



27.08.2020

Antrag zur geplanten Ortsumfahrung Markdorf

I. Lenkung des B-33-Durchgangsverkehrs auf die geplante Ortsumfahrung

Die Verwaltung wird beauftragt, bei den zuständigen Verkehrsbehörden im LRA und RP Tübingen zu prüfen und das Ergebnis im Kreistag zu berichten, ob es

- (a) rechtlich durchsetzbar und
- (b) auch tatsächlich angestrebt ist,

unmittelbar nach der Fertigstellung der geplanten Ortsumfahrung Markdorf als Kreisstraße K 7743,

1. ein Durchfahrtsverbot auf der innerstädtischen Bundesstraße B 33 für den LKW-Durchgangsverkehr zu erlassen.
2. die Wegweisung für den weiträumigen B-33-Verkehr über die K 7743 zu beschildern (also z.B. beim westlichen Anbindungsknoten am ehem. Haslacher Hof für den von Meersburg kommenden B-33-Verkehr ein Hinweisschild für das Ziel „Ravensburg“ über die Südumfahrung auszuweisen und entsprechend aus der Gegenrichtung von Ravensburg kommend an der Ortseinfahrt Einmündung Gaußstraße).
3. restriktive, verkehrsdämpfende Maßnahmen in der B-33-Ortsdurchfahrt umzusetzen, die ohne den Bau der K7743 nicht umsetzbar wären und wenn ja, welche.

Falls die unter 1. bis 3. genannten Maßnahmen nicht unmittelbar nach Fertigstellung der Umgehungsstraße umsetzbar sind: Nach welcher Frist und unter welchen Voraussetzungen wären sie möglich?

II. Umbau von Verkehrsknoten im Osten Markdorfs:

Um eine Abwicklung der Verkehrsströme im Osten Markdorfs nach dem Bau der Südumfahrung zu gewährleisten, wurde im Planungsverfahren der Umbau des Kreisverkehrs beim Aldi-Markt (L207 Abzweig Gaußstraße) durch eine Bypass-Spur gefordert, sowie die Umgestaltung der Einmündung der Gaußstraße in die B 33 bei der Fa. Continental als abknickende Vorfahrt.

Hierzu möge die Verwaltung klarstellen,

1. ob auf der Grundlage des aktuellen Planungsstandes und der aktuellen Verkehrsprognosen bei einem Bau der Ortsumfahrung Markdorf davon auszugehen ist, dass diese zwei Verkehrsknoten umgebaut werden.
2. ob dieser Umbau im Zuge der Detail-Planungen zur K 7743 parallel mit geplant wird.
3. mit welchen Kosten ggf. für den Umbau dieser Knoten zu rechnen ist und wer diese Kosten zu tragen hat.

III. Fragen zum Zeitplan:

1. Wann werden voraussichtlich detaillierte Kostenberechnungen aus der jetzt anlaufenden Detailplanung der Ortsumfahrung vorliegen?
2. Für wann ist eine Beschlussfassung im Kreistag über den Bau der Ortsumfahrung geplant?
3. Ist davon auszugehen, dass vor einer Beschlussfassung durch den Kreistag, dem Gemeinderat Markdorf die Gelegenheit für ein Votum gegeben wird, ob die Stadt Markdorf den Bau der Ortsumfahrung befürwortet?

Begründung (zu I.):

Die Stadt Biberach kämpfte sieben Jahre in einem ähnlichen Fall, ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr auf der innerstädtischen B-312-Ortsdurchfahrt durchzusetzen, um diesen auf die Nordwest-Umfahrung, umzuleiten,

die als Kreisstraße K 7532 gebaut wurde. Offensichtlich wurde jetzt erst im Sommer 2020 eine Lösung zur Beschilderung erreicht.

Als Hintergrund zur Überprüfung dieses von allen Seiten in Biberach beklagten Zustandes wird der Pressebericht der Schwäbischen Zeitung aus Biberach angefügt.

Aus Bremervörde ist ein weiterer Fall bekannt, dass eine Kreisstraßen-Ortsumfahrung (K 125) nicht für den B-71-Durchgangsverkehr ausgeschildert werden durfte:

https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/extra_3/Realer-Irrsinn-Umgehungsstrasse-in-Bremervoerde,extra8310.html

