



SITZUNGSVORLAGE

Thema: K 7743 Ortsumfahrung Markdorf - Antrag Grüne und SPD

frühere Beratungen:
Kreistag am 14. Dezember 2011 (197/2011/1)
AUT am 5. Februar 2012 (225/2012)
AUT am 5. Dezember 2016 (917/2016)
AUT am 8. März 2017 (Tischvorlage Verschiedenes)
AUT am 21. September 2017 (917/2016/2)
AUT am 4. Juli 2018 (176/2018)
AUT am 2. Juli 2019 (176/2018/1)
AUT am 24. September 2019 (176/2018/2)

Anlagen:
Anlage 1: Antrag der Fraktionen Die Grünen und SPD im Kreistag
Anlage 2: Varianten B 31 Meersburg - Immenstaad

Sachvortrag: Hr. Gähr Dauer Sachvortrag: 10 Min.

Beschlussvorschlag:

- 1. Der Sachstand wird zur Kenntnis genommen.**
- 2. Der Antrag der Fraktionen Die Grünen und SPD wird abgelehnt.**

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Kreistag	Beschluss	16.10.2019	öffentlich

Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!): ja nein

Aufwendungen/Auszahlungen

Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/>		Investiv: <input checked="" type="checkbox"/>	
Einmaliger Aufwand	_____ Euro	Einmalige Auszahlung	_____ Euro
Jährlicher Aufwand	_____ Euro	Jährliche Auszahlungen	_____ Euro
Gesamtbetrag	_____ Euro	Gesamtbetrag	_____ Euro
Aufwand 1. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 1. Jahr	_____ Euro
Aufwand 2. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 2. Jahr	_____ Euro
Aufwand 3. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 3. Jahr	_____ Euro
Aufwand 4. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 4. Jahr	_____ Euro
		Jährliche Abschreibung	_____ Euro

Erträge/Einzahlungen

Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/>		Investiv: <input checked="" type="checkbox"/>	
Einmaliger Ertrag	_____ Euro	Einmalige Einzahlungen	_____ Euro
Jährliche Erträge	_____ Euro	Jährliche Einzahlungen	_____ Euro
Gesamtbetrag	_____ Euro	Gesamtbetrag	_____ Euro
Ertrag 1. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 1. Jahr	_____ Euro
Ertrag 2. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 2. Jahr	_____ Euro
Ertrag 3. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 3. Jahr	_____ Euro
Ertrag 4. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 4. Jahr	_____ Euro
		Jährliche Auflösung	_____ Euro

Mittelbereitstellung im Haushalt:

Ergebnishaushalt: <input type="checkbox"/>		Investitionshaushalt: <input checked="" type="checkbox"/>	
Produkt:	_____	Investitions-Nr.	_____
Kostenstelle:	_____		
Sachkonto:	_____		
Zur Verfügung stehende Mittel:	500.000		Euro

ggf. noch bereit zu stellen: _____ Euro

Deckungsvorschlag:

Ergebnishaushalt: <input type="checkbox"/>		Investitionshaushalt: <input type="checkbox"/>	
Produkt:	_____	Investitions-Nr.	_____
Kostenstelle:	_____		
Sachkonto:	_____		

Medien: PowerPoint pdf-Datei CD/DVD Stick

Sofern Präsentationen erforderlich werden, teilen Sie dies der Geschäftsstelle Kreistag bitte spätestens einen Arbeitstag vor der jeweiligen Sitzung mit.

Elektronisch mitgezeichnet von:

<input checked="" type="checkbox"/> Landrat	<input type="checkbox"/> Dezernat 1	<input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 2
<input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 3	<input type="checkbox"/> Dezernat 4	<input type="checkbox"/>

1. Ausgangslage:

In seiner Sitzung am 2. Juli 2019 hat der Ausschuss für Umwelt und Technik vom Sachstand der Südumfahrung Markdorf, hinsichtlich der Aufnahme in das Förderprogramm des kommunalen Straßenbaus 2019 - 2022 nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und der anstehenden Vergaben von Planungsleistungen zu einem möglichen Baubeginn, Kenntnis genommen.

Außerdem wurden dem Ausschuss die nach derzeitigem Stand zu erwartenden verkehrlichen Wechselwirkungen zwischen K 7743 OU Markdorf und einer B 31 neu Meersburg – Immenstaad vorgestellt.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat daraufhin die Verwaltung beauftragt, weitere Maßnahmen zur Bauvorbereitung in die Wege zu leiten, insbesondere die stufenweise Beauftragung weiterer Leistungen (Vorlage 176/2018/1).

2. Sachverhalt:

Hinsichtlich des Sachstandes zur Planung der Ortsumfahrung Markdorf wird auf die Sitzungsvorlage Vorlage 176/2018/1 hingewiesen.

