen Teil daran, dass die finanzielle Förderung des Landes von 70 % auf 50 % reduziert wurde.

Dazu kommen noch Kosten für den Umbau des Aldi-Kreisverkehrs und die Einmündung der Gaußstraße in die B 33 bei der Fa. Continental.

Gleichzeitig ist absehbar, dass in den nächsten Jahren **viele große Investitionen** anstehen

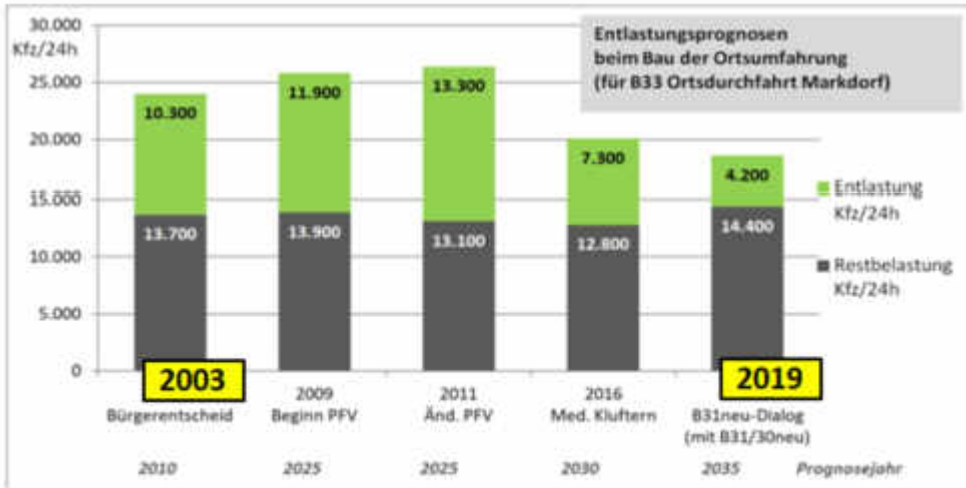
- Rathaussanierung
- Sanierung/Umbau des Bildungszentrums Markdorf (BZM)
- Sanierung und neue Turnhalle Jakob-Gretser Grundschule
- Neubau einer Grundschule mit Halle in der Südstadt
- Erweiterung Grundschule Leimbach
- Umsetzung des Radverkehrskonzepts

**Schulen oder Straße ?**

Der finanzielle Spielraum wird jedoch aufgrund geänderter Haushaltsregeln und der Corona-Krise immer kleiner. Das Geld für die Südumfahrung wird also an anderer Stelle fehlen – und die Stadt somit in die Verschuldung treiben, so dass Steuer- und Gebührenerhöhungen drohen.

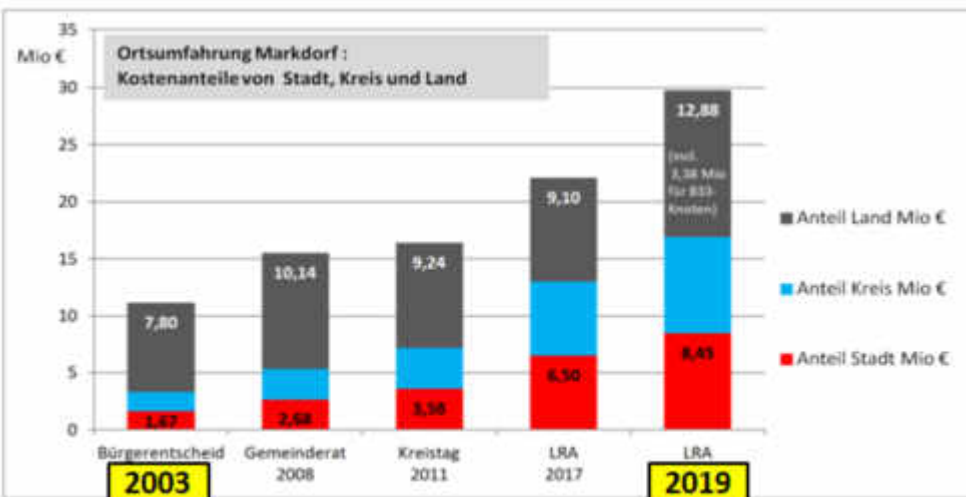
# Nutzen-Kosten-Verhältnis dramatisch verschlechtert

Immer weniger Entlastung wird als Nutzen prognostiziert:



Quellen: Verkehrsuntersuchungen von ModusConsult Ulm aus den Jahren 2002, 2008, 2011, 2016 und 2019

5-fach höhere Kosten werden für die Stadt erwartet:



\*) Vorlage Sitzung AUT am 2.7.2019. Es ist unklar, ob in Gesamtkosten 2019 die Planungskosten enthalten sind.

# Warum ist die prognostizierte Entlastung heute deutlich schlechter als früher?

## 1. Aktualisierung der Trend-Annahmen:

- allgemein (bundesweite Trends)
- aktuelle Verkehrserhebungen
- neu: „Klima-Abschlag“ minus 13% beim PKW-Verkehr
- Fortschreibung der geplanten Siedlungs- und Gewerbegebiete in der Region

## 2. Die neuen Prognosen berücksichtigen, dass die autobahnähnliche B 30 + B 31 neu den B 33-Verkehr Meersburg-Ravensburg teilweise aufnehmen kann. Diese gewünschte „Bündelungswirkung“ kann und sollte noch weiter verbessert werden.

Siehe Anhang

A 1

A 2

## 3. Die frühere Zählung war überhöht wegen Saison-Effekt:

- Südumfahrungs-Gutachten in Hochsaison (Zähltermin Juli 2005)
- Aktuelles B 31-Gutachten während Normalsaison (Zähltermin Oktober 2016)

Siehe Anhang

A 3

Siehe Anhang

A 4

## 4. Das frühere Verkehrsmodell war fehlerhaft

für die innerstädtischen Verkehrsströme. Daher wurde eine unrealistisch hohe Entlastung der Ravensburger Straße prognostiziert.

Siehe Anhang

A 5

# „Schluss mit Lärm“ im Ort???

- Viele der stark lärmbelasteten Anwohner in der Ravensburger Str. (B33) hoffen auf eine erhebliche Lärmentlastung durch die Südumfahrung.
- Lärm wird aber nicht linear von unseren Ohren wahrgenommen. **Um den Lärm zu halbieren, muss man die Verkehrsmenge nicht halbieren sondern um 90% reduzieren!**
- Die Südumfahrung könnte laut Prognosen eine geringe Lärmreduktion um 2 bis 3 Dezibel bewirken – dies ist ungefähr so viel, wie durch das Tempo-30-Limit erreicht wurde.
- Gängige Neuwagen-Modelle (Verbrenner) unterscheiden sich um über 8 Dezibel.
- Die höchsten Belastungen der Wohnhäuser im Ort liegen heute bei etwa 75 Dezibel.
- Im Naherholungsgebiet würde die Südumfahrung eine starke und großflächige Verlärmung bewirken. Auch der Ortsrand von Lipbach wäre betroffen.
- In Nachbarorten wie Ittendorf und Kluftern würde der Lärm leicht zunehmen aufgrund höherer Verkehrsbelastungen.
- Lärmarter Asphalt sowie schärfere Grenzwerte für Fahrzeuge und Reifen können eine echte Reduzierung des Lärms bewirken – und nicht nur eine Verlagerung der Lärmprobleme.

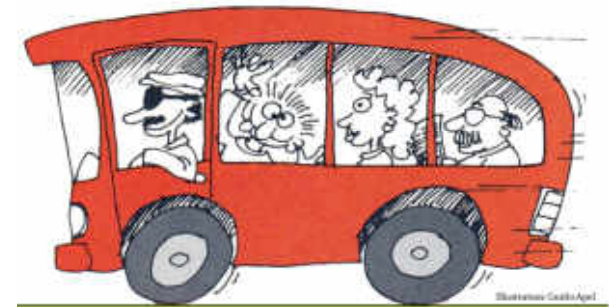


# Entlastung ohne „Flurschäden“

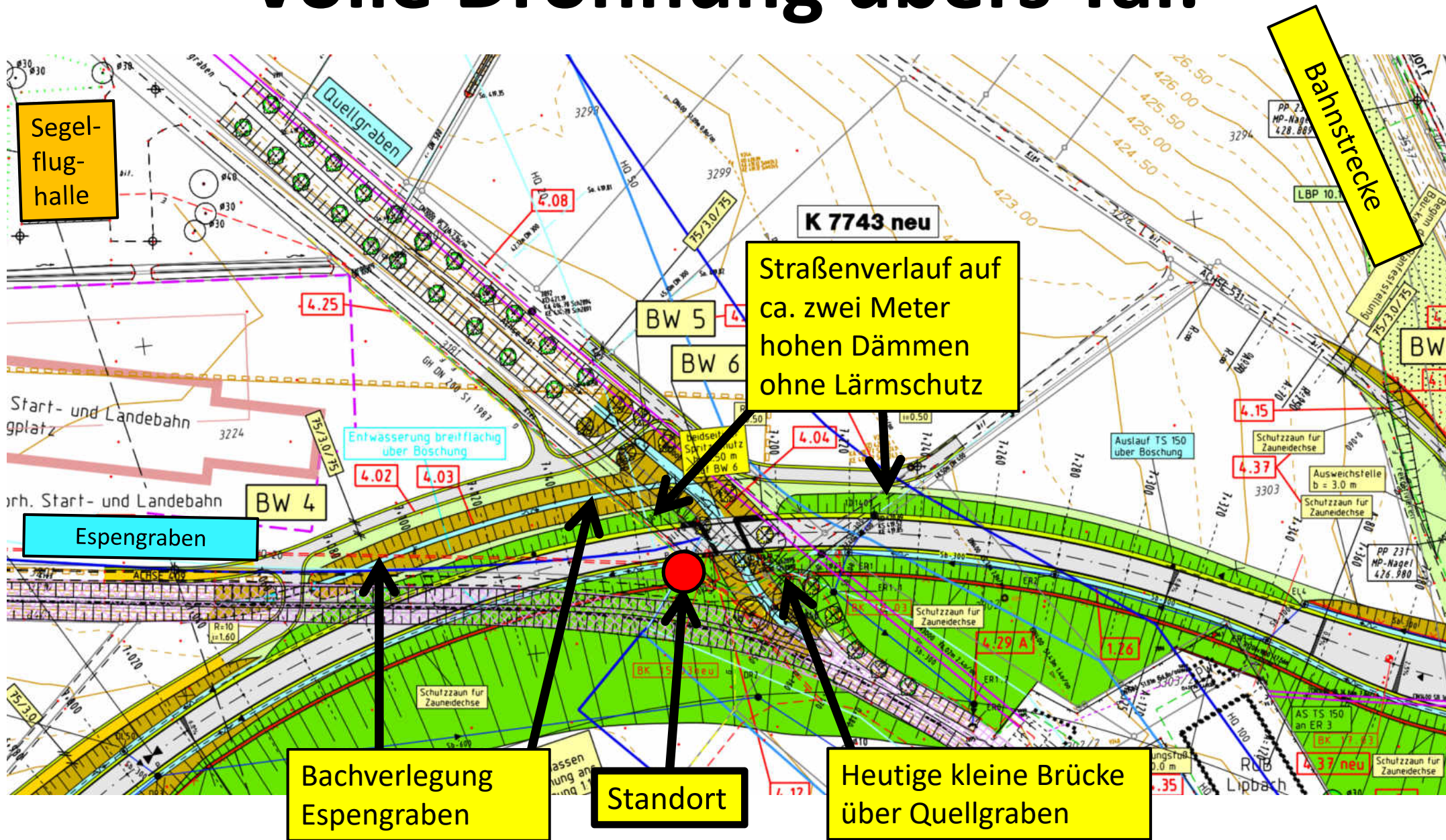
Die Südumfahrung bringt mehr neue Probleme als sie lösen kann.