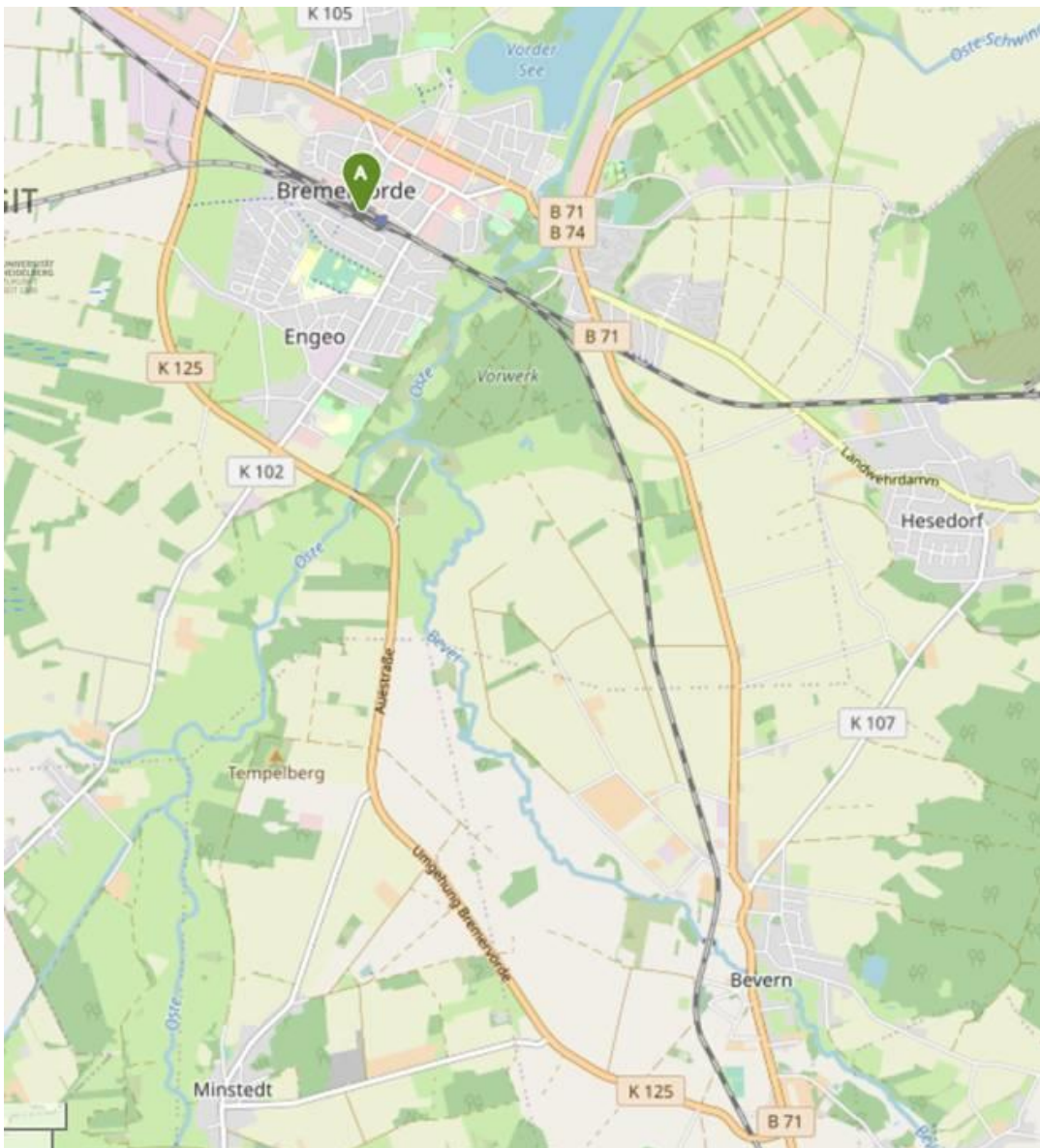
Anlage I

Beispiel B-71-Umgehung um Bremervörde als Kreisstraße K125:

Umgehungsstraße ohne Verkehr

Bremervörde in Niedersachsen ist ein netter, beschaulicher Ort – wäre da nicht der Schwerlastverkehr von mehreren Hundert LKW, der täglich durch die Innenstadt donnert. Um die Stadt zu entlasten, wurde vor kurzem eine Umgehungsstraße gebaut. Baukosten: **18 Millionen Euro**. Doch dort ist kaum Verkehr, besser gesagt: keiner. Denn das entsprechende Verkehrsschild weist gar nicht auf die Umgehung hin, die neue Straße ist nämlich keine Bundesstraße, sondern nur eine Kreisstraße. Und laut deutscher Richtlinie muss überregionaler Verkehr grundsätzlich über Bundesstraßen geleitet werden. Man hat hier also eine Umgehungsstraße gebaut, die man für den Last- und überregionalen Verkehr nicht ausschildern darf. Und so fahren alle weiterhin durch die Stadt.

Lageplan (Quelle: www.openstreetmap.org):



Anlage II Bericht Schwäbische Zeitung

Lastwagen donnern noch bis mindestens 2023 durch Biberach

Für viele Anwohner entlang von Riedlinger Straße, Felsengartenstraße und Kolpingstraße sind sie seit vielen Jahren ein alltägliches Ärgernis: die vielen Lastwagen, die auf der B312 durch die Innenstadt donnern.

Seit der Eröffnung der Nordwest-Umfahrung (NWU) setzten viele lärmgeplagte Bürger und auch die Stadtverwaltung ihre Hoffnung darauf, den Schwerlastverkehr von der innerstädtischen B312-Trasse auf die NWU umleiten zu können. Doch daraus wird kurzfristig erst mal nichts.