Mit Schreiben vom 8. August 2019 stellen die Fraktionen Die Grünen und SPD im Kreistag folgenden Antrag:

1. Der Bodenseekreis verzichtet auf den Bau der K 7743, Ortsumfahrung Markdorf und stellt sämtliche Planungen ein.
2. Ergänzend zu den vom Regionalverband Bodensee-Oberschwaben im Regionalplan vorgesehenen Flächen für ein zweites Gleis der Bodenseegürtelbahn und dem von den Kreistagen Konstanz und Bodenseekreis beschlossenen sma-Konzept, soll mit der Planung eines zusätzlichen Haltepunktes beim Markdorfer Gewerbegebiet Negelsee auf der Höhe der Firma Wagner begonnen werden.

Zu diesem Antrag wird folgendes ausgeführt:

Zu 1. K 7743 neu, Ortsumfahrung Markdorf

Mit dem Bau der planfestgestellten Ortsumfahrung Markdorf sollen entsprechend der Beschlusslage des Kreistages und der Stadt Markdorf folgende Ziele erreicht werden:

- Wesentliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Markdorf im Zuge der B 33 vom Durchgangsverkehr und von sonstigem überörtlichen Verkehr.
- Spürbare Verringerung der Lärm- und Schadstoff-Immissionen (derzeit Grenzwertüberschreitungen).
- Erhebliche Verminderung der Trennwirkung im innerörtlichen Bereich in Markdorf.

Unterstützt wird diese Zielsetzung mit einem von der Stadt Markdorf im Jahr 2003 durchgeführten positiven Bürgerentscheid und der Tatsache, dass der Antrag des Bodenseekreises auf Planfeststellung durch zwei Instanzen hindurch letztlich erfolgreich in einen seit 2016 rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss gemündet ist.

Zu guter Letzt hat das Verkehrsministerium die Förderfähigkeit und damit die verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme anerkannt, die Maßnahme in das Förderprogramm 2019 – 2022 aufgenommen und einen Zuschuss in Höhe von 9,5 Mio. Euro bewilligt.

Verkehrliche Auswirkungen

Die Verkehrliche Zielsetzung einer wesentlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Markdorf durch eine Ortsumfahrung bestätigt sich auch durch die neuesten Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des Dialogverfahrens zur B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad. Hier werden derzeit drei wesentliche Korridore der B 31 neu (A, B, C, jeweils mit Untervarianten) hinsichtlich ihrer verkehrlichen und ökologischen Auswirkungen untersucht (siehe Anlage 1). Die Ortsumfahrung Markdorf wird in diesem Planungsverfahren - weil planfestgestellt - als gesetzter Netzbestandteil behandelt.

In der nachfolgenden Tabelle werden auf Grundlage der aktuellen Verkehrsuntersuchung zur B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad die Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt (OD) Markdorf und auf der Ortsumfahrung (OU) Markdorf bei verschiedenen Korridoren der B 31 neu einander gegenübergestellt. Es kommt hier ein zu Gunsten des Umweltverbundes optimiertes Verkehrsszenario (- 14% Kfz/24h) zum Tragen. Ein Vergleich mit früheren Verkehrsuntersuchungen ohne entsprechende Abschläge ist daher allenfalls qualitativ möglich.

Die letzte Zeile gibt Auskunft über die Verkehrsmengen bei einer gebauten B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad ohne die Ortsumfahrung Markdorf.

	Szenario	B 33 OD Mark- dorf Kfz/24h	K 7743n OU Mark- dorf Kfz/24h	B 33 OD Markdorf SV/24h	B 33 OD Markdorf Anteil SV %	K 7743n OU Markdorf SV/24h	K 7743n OU Mark- dorf Anteil SV %
1	Analyse 2016	20.600	0	2.000	9,7 %	0	0,0 %
2	Prognosebezugsfall 2035 (mit OU Markd.)	15.700	8.200	1.200	8,0 %	1.700	20,7 %
3	B 31 neu Korridor A 2035 (mit OU Markd.)	15.000	6.400	1.100	7,3 %	1.400	21,9 %
4	B 31 neu Korridor B 2035 (mit OU Markd.)	14.500	6.100	1.100	7,6 %	1.400	18,0 %
5	B 31 neu Korridor C 2035 (mit OU Markd.)	14.400	6.800	1.100	7,6 %	1.400	20,6 %
6	B 31 neu Korridor C 2035 <u>ohne</u> OU Markdorf	18.600	0	2.400	12,9 %	0	0,0 %

Quelle. Modus Consult, Verkehrsuntersuchung B 31 Meersburg – Immenstaad, Verkehrsprognose 2035, März 2019 (vorgestellt im AK Verkehr und bei zwei öffentlichen Veranstaltungen in Markdorf).