Doch wie kann eine Entlastung auf anderem Wege erreicht werden?

- Ein großer Teil des Kfz-Verkehrs in Markdorf ist „hausgemacht“ und auf kurzen Strecken unter 10 km Länge unterwegs. Diese können gut mit dem Fahrrad bewältigt werden. Dank Pedelec sind auch die Steigungen am Gehrenberghang kein Problem. Das geplante **Radverkehrskonzept** wird Radfahren attraktiver und sicherer machen.
- Das **Bahnangebot** soll **verdreifacht** werden: Regionalbahnen im 30-min-Takt und künftig auch in Markdorf haltende IRE-Züge im Stundentakt. Auch eine zusätzliche Haltestelle Markdorf-Süd/Lipbach wird geplant.
- Die neue **Regiobuslinie Konstanz-Markdorf-Ravensburg** hat im November den Betrieb im Stundentakt (Mo-So) aufgenommen.
- Die Einführung eines **Stadtbus-Systems** und **Parkraumbewirtschaftung** können das „Umsteigen“ befördern.
- Immer mehr **Elektroautos**, die Einführung von **CO<sub>2</sub>-Preisen** und schärfere Abgasgrenzwerte werden die Emissionen verringern.
- **Verkehrsvermeidung** durch intelligente Stadtplanung und mehr „home-office“



# Volle Dröhnung übers Tal:



Planausschnitt aus: „K7743 neu Ortsumgehung Markdorf, Änderung des Planfeststellungsantrags vom 26.03.2009“, Landratsamt Bodenseekreis, 6.6.2011, Unterlage U7-4A



- Hier, bei der heutigen kleinen Brücke, soll die Südumfahrung auf einem **zwei Meter hohen Damm** die Talsenke queren.
- **Lärmschutzwände** wird es hier nicht geben, weil sonst der Luftaustausch in der Kaltluftschneise entlang der Talsenke noch stärker behindert würde.
- Die Folge: Der **Lärm kann sich ungehindert zum Bildungszentrum und zum Naherholungsgebiet Richtung Südstadt hin ausbreiten** – besonders weit bei Schönwetterlagen mit Südostwind (Föhn).

Siehe  
Anhang  
A 6

## Arten- und Biotopschutz:

**Hier droht ein gravierender Eingriff in ein sensibles Ökosystem!**

Der Wasserlauf des Espengrabens soll auf ca. 200 m Länge verlegt werden. Dazu müsste ein wertvoller Bestand von vielen hundert streng geschützten Bachmuscheln umgesiedelt werden.



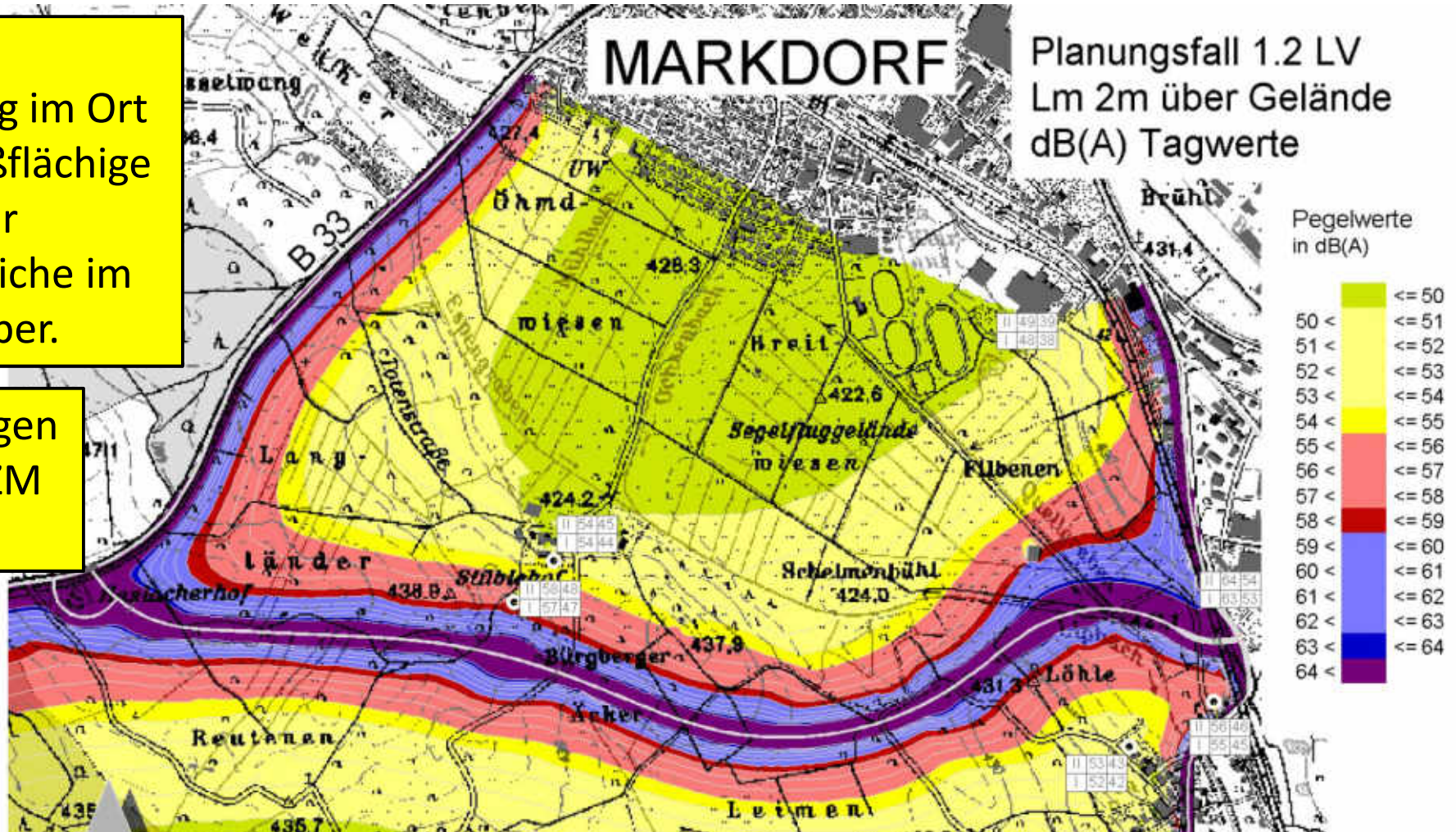
Bachmuschel (*Unio Crassus*)

Foto: Emma Versteegh - Own work, CC BY-SA 2.5,  
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1293292>

# Flächenhafte Verlärmung des Naherholungsgebiets trotz vieler 2,5 m hoher Lärmschutzwälle

Einer geringen Lärmentlastung im Ort steht eine großflächige Verlärmung der Erholungsbereiche im Süden gegenüber.

Mehrbelastungen für Lipbach, BZM und Stüblehof



Plan aus: „K7743 neu OU Markdorf, Lärmuntersuchung zur Umweltverträglichkeitsstudie“, Modus Consult Ulm, 12.08.2008, Anlage 9.

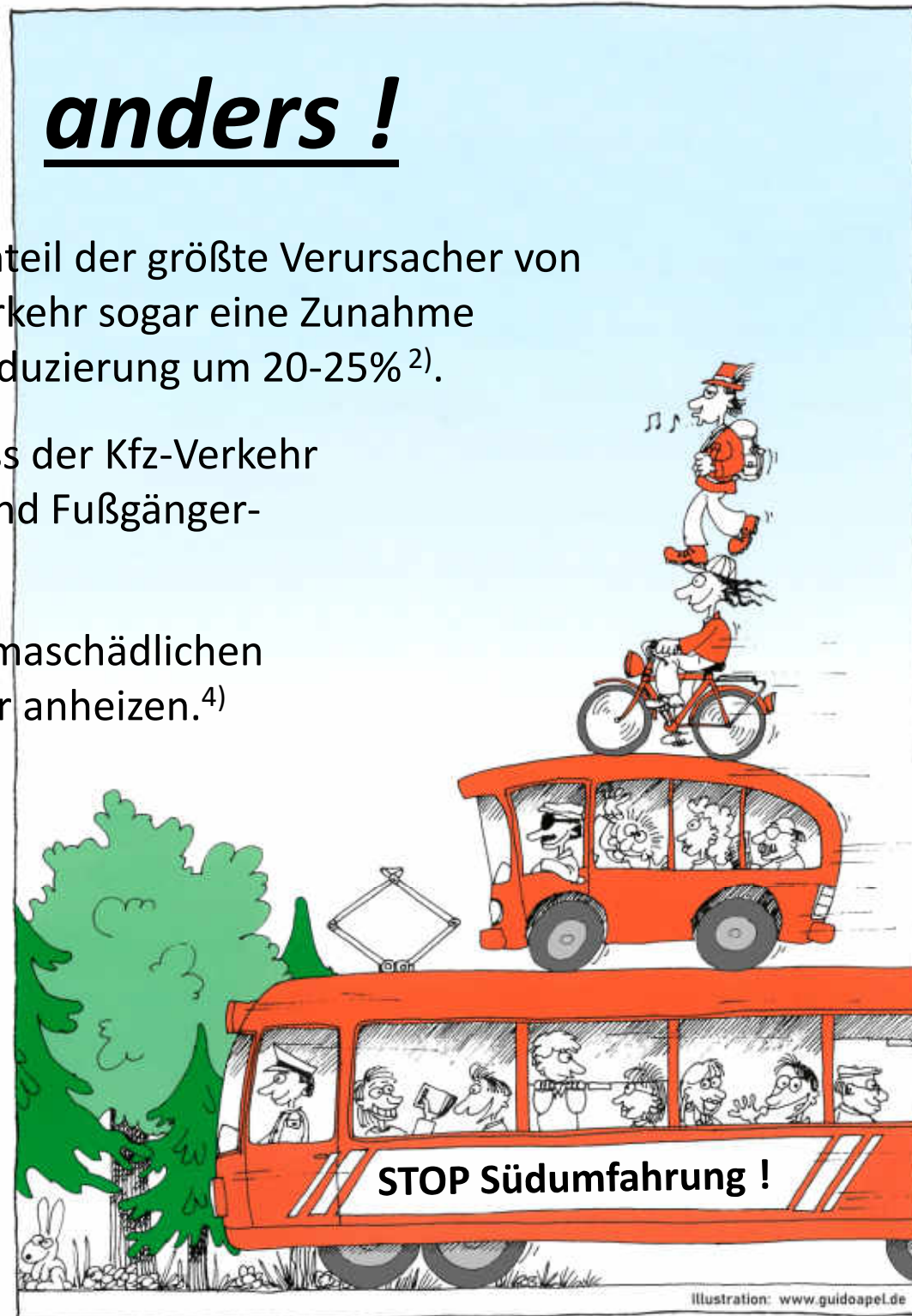
**Hinweis:** Diese Lärmberechnung beruht auf dem damaligen Verkehrsgutachten, in dem von einem allgemein höheren Verkehrsaufkommen und u. a. vom Bau der Ortsumfahrungen Bermatingen und Kluffern ausgegangen wurde.