Je nachdem, welcher Korridor für die B 31 neu gewählt wird, beträgt die Verkehrsbelastung auf der Ortsumfahrung Markdorf mindestens zwischen 6.100 und 6.800 Kfz/24 h. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt ca. 1.400 Schwerverkehrsfahrzeuge/24h. Die Angaben im Antrag der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und SPD sind somit nicht zutreffend.

- ➔ Es zeigt sich, dass die Ortsumfahrung Markdorf in Verbindung mit der B 31 neu vor allem der kleinräumigen Entlastung dient.
- ➔ Eine B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad ist für sich genommen nicht in der Lage die Ortsdurchfahrt von Markdorf wesentlich zu entlasten. Insbesondere beim Schwerverkehr erfolgt keine nennenswerte Entlastung. Es verbleibt ein Schwerverkehrsanteil von 13 % in der Ortsdurchfahrt.
- ➔ Die Ortsumfahrung Markdorf führt zu einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt von Markdorf. Besonders deutlich wird dies beim Schwerverkehr, von dem besonders hohe Belastungen ausgehen. Hier kann die Belastung in der Ortsdurchfahrt um rund die Hälfte reduziert werden. Im Gegenzug ist die prognostizierte Schwerverkehrsbelastung auf der Ortsumfahrung Markdorf mit 18 bis 22 % überdurchschnittlich hoch.
- ➔ Die Entlastungsfunktion könnte mit dem Bau der Ortsumfahrung Markdorf mit einem Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr zusätzlich erhöht werden.

Somit können die gesetzten Ziele auch mit dem Bau der B 31 neu zwischen Meersburg und Immenstaad erreicht werden.

Darüber hinaus gilt es zu Bedenken, dass unabhängig vom geplanten Ausbaustandard, heute niemand mit Sicherheit sagen kann ob, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt eine B 31 neu überhaupt unter Verkehr gehen kann. Ohne die B 31 neu beträgt die prognostizierte Verkehrsbelastung 8.200 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von über 20 %.

Zu 2. Geplanter Haltepunkt Markdorf-Negelsee

Der Landkreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Der Schienenverkehr liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes. Themen, die den Bahnverkehr auf der Bodenseegürtelbahn betreffen, werden von regionaler Seite durch den Interessenverband Bodenseegürtelbahn wahrgenommen.

Ein Bahnhofspunkt in Markdorf-Negelsee wurde vom Land bei einer ersten Prüfung aufgrund der zu erwartenden geringen Fahrgastzahlen abgelehnt. Bei der letzten Sitzung des Interessenverbands Bodenseegürtelbahn am 3. Juli 2019 wurde jedoch beschlossen, dass ein möglicher Bahnhofspunkt durch DB Netze in den Planungsphasen 1 und 2 zur Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn untersucht wird.

Der Landkreis setzt sich neben der Errichtung eines Bahnhofspunkts außerdem für die Einrichtung einer Bushaltestelle im Gewerbegebiet Markdorf-Negelsee an der L 207 ein. Es wurde hierzu Anfang August eine Haltestellengenehmigung beantragt. Bei einer positiven Rückmeldung könnte das Gewerbegebiet und dessen ca. 1.200 Arbeitnehmer zukünftig durch die Buslinien 11,12 und 7396 bis zu viermal stündlich in Richtung Markdorf und Friedrichshafen-Kluftern an den ÖPNV angebunden werden. Eine endgültige Entscheidung bezüglich der Bushaltestelle ist im Herbst 2019 zu erwarten.

Im Gegensatz zum Antrag von Grünen und SPD vertritt die Kreisverwaltung die Ansicht, dass nicht ein „entweder – oder“, sondern ein „sowohl – als auch“ richtig ist. Alle Erfahrungen z.B. in der Schweiz, die einen hervorragend ausgebauten öffentlichen Verkehr hat, zeigen, dass mit der Stärkung des ÖPNV die Zunahme des Individualverkehrs abgemildert, vielleicht auch aufgefangen werden kann. Eine nennenswerte Senkung lässt sich damit aber nicht erreichen. Vor allem aber kann der ÖPNV noch so gut sein: der Schwerlastverkehr wird da-

mit in keinster Weise reduziert werden können. Es ist aber vor allem der Schwerlastverkehr, der die Ortsdurchfahrt von Markdorf heute überproportional belastet.

Daher ist es richtig, dass der Interessenverband den Auftrag erteilt hat, die Haltestelle Negelsee mit in die Überlegungen einzubeziehen. Da dies bereits erfolgt ist, bedarf es nicht einer nochmaligen Beschlussfassung, wie von Grünen und SPD beantragt.

Der Antrag wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik am 24. September 2019 vorberaten. Der Ausschuss hat dem Kreistag mit 9:6 Stimmen empfohlen, den Antrag abzulehnen.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen wird auf die Sitzungsvorlage 176/2018/1 hingewiesen.

Gesamtkosten der Maßnahme

In der Sitzung des Ausschuss für Umwelt und Technik am 8. März 2017 hat die Verwaltung über die Kostenberechnung (Stand Oktober 2016) zur Ortsumgehung Markdorf informiert.

Bau, Grunderwerb und Ausgleich	22,08 Mio. Euro
<u>Ingenieurleistungen, Gutachter</u>	<u>2,50 Mio. Euro</u>
Kosten OU Markdorf	24,58 Mio. Euro

Die Gesamtkosten beliefen sich auf ca. 24,58 Mio. Euro.

Für die aktuelle Anmeldung ins Förderprogramm hat die Verwaltung diese Kostenberechnung unter Anwendung des Baupreisindex (+10%) auf Stand Oktober 2018 fortgeschrieben. *Da der Baubeginn erst ab 2021 erfolgen kann werden unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Baupreisentwicklung weitere 10 % hinzugeschlagen.*

Bau, Grunderwerb und Ausgleich	26,77 Mio. Euro
<u>Ingenieurleistungen, Gutachter</u>	<u>3,00 Mio. Euro</u>
Kosten OU Markdorf	29,77 Mio. Euro

Die Gesamtkosten betragen voraussichtlich 29,77 Mio. Euro, abzüglich eines Kostenanteils des Landes für den Knotenpunkt an der B 33 in Höhe von rund 3,38 Mio. Euro.

Gesamtkosten:	29,77 Mio. Euro
<u>Landesanteil für Knotenpunkt</u>	<u>- 3,38 Mio. Euro</u>
Kosten OU Markdorf	26,39 Mio. Euro

Abzüglich der Förderung ergeben sich für den Bodenseekreis und die Stadt Markdorf voraussichtlich folgende Kosten (Stand 2021):

Kosten OU Markdorf	26,39 Mio. Euro
<u>Förderung*</u>	<u>9,50 Mio. Euro</u>
Kosten OU Markdorf	16,89 Mio. Euro

Die angegebenen Beträge basieren auf Berechnungen auf Grundlage der Genehmigungsplanung und können sich bei der Ausschreibung und bis zur Fertigstellung verändern.

Zwischen der Stadt Markdorf und dem Bodenseekreis besteht ein Vertrag über den Neubau und die Finanzierung der Ortsumfahrung Markdorf als Kreisstraße K 7743 neu. Danach teilen sich die Stadt Markdorf und der Landkreis die nicht geförderten Kosten der Gesamtmaßnahme je zur Hälfte.

Damit entfallen auf die Stadt Markdorf und den Bodenseekreis je 8,45 Mio. Euro für den Bau der Ortsumfahrung Markdorf (bisher 6,5 Mio. Euro).

4. Fazit:

Sowohl die gerichtliche Überprüfung in zwei Instanzen wie auch die nochmalige Prüfung, die durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg unmittelbar vor der Zuschusszusage erfolgt ist, haben gezeigt, dass die geplante Ortsumfahrung Markdorf verkehrswirksam ist. Es ist ein offenes Geheimnis, dass diese Straßenbaumaßnahme nicht zu den vom Verkehrsministerium favorisierten Bauten im Land zählt. Wenn also sogar von Seiten des Landes die Finanzierungszusage kommt, ist dies eine eindeutige Bestätigung der Planung.

Die Kreisverwaltung steht zu der vom Kreistag gemachten Zusage, die Stadt Markdorf nachhaltig zu entlasten. Mit der Förderzusage seitens des Landes konnte – grob gesprochen – eine Drittelung der Kosten erreicht werden: 1/3 Land, 1/3 Landkreis und 1/3 Stadt Markdorf. Angesichts der Debatte in Markdorf, wo sich in letzter Zeit wieder trotz des Bürgerentscheids wieder vermehrt Gegner zu Wort melden, erwartet die Kreisverwaltung aber auch ein deutliches Zeichen der Stadt Markdorf und ihrer Bevölkerung für die Ortsumfahrung. Gerade die letzten Tage haben wieder einmal gezeigt, dass die gesamte Verkehrssituation im Bodenseekreis „auf Kante genäht“ ist. Wenn nun im Rahmen der Planung zur B 31 neuerdings eine dreistreifige Planung in den Raum gestellt wird statt der bislang von allen Verkehrsplanern errechneten vierstreifigen Lösung, liegt es auf der Hand, dass die Leistungsfähigkeit einer neuen B 31 zwischen Meersburg und Immenstaad reduziert wird. Logische Folge wäre dann, dass die Bündelungswirkung der B 31, wie sie der Planfall 7.5 unterstellt, nicht im gedachten Umfang eintreten kann, was wiederum eine geringere Entlastung für Markdorf bedeutet. Man kann es drehen und wenden wie man will: die Ortsumfahrung Markdorf ist für das Gesamtverkehrssystem im Bodenseekreis erforderlich.