Auf Basis aktueller Verkehrsuntersuchungen zur B31neu Meersburg-Immenstaad (ohne OUs Bermatingen + Kluffern aber mit B31neu) ist mit einer erheblich geringeren Auslastung der Südumfahrung zu rechnen und daher mit ca. 3 dB(A) niedrigeren Lärmwerten.

# Verkehrswende geht anders !

- Der Verkehrssektor ist in Ba-Wü mit 31% Anteil der größte Verursacher von Treibhausgasen<sup>1)</sup>. Seit 1990 gab es beim Verkehr sogar eine Zunahme der Emissionen statt der beabsichtigten Reduzierung um 20-25%<sup>2)</sup>.
- Um die Klimaschutz-Ziele zu erreichen, muss der Kfz-Verkehr vermindert und der Bahn-, Bus-, Fahrrad- und Fußgänger-verkehr ausgebaut werden.<sup>3)</sup>
- Die Südumfahrung Markdorf würde den klimaschädlichen Kfz-Verkehr beschleunigen und somit weiter anheizen.<sup>4)</sup>
- Verkehrsinvestitionen sollten deshalb vorrangig in den raschen Ausbau der Bodensee-Gürtelbahn und das Radwegenetz getätigt werden!

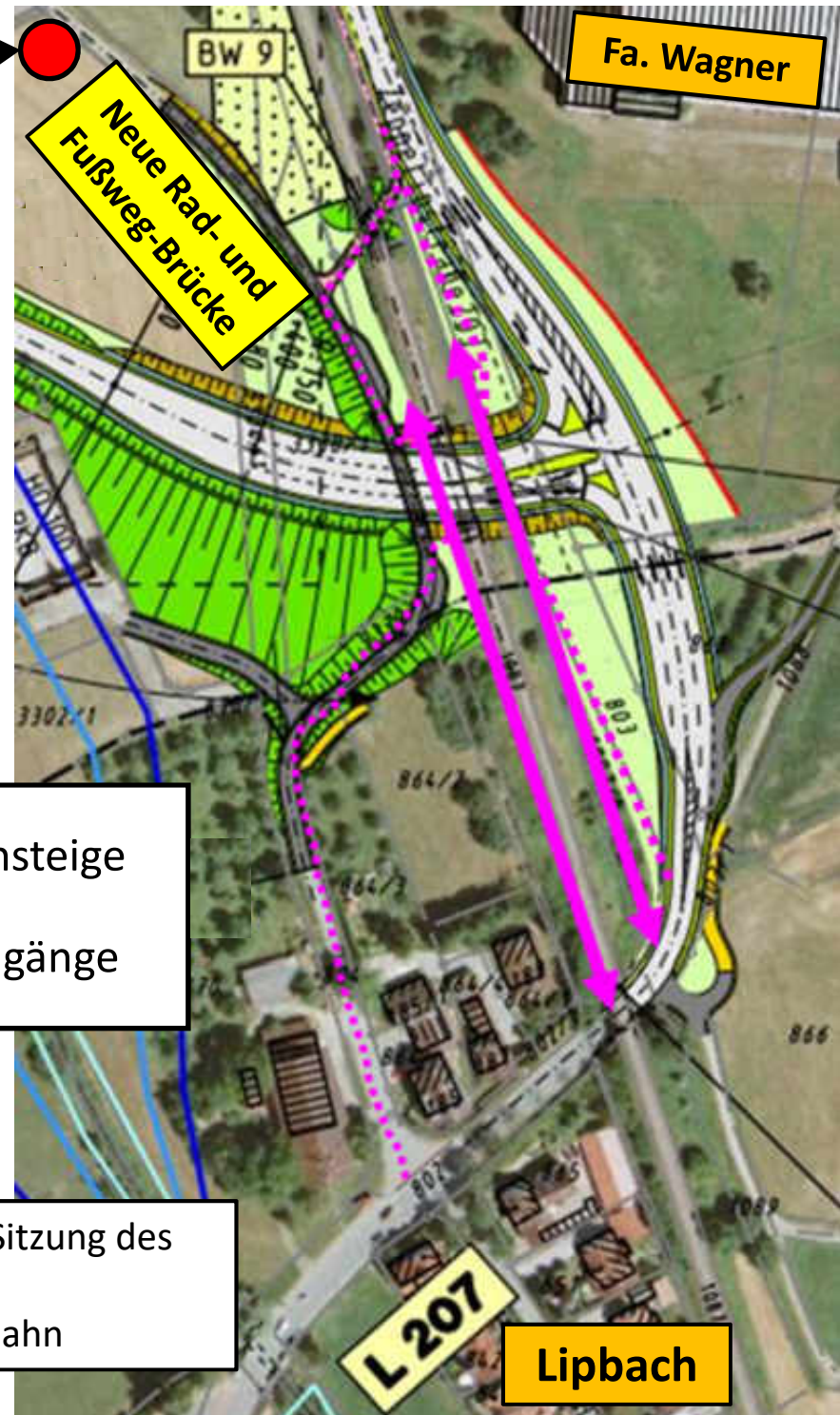
- 1) <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/co2-emissionen-erstmalig-seit-drei-jahren-gesunken/>
- 2) <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2019120>
- 3) <https://www.bwstiftung.de/mobiles-bw/#c24297>
- 4) Siehe hierzu: <https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/bodensee/news/strassenbau-ist-klimaschaedlich/>



# Für die Bahn wird's eng:

Wegen der beengten Verhältnisse ist fraglich, ob die bisherige Straßenplanung mit dem zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke und dem Bau eines neuen Haltepunkts „Markdorf-Süd/Lipbach“ vereinbar ist.

Standort



←→ Vorschlag Positionierung Außenbahnsteige  
..... Vorschlag barrierefreie Bahnsteig-Zugänge

Planausschnitt aus: „Anlage 1, Übersichtslageplan“, der Vorlage zur Sitzung des Kreistags-Ausschuss für Umwelt und Technik am 13.7.2020 mit Vorschlägen zur Bahnsteig-Gestaltung der Initiative Bodensee-S-Bahn

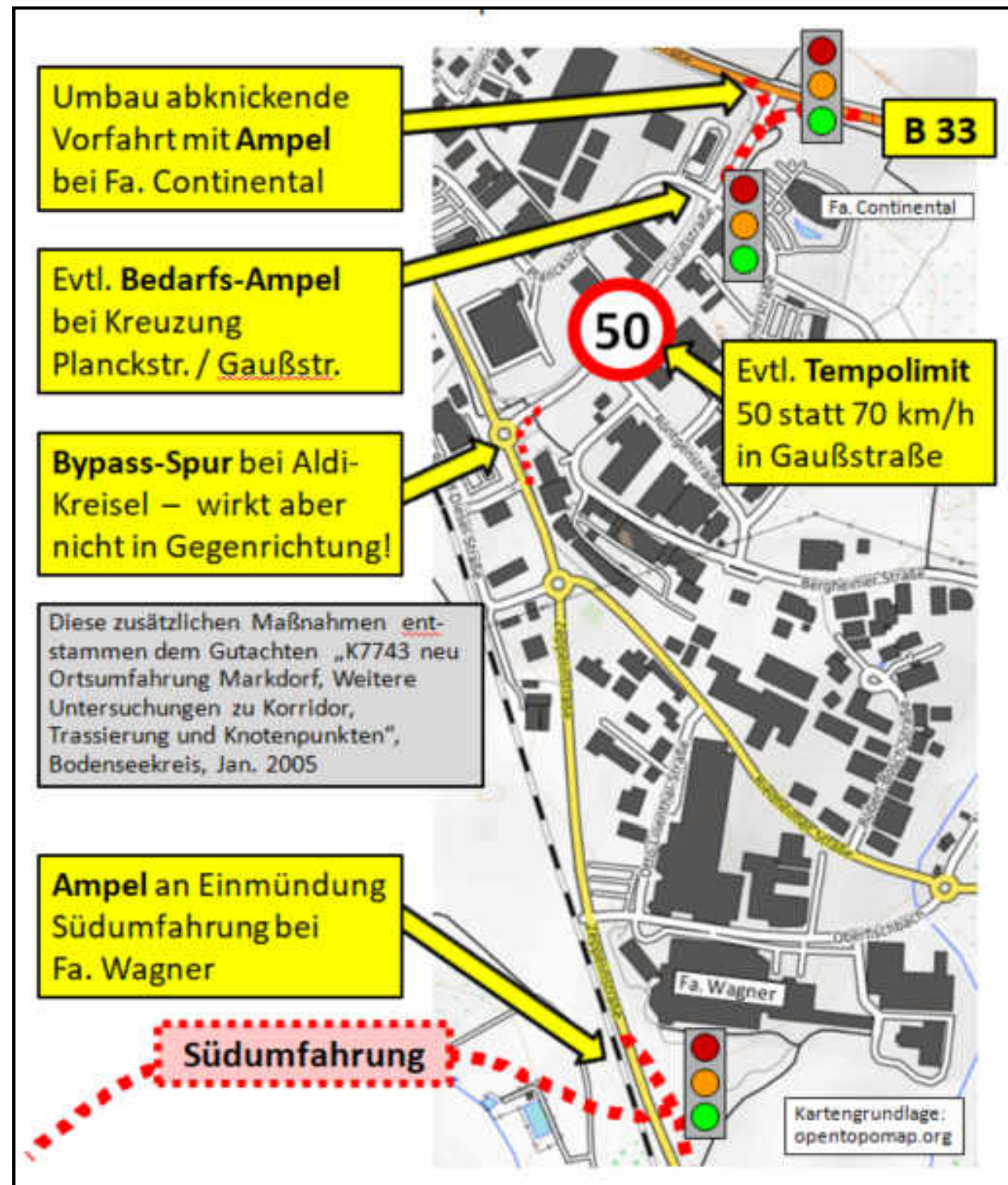
# Straßen-Murks ...

- Die Südumfahrung wird mit einer Ampel bei der Fa. Wagner enden.
- Eine Weiterführung über Riedheim / Kluftern soll es nicht geben.

Siehe  
Anhang

A 7  
A 8

- Neue Engpässe und Staus auf dem Weg zur B 33 sind vorprogrammiert.
- Den teuren Umbau der Knotenpunkte muss die Stadt zusätzlich zahlen.

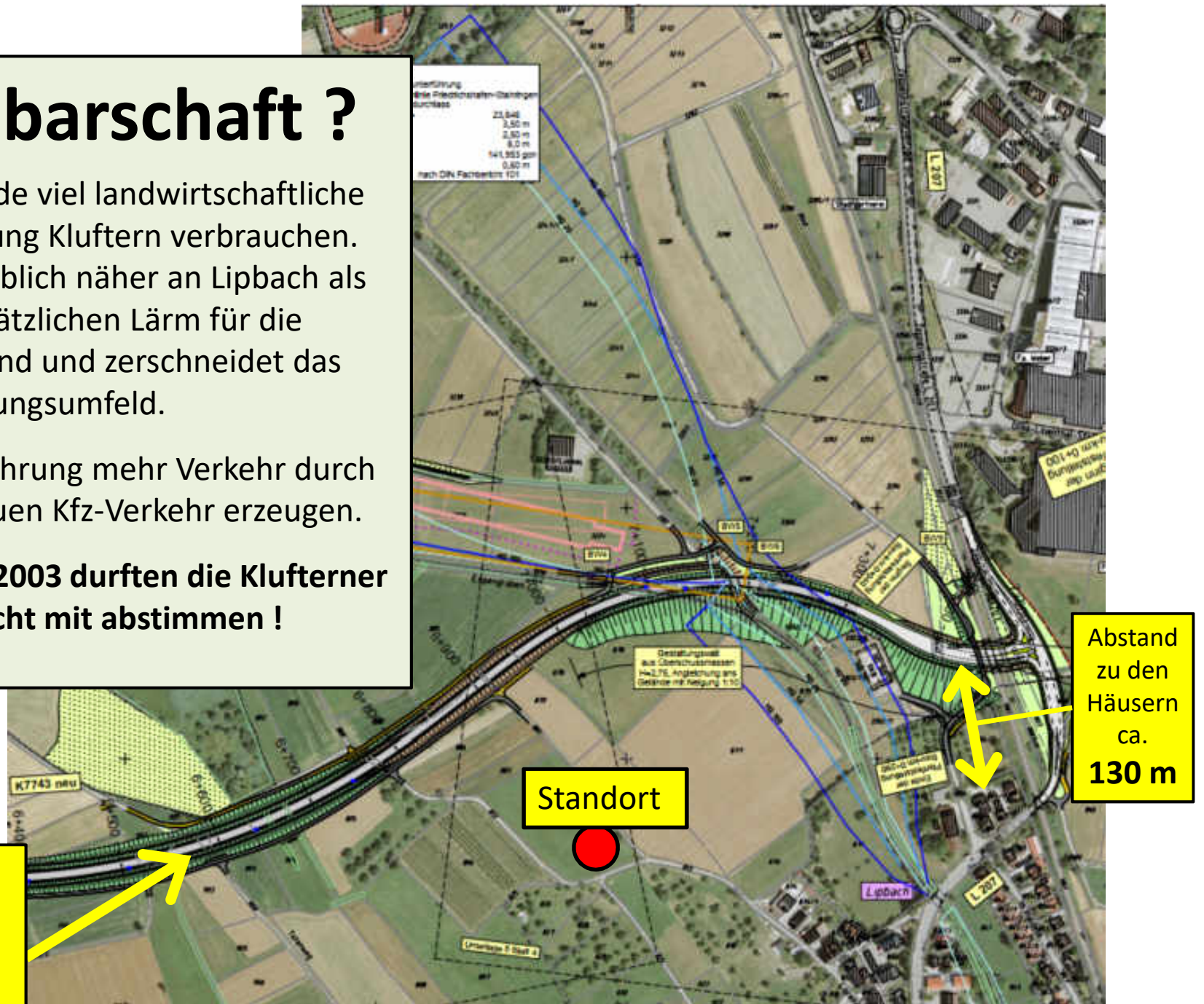


# Gute Nachbarschaft ?

Die Südumfahrung würde viel landwirtschaftliche Fläche auf der Gemarkung Kluftern verbrauchen. Die Trasse verläuft erheblich näher an Lipbach als an Markdorf, bringt zusätzlichen Lärm für die Wohnhäuser am Ortsrand und zerschneidet das unmittelbare Naherholungsumfeld.

Zudem würde die Umfahrung mehr Verkehr durch Kluftern lenken und neuen Kfz-Verkehr erzeugen.

**Beim Bürgerentscheid 2003 durften die Klufterner als Hauptbetroffene nicht mit abstimmen ! Ist das fair ?**



Wegverbindung „Totenweg“ für Naherholung und Landwirtschaft wird unterbrochen.

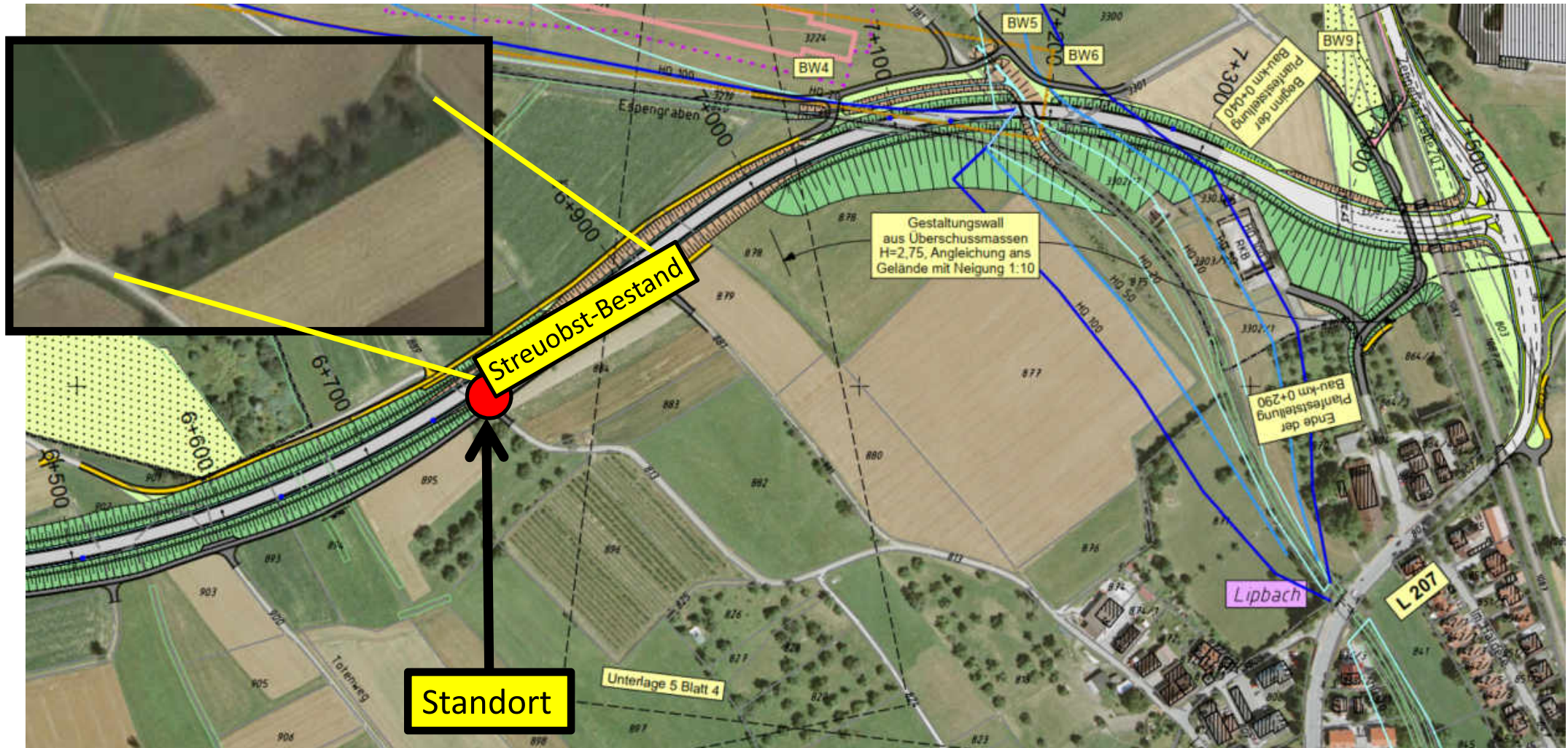
Standort

Abstand zu den Häusern ca. 130 m

Planausschnitt aus: „Anlage 1, Übersichtslageplan“, der Vorlage zur Sitzung des Kreistags-Ausschuss für Umwelt und Technik am 13.7.2020

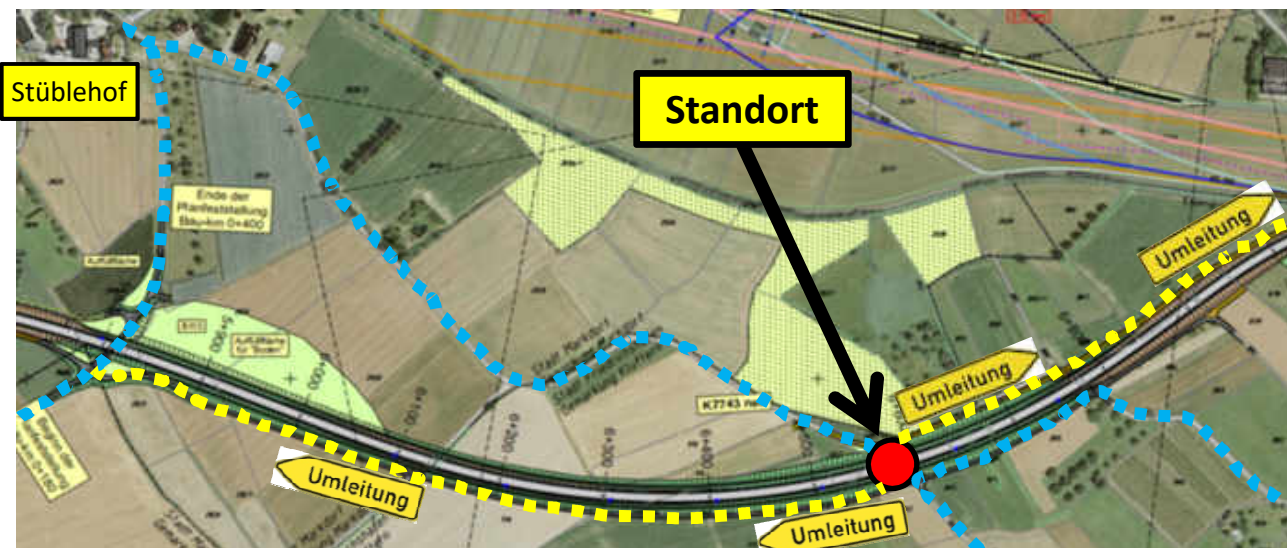
# Dieser alte Streuobst-Bestand soll gefällt werden.

Wie lange wird es dauern, bis neu gepflanzte Bäume einen ebenso hohen ökologischen Wert erreichen?



Planausschnitt aus: „Anlage 1, Übersichtslageplan“, der Vorlage zur Sitzung des Kreistags-Ausschuss für Umwelt und Technik am 13.7.2020

# Hier kommen Sie nicht mehr durch, falls die Südumfahrung gebaut wird!



**Ab hier heißt es dann:  
„Spaziergang an der  
Umgehungsstraße“**

Planausschnitt aus: „Anlage 1, Übersichtslageplan“, der Vorlage zur Sitzung des Kreistags-Ausschuss für Umwelt und Technik am 13.7.2020



# Wer Straßen sät ...

Laut aktuellen Prognosen im Zuge der B-31-neu-Planung bringt die Südumfahrung Mehrbelastungen für Ittendorf von 1.300 Kfz/24 h und für Leimbach von 900 Kfz/24 h.

Für den alleinigen Bau der Südumfahrung wurden in Kluffern 600 Kfz/24 h mehr prognostiziert. Ursache für diese Zunahmen ist die räumliche Verlagerung von Verkehrsströmen.

Doch diese Zunahmen sind nicht die ganze Wahrheit !

Denn keine der Prognosen berücksichtigt realistisch, dass **neue Straßen auch neuen Kfz-Verkehr erzeugen**. Die Mehrbelastungen werden daher in der Realität deutlich höher ausfallen und die Entlastungswirkungen in Markdorf geringer.

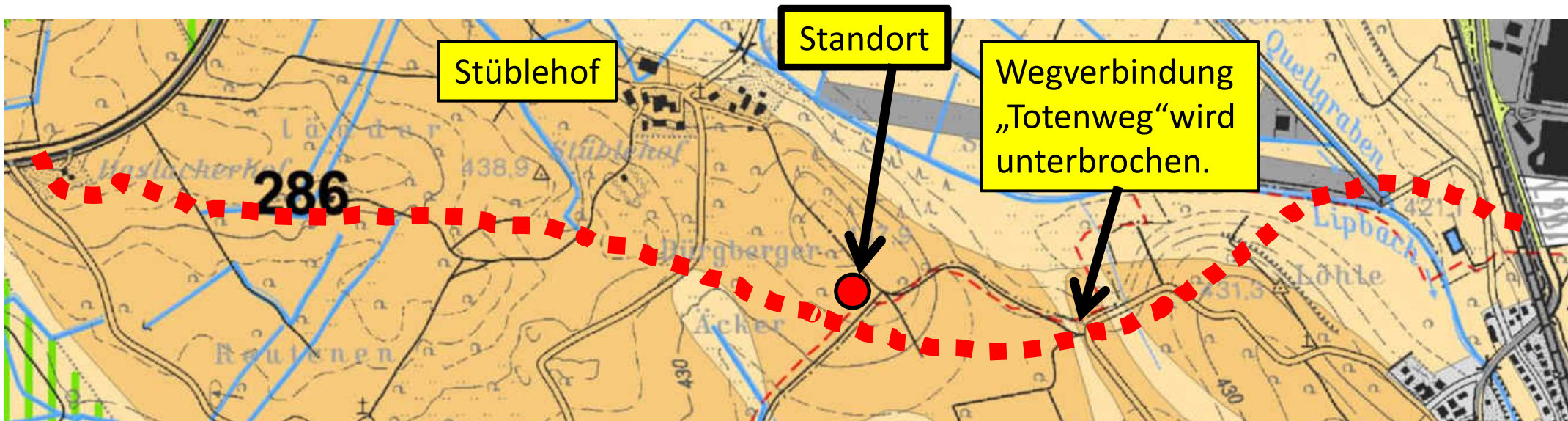
<https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/bodensee/news/strassenbau-ist-klimaschaedlich/>



Das Umweltbundesamt hat in einer Broschüre den Zusammenhang zwischen Straßenbau und Verkehrszunahme genauer dargestellt.

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/determinanten-verkehrsentstehung>

# Beste Böden kommen unter die Räder.



- Über 18 Hektar (180.000 m<sup>2</sup>) Fläche würde der Bau der Südumfahrung verbrauchen – der größte Teil davon auf besten landwirtschaftlichen Böden mit „hoher Bedeutung als Standort für Kulturpflanzen“.
- Die erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen beanspruchen weitere landwirtschaftliche Nutzflächen.
- Flurstücke werden zerschnitten und Wegverbindungen gekappt – dies erschwert die Bewirtschaftung.
- Umgehungsstraßen führen oft zu weiterem Flächenverbrauch, z. B. durch neue angrenzende Gewerbegebiete (vgl. Diskussion um 28-Hektar Gewerbegebiet „Haslacher Hof“ im Jahr 2010).



Planausschnitt aus Karte 5 „Schutzgut Boden – Standort für Kulturpflanzen“ im Anhang A zur „Umweltverträglichkeitsstudie K7743 neu Umfahrung Markdorf“, B. Stocks, Tübingen, März 2008 (ungefährer Trassenverlauf rot punktiert ergänzt)

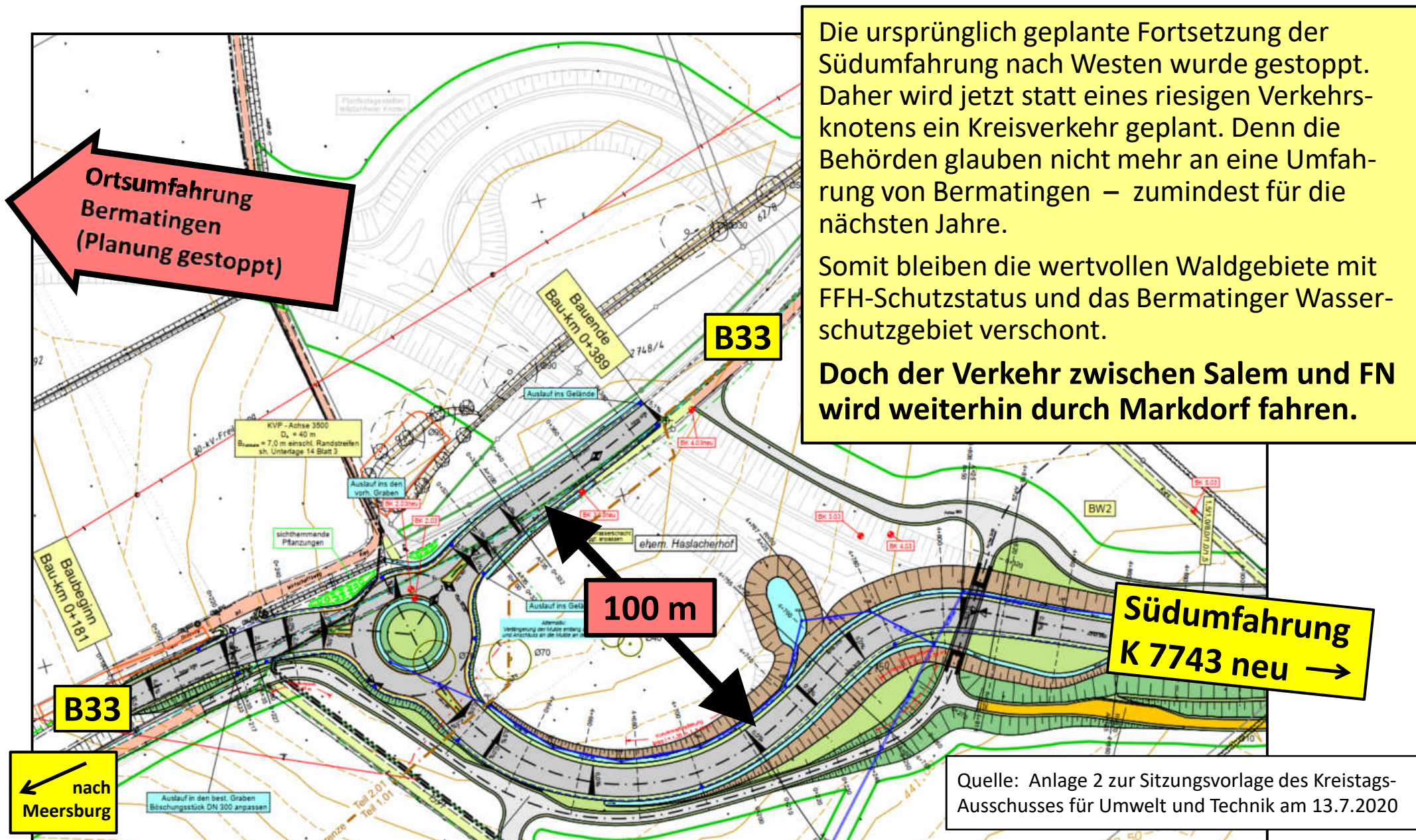
# Gleich zwei neue Straßen zwischen Markdorf und Bodensee?

Zwischen Überlingen, Meersburg und Ravensburg soll die autobahnähnliche B 31 + B 30 neu gebaut werden. Diese „Bündelungstrasse“ soll auch den Fernverkehr von der B 33 aufnehmen. Mit Südumfahrung würde unsere Erholungslandschaft dann sogar **doppelt neu zerschnitten** !

Statt doppeltem Straßenbau sollten auf der B 33 verkehrsdämpfende Maßnahmen eingeplant werden, um den Fernverkehr noch besser auf die B 31 + B 30 neu zu lenken !



# Südumfahrung – eine „halbe Sache“?

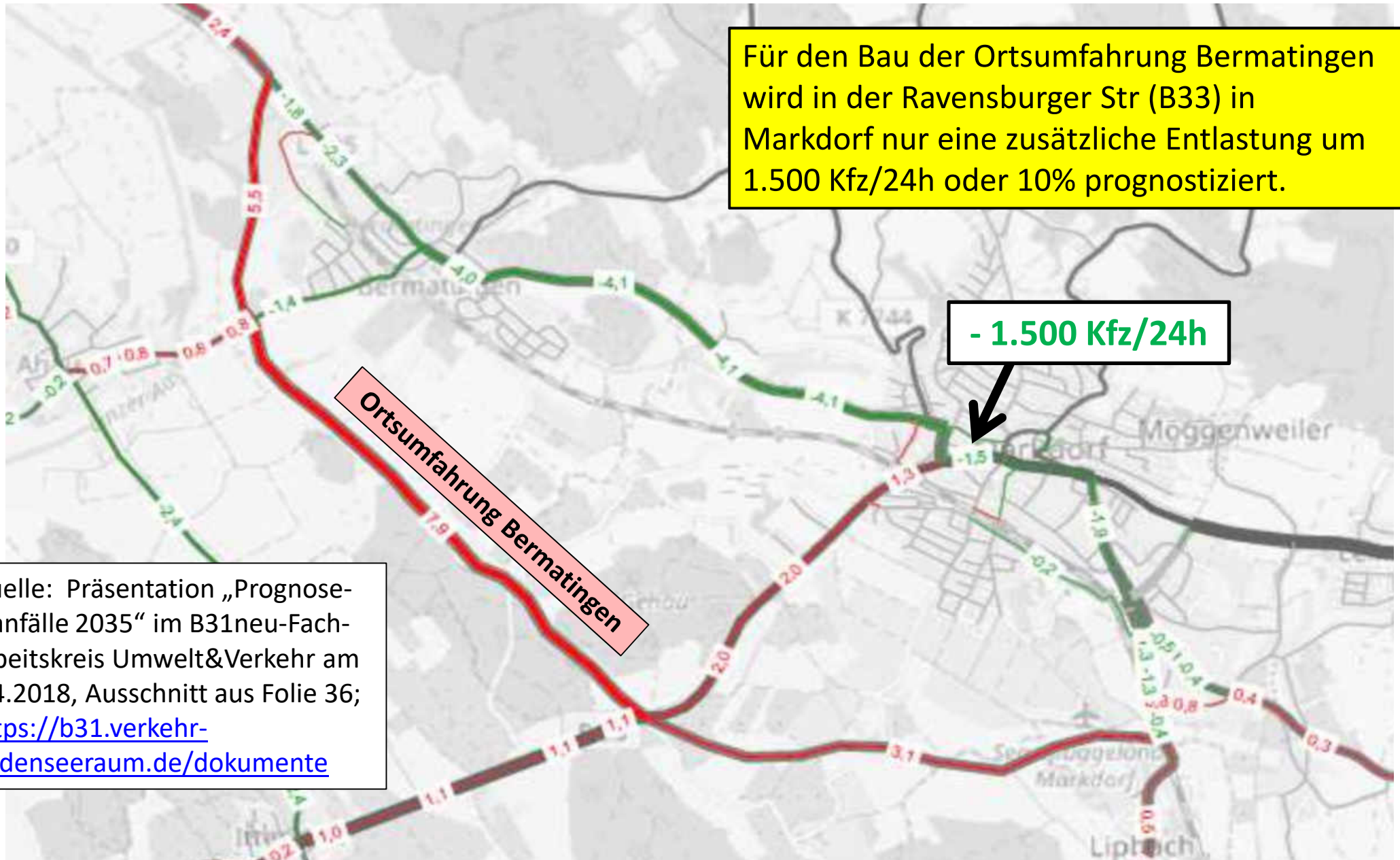


Die ursprünglich geplante Fortsetzung der Südumfahrung nach Westen wurde gestoppt. Daher wird jetzt statt eines riesigen Verkehrsknotens ein Kreisverkehr geplant. Denn die Behörden glauben nicht mehr an eine Umfahrung von Bermatingen – zumindest für die nächsten Jahre.

Somit bleiben die wertvollen Waldgebiete mit FFH-Schutzstatus und das Bermatinger Wasserschutzgebiet verschont.

**Doch der Verkehr zwischen Salem und FN wird weiterhin durch Markdorf fahren.**

# Selbst wenn die OU Bermatingen noch zusätzlich gebaut würde: Die Entlastung in Markdorf würde sich kaum verbessern!



# Eine Kreisstraße für **Bundesstraßen**verkehr ?

Im § 1 des Bundesfernstraßengesetzes steht: **Bundesfernstraßen sind öffentliche Straßen, die „einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.“**

Das gilt auch für die **B 33** durch Markdorf ! – Und das wird auch weiterhin gelten, falls die Südumfahrung als neue Kreisstraße K 7743 gebaut wird. Deshalb wird es rechtlich nicht möglich sein, den weiträumigen Verkehr mittels Durchfahrverboten (speziell für LKW) auf die Südumfahrung zu leiten.

In **Biberach** ist es so: Hier ist eine Kreisstraße als Ortsumfahrung vorhanden. Doch auf der Bundesstraße im Ort kann kein LKW-Durchfahrtsverbot angeordnet werden. Denn dazu müsste die Umgehungsstraße zuerst in eine Bundesstraße umgewidmet werden und dies darf frühestens 10 Jahre nach dem Bau erfolgen.

[https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-biberach/biberach\\_artikel,-lastwagen-donnern-noch-bis-mindestens-2023-durch-biberach- arid,11247071.html](https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-biberach/biberach_artikel,-lastwagen-donnern-noch-bis-mindestens-2023-durch-biberach- arid,11247071.html)

Bei **Bremervörde** dürfen nicht einmal die Wegweisungs-Schilder auf eine vorhandene Kreisstraßen-Umfahrung hinweisen.

[https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/extra\\_3/Realer-Irrsinn-Umgehungsstrasse-in-Bremervoerde,extra8310.html](https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/extra_3/Realer-Irrsinn-Umgehungsstrasse-in-Bremervoerde,extra8310.html)

Im Gerichtsurteil zur Südumfahrung wurde ausdrücklich bestätigt, dass diese Straße als Kreisstraße geplant wurde (und nicht als Bundesstraße). Es ist daher fraglich, ob die Südumfahrung je in eine Bundesstraße umgewidmet werden könnte.

Die geplante autobahnähnliche **B 31 + B 30 neu** hingegen ist eine Bundesstraßenverbindung, über die der B 33-Verkehr zwischen Meersburg und Ravensburg geleitet werden könnte.

# Nein zur Südumfahrung



Entlastungswirkung nur halb so groß wie angenommen, ca. 4.200

Restbelastung bleibt bei ca. 14.400

Kosten für die Stadt fünf mal so hoch: ca. 8,5 Mio €  
Dieses Geld fehlt für wichtige Projekte wie z.B. die Schulen

Die Südumfahrung hat keine Weiterführungen  
Richtung Bermatingen und Kluftern.

Doppelte Zerschneidung zwischen Markdorf und Bodensee  
- wertvolle landwirtschaftliche Kulturen werden zerstört  
- Erholungslandschaft wird ruiniert durch Südumfahrung und B 31 neu

LKW-Durchfahrverbote auf der B 33 in Markdorf sind nicht möglich,  
weil die Südumfahrung nur als Kreisstraße geplant wurde.

Neue Belastungen entstehen, besonders in den Nachbarorten

Die autobahnähnliche B 31 neu / B 30 neu von Meersburg bis Ravensburg  
kann Transitverkehr von der B 33 aufnehmen und Markdorf entlasten.



# ***Wer entscheidet, ob die Südumfahrung gebaut wird?***

- Der **Bodenseekreis ist Bauträger** der Südumfahrung. Er hat im Kreistag mehrheitlich entschieden, dieses Projekt – trotz stark verschlechterter Rahmenbedingungen weiter voranzutreiben und die Detailplanung in Auftrag zu geben.
- Anfang 2016 wurde eine Klage betroffener Landwirte gegen den Planfeststellungsbeschluss zur Südumfahrung abgewiesen. Seither hat diese Straße eine rechtskräftige „**Baugenehmigung**“.
- **Die Stadt Markdorf ist aufgrund eines Finanzierungsvertrags verpflichtet**, die Hälfte der **Kosten mitzutragen**, die nicht durch Landesfördermittel abgedeckt sind – und das **ohne jegliche Kostenobergrenze!** Dieser Vertrag wurde 2013 in den letzten Wochen der Amtszeit von Ex-Bürgermeister Gerber zwischen ihm und Landrat Wölfle geschlossen – nichtöffentlich und ohne Beteiligung von Gemeinderat oder Kreistag.
- Wir meinen: Angesichts des **sehr stark gestiegenen Kostenanteils** für die Stadt (ca. **8,5 Mio. €**, Stand 2019) und der großen Verschlechterungen bei der Entlastungsprognose muss auch die Stadt Markdorf über den Bau mitentscheiden dürfen!
- Landrat Wölfle sagte in einem Interview: „**Wir haben ja kein ganz klares, positives Signal aus Markdorf**“ (Schwäbische Zeitung vom 4.9.2020)

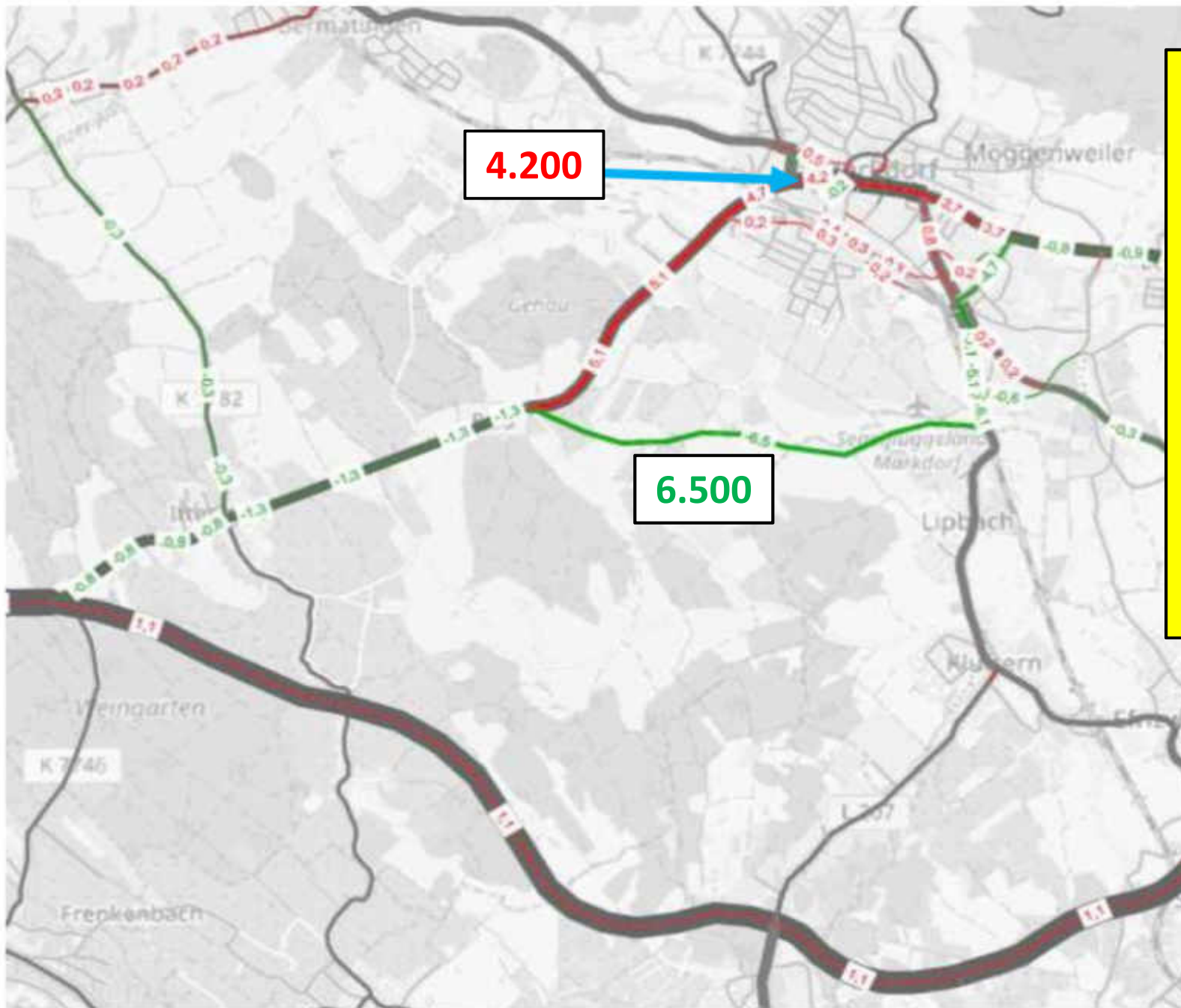
**Deshalb: Markdorf muss rechtzeitig ein Signal gegen die Südumfahrung senden, bevor im nächsten Jahr Beschlüsse über den Bau der Südumfahrung gefällt werden !**



Anhang mit  
ergänzenden  
Informationen

# Ein wichtiger Grund für Minderung der Entlastungsprognosen: Änderungen im angenommenen neuen Straßennetz

Jahr	BE 2003	PFV2009	PFV2011	2016 VMK	2019 B31-Dialog
Prognosejahr	2010	2025	2025	2030	2035
<b>angenommenes Straßennetz:</b>	OU Markdorf	OU Markdorf	OU Markdorf	OU Markdorf	OU Markdorf
	OU Berma- tingen	OU Berma- tingen			
	OU Kluftern	OU Kluftern			
	B31n FN West	B31n FN West		B31n FN West	B31n FN West
	B31n 2. Riedle- parktunnel	B31n 2. Riedle- parktunnel			B31n 2. Riedle- parktunnel
	B30n RV-Eschach	B30n RV-Eschach		B30n RV-Eschach	B30n RV-Eschach
	B30n Eschach-FN	B30n Eschach-FN			B30n Eschach-FN
				OU Kehlen	OU Kehlen
				B31n Überl. Ost- West	B31n Überl. Ost-West
					B31n Überl. -FN
					B32n bei RV-Süd Molldiete-Tunnel



Wenn die B31/B30neu gebaut wird, bringt die Südumfahrung laut Prognose nur eine zusätzliche Entlastung von 4.200 Kfz/Tag.

Das Szenario zeigt die C1-Trasse der B31neu. Für die zuletzt favorisierte B1-Trasse wurde bisher kein Szenario ohne Südumfahrung veröffentlicht.

Ausschnitt aus Folie 38 der Verkehrsuntersuchung B31 Meersburg – Immenstaad, Prognose-Planfälle 2035, Modus Consult Ulm, 2.4.2019, veröffentlicht unter:

<https://b31.verkehr-bodenseeraum.de/dokumente/themen/verkehrsprognose>

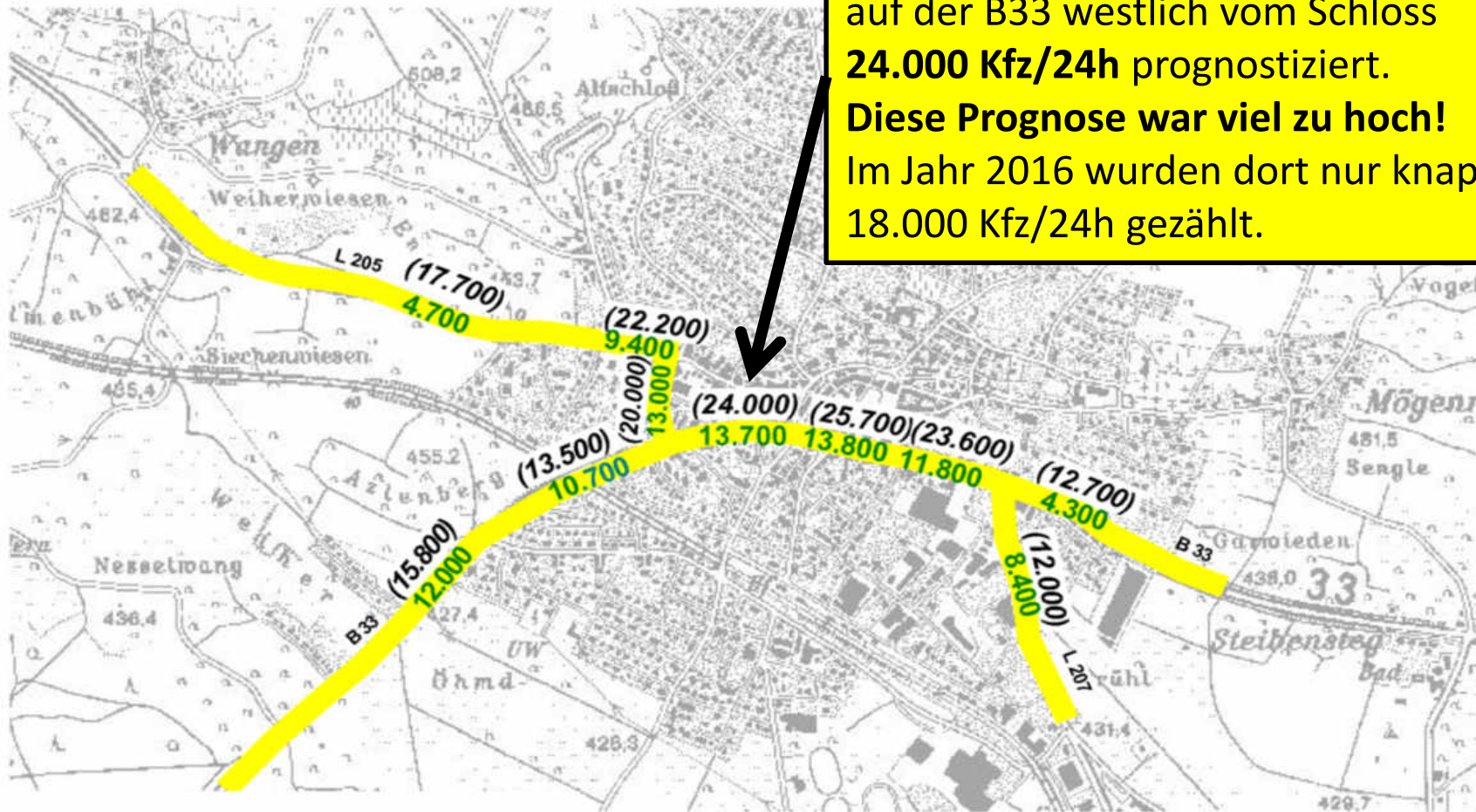
# Bürgerentscheid-Prognose für 2010:

## Ortsdurchfahrten Markdorf

Vergleich Straßenbelastungen in Kfz/24h

Planungsfall (Bezugsfall)

Planungsfall 1.2 mit KV L 328b, Verkehrsaufkommen 2010



Ohne Südumfahrung wurden in der Verkehrsprognose vor dem Bürgerentscheid für das Jahr 2010 auf der B33 westlich vom Schloss **24.000 Kfz/24h** prognostiziert. **Diese Prognose war viel zu hoch!** Im Jahr 2016 wurden dort nur knapp 18.000 Kfz/24h gezählt.

Abb: Verkehrsbelastung (Kfz/24 h) in Markdorf bei Realisierung der Südumfahrung (Planungsfall 1.2) in Gegenüberstellung zum Prognose-Nullfall (Belastungsangaben in Klammer gesetzt)

Rot= Verkehrszunahme  
grün= Verkehrsabnahme

Quelle: Broschüre „Unterlagen zur Bürgerinformation in Sachen Ortsumfahrung Markdorf“, Straßenbauamt Überlingen, Januar 2003, Seite 56

# Zählung von 2016 widerlegt Bürgerentscheid-Prognose für 2010:

Ohne Südumfahrung wurden in der Verkehrsprognose vor dem Bürgerentscheid für das Jahr 2010 auf der B 33 westlich vom Schloss **24.000 Kfz/24h** prognostiziert.

Am 13.10.2016 wurden dort  $9.193 + 8.719 =$  **17.912 Kfz/24h** gezählt.

Der Prognosewert für 2010 lag also um **34% höher** als der Ist-Wert 2016.

Plan 10.1

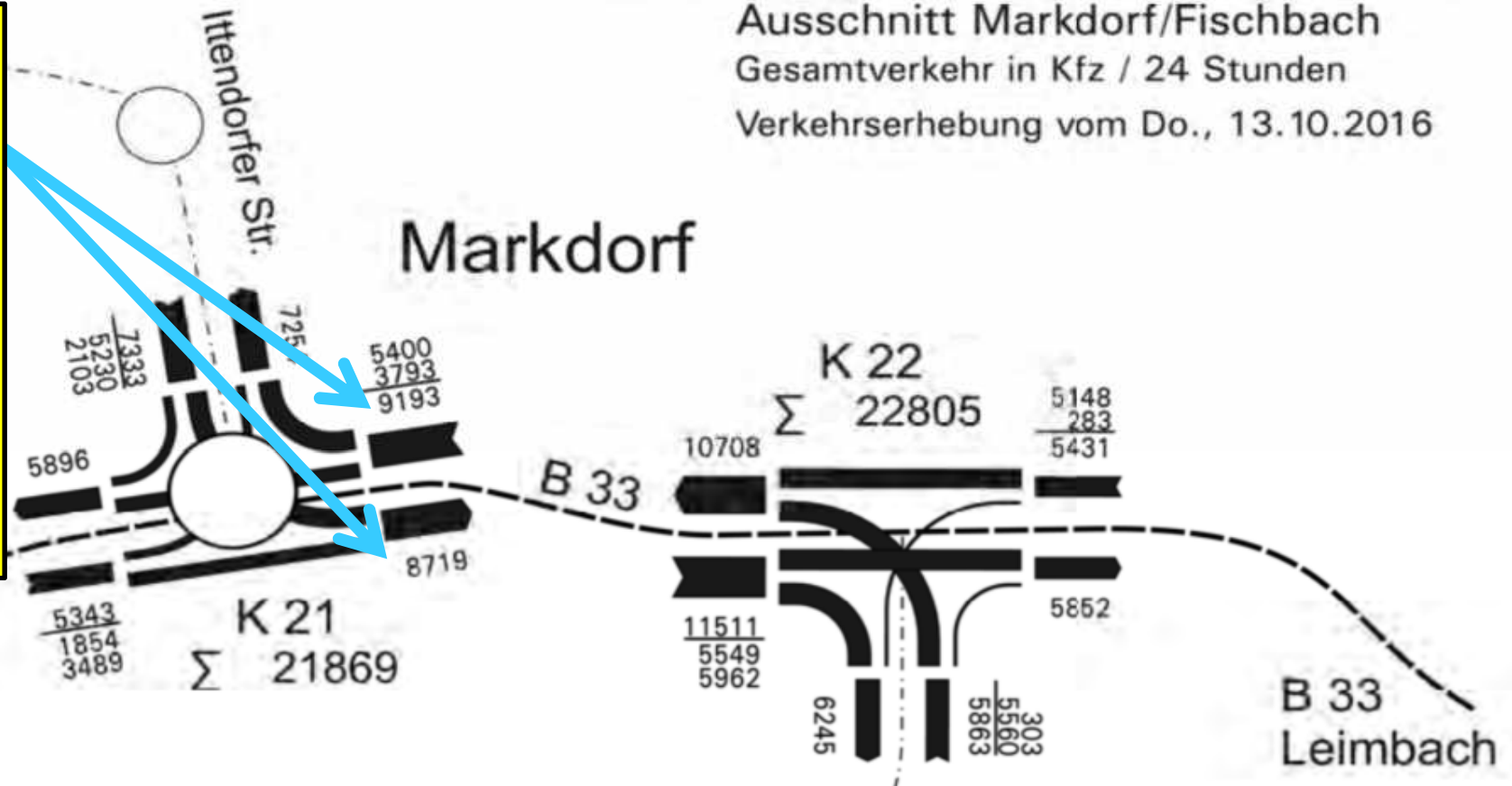
Verkehrsuntersuchung B 31 Meersburg-Immenstaad  
Bestandsaufnahme

**Knotenpunktbelastung 2016**

Ausschnitt Markdorf/Fischbach

Gesamtverkehr in Kfz / 24 Stunden

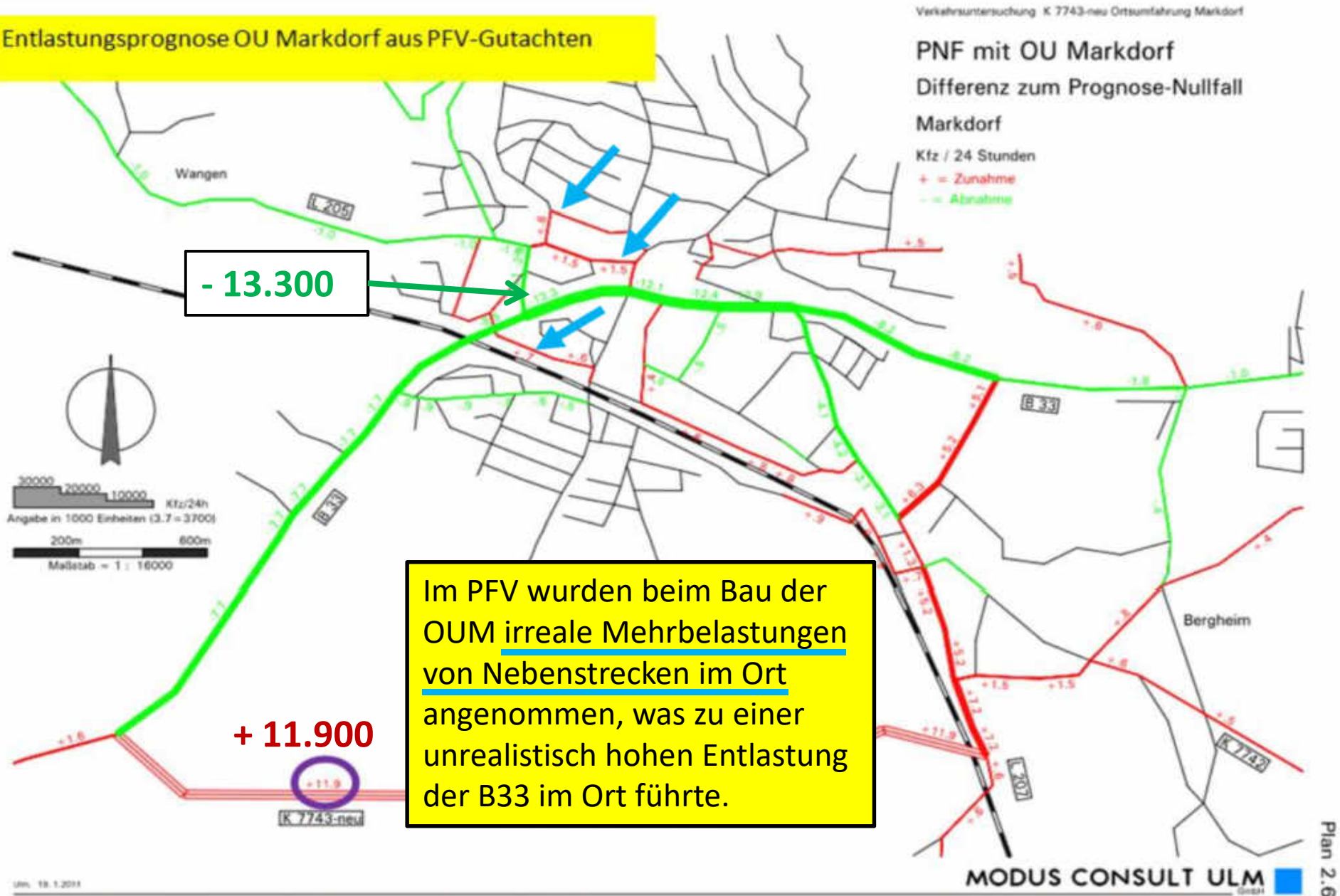
Verkehrserhebung vom Do., 13.10.2016



Quelle: „Verkehrsuntersuchung B 31 Meersburg – Immenstaad, Teil 1: Bestandsaufnahme“, Modus Consult Ulm, 18. Mai 2018, Pläne, Plan 10.1 (pdf-Seite 19), Ausschnitt

# Weiterer Grund für Minderung der Entlastungsprognosen: Korrektur des Verkehrsmodells gegenüber PFV-Gutachten

Entlastungsprognose OU Markdorf aus PFV-Gutachten



Im PFV wurden beim Bau der OUM irreale Mehrbelastungen von Nebenstrecken im Ort angenommen, was zu einer unrealistisch hohen Entlastung der B33 im Ort führte.

# Luftaustausch wird behindert

Die Talniederung von Espen-graben, Quellgraben und Lipbach hat eine wichtige Funktion als Kaltluftleitbahn (blaue Pfeile).

Die Südumfahrung würde diese Senke bei der Mündung der Wassergräben auf einem ca. 2 m hohen Damm queren und den Kaltluft-Abfluss behindern. (ungefährer Trassenverlauf rot punktiert nachträglich ergänzt)

Planausschnitt aus Karte 12 „Klima“ im Anhang A zur „Umweltverträglichkeitsstudie K7743 neu Umfahrung Markdorf“, B. Stocks, Tübingen, März 2008

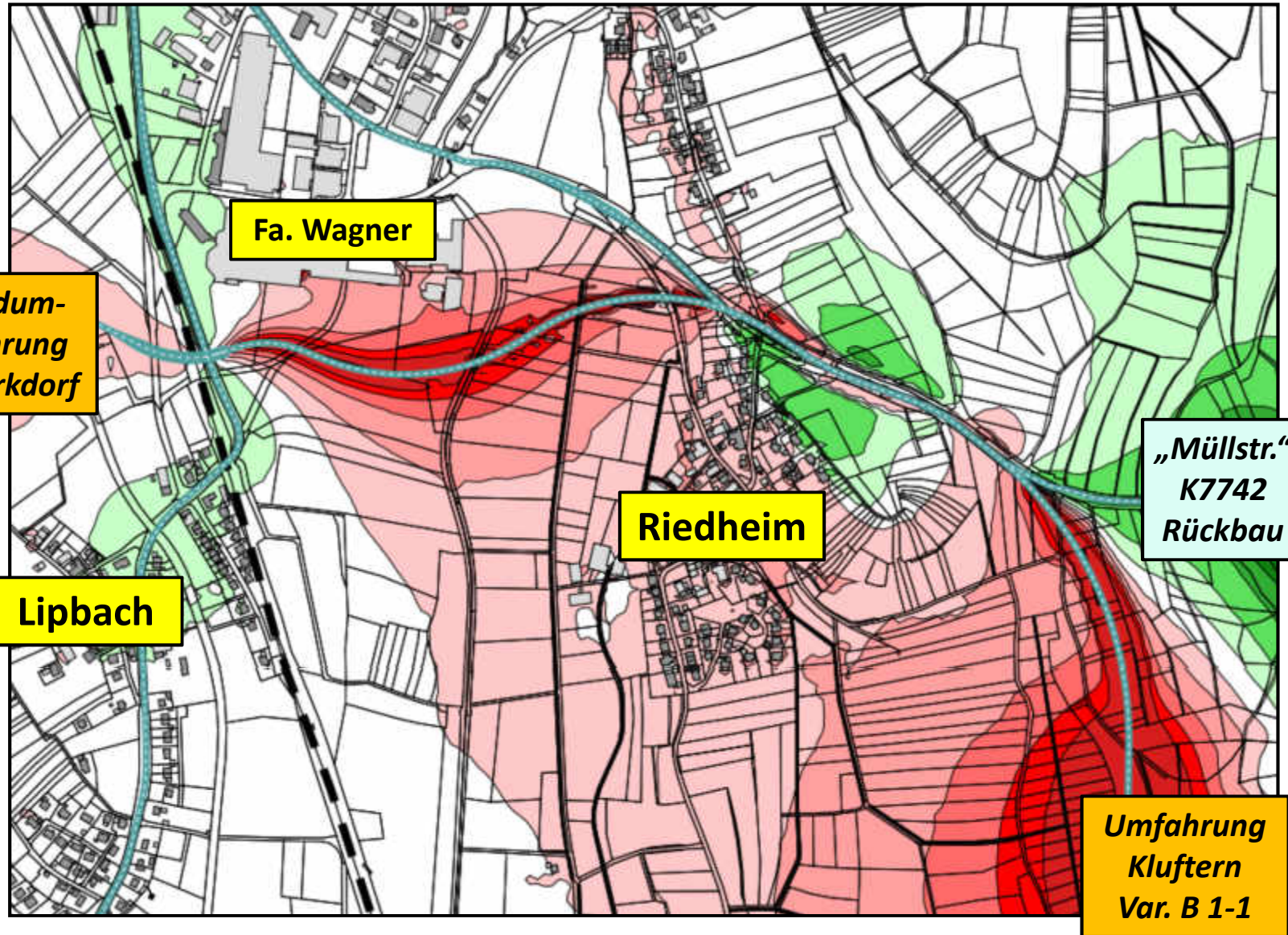


Nachts bildet sich Kaltluft durch Wärmeabstrahlung z. B. an den Gehrenberghängen und fließt durchs Stadtgebiet über die Talniederungen zum See. Durch die Sonneneinstrahlung am Tag kehrt sich diese Luftströmung um. So werden die stärker aufgeheizten Siedlungsflächen mit kühler, frischer Luft versorgt. Wird dieser Luftaustausch durch Barrieren gehemmt, verschlechtert sich die Luftqualität und das Kleinklima.

# Weiterführung im Osten würde Riedheim beeinträchtigen:

Das Ergebnis der „Verkehrsmediation Kluftern“ war, dass keine Ortsumfahrung Kluftern gebaut werden soll.

Falls es doch noch dazu kommen sollte, würde bei der einzigen evtl. denkbaren Variante B1-1 der Ortsteil **Riedheim** großflächig verlärm.



Planausschnitt aus: „Differenz-Rasterlärmkarte“ zum „Prognose-Planfall B 1-1mRmOD“ (d.h. mit Rückbau der Müllstraße und restriktiven Maßnahmen in Ortsdurchfahrten), aus der Verkehrsmediation Kluftern, Modus Consult Ulm, 25.1.2017



# Ergebnisse der „Verkehrsmediation Kluftern“

Quelle: „Verkehrsmediation Kluftern  
Schlussdokument“, 2.5.2017, S. 126,  
[www.verkehrsmediation-kluftern.de](http://www.verkehrsmediation-kluftern.de)

Es wird unter sorgfältiger Abwägung aller relevanten Belange empfohlen,  
**keine neue Straße, also keine K 7743 neu (OU Kluftern)**  
zur Optimierung des Verkehrsnetzes  
zwischen Markdorf und Friedrichshafen West zu realisieren.

Stattdessen empfehlen wir, das Augenmerk aller Beteiligten,  
d. h. der fachlich Zuständigen und politisch Verantwortlichen, im Sinne einer  
Verbesserung der Verkehrssituation auf folgende Aspekte zu richten:

- ❖ **Gemeinsame Anstrengungen zur Realisierung der B 31 neu** zwischen Meersburg und Immenstaad, und zwar hinsichtlich der Linienfindung, der Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz und der Leistungsfähigkeit, so dass die überörtlichen und regionalen Verkehre gut und sicher abgewickelt werden können und die heute ins nachgeordnete Netz verdrängten Verkehre zurückverlagert werden können.
- ❖ **Gemeinsame Anstrengungen für den Ausbau und die Optimierung aller Facetten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** sowie des Umweltverbundes (Radwegenetz; verkehrsträgerübergreifende Schnittstellen; betriebliche Mobilitätskonzepte etc.).
- ❖ Sukzessive und mit der Planung für die B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad koordinierte **Umsetzung von verkehrsdämpfenden Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten** im Untersuchungsraum.