Jetzt müssen wir nochmal warten, aber wir geben die Hoffnung nicht auf.

Magdalena Bopp

„Nächste Woche kommen Sie zu uns und wir besprechen, wie wir das machen“ – es war Regierungspräsident Klaus Tappeser selbst, der beim Biberacher Bürgertag am 8. Oktober 2019 mit diesem Satz die Hoffnungen auf eine schnelle Lösung des Problems weckte, nachdem Oberbürgermeister Norbert Zeidler zuvor den Wunsch nach einem Lkw-Durchfahrtsverbot für die B312 geäußert hatte. Auch die Grünen-Fraktion im Gemeinderat hatte dies voriges Jahr beantragt.

Stadt wäre rechtlich angreifbar

Jetzt, ein Dreivierteljahr, nach Tappesers Aussage ist klar: Ein solches Durchfahrtsverbot ist frühestens ab 2023 möglich. Man habe das ganze Thema inzwischen verkehrsrechtlich geprüft, sagte Ordnungsamtsleiterin [Anna Kleine-Beek](#) am Donnerstag im Bauausschuss.

Ergebnis: Würde die Stadt aktuell ein Durchfahrtsverbot für Lastwagen auf der innerstädtischen B-312-Trasse verhängen und den Schwerlastverkehr auf die NWU umleiten, würde sie sich rechtlich angreifbar machen.

„Eine solche Umleitung setzt immer voraus, dass der Verkehr auf eine gleich- oder höherrangige Straße geführt werden muss“, so Kleine-Beek. Denn die B312 ist – wie das Kürzel es ausdrückt – eine Bundesstraße, die Nordwest-Umfahrung ist derzeit als Kreisstraße (K7532) klassifiziert, weil der Landkreis seinerzeit auch als Bauherr fungierte.

Die NWU ist damit in der Straßenkategorie zwei Klassen tiefer als die B312.

Dazwischen gibt es noch die Landesstraßen.

Die Stadtverwaltung befürchtet, dass sie wegen einer solchen Umleitung verklagt werden könnte – sei es von Anwohnern der Ulmer oder der Memminger Straße, durch die der Schwerlastverkehr nach der NWU weiterfahren würde, sei es von Speditionsunternehmen.

„Wir laufen dann Gefahr, dass das Ganze rechtlich gekippt wird“, sagte Baubürgermeister [Christian Kuhlmann](#).

Zehn Jahre bis zur Umwidmung

Die Stadt will mit einer Umleitung des Lkw-Verkehrs nun warten, bis die die NWU zu einer Bundesstraße umgewidmet wird. Dies könne laut Information des Regierungspräsidiums (RP) aber erst nach einer „Schamfrist“ von zehn Jahren nach Freigabe der Straße erfolgen.

Da die NWU 2013 freigegeben wurde, wäre dies ab dem Jahr 2023 der Fall. Die Stadtverwaltung habe Verständnis für den Unmut der betroffenen Bürger und habe dasselbe Ziel, den Schwerlastverkehr aus der Stadt herauszubringen, warben Kleine-Beek und Kuhlmann um Verständnis. Die Rechtslage lasse das im Moment aber nicht zu.

Kuhlmann machte etwas Hoffnung, dass die Überprüfung der Werte im Rahmen des Lärmaktionsplans im betroffenen Straßenbereich im nächsten Frühjahr, dazu führen könnte, dass auch tagsüber Tempo 30 möglich sei. „Momentan geben das die Lärmwerte aber noch nicht her.“

Mehr entdecken: [Stadt gibt dieses uralte Straßenprojekt endgültig auf](#)

Außerdem werde es in ein bis zwei Jahren in der Riedlinger Straße zu Umbaumaßnahmen kommen. Dabei werde der Straßenquerschnitt enger und für Lastwagen somit unattraktiver gemacht, hofft Kuhlmann.

Bei den Stadträten stießen diese Nachrichten auf Ernüchterung und Enttäuschung.

„Er wünsche sich, dass der Gemeinderat über das ganze Thema öffentlich abstimme“, sagte Josef Weber (Grüne). Dies sei nicht möglich, so Kuhlmann, weil hier die Stadtverwaltung als untere Verkehrsbehörde rechtlich eigenständig entscheiden müsse.

Seine Fraktion wolle nicht bis 2023 warten, sagte Weber, man müsse jetzt schnell Maßnahmen treffen, um den Lkw-Durchgangsverkehr zu erschweren.

„Unzumutbare Belastung“

„Dieser Verkehr ist eine unzumutbare Belastung für die Anwohner“, sagte Gabriele Kübler (SPD). Eine schnelle Umleitung sei auch aus städtebaulicher Entwicklung notwendig. „Auch wir sind der Meinung, dass wir eigentlich keine drei Jahre mehr warten wollen“, so Kübler.

Die rechtliche Lage sei Fakt, so Alfred Braig (FDP), „damit müssen wir klarkommen.“ Er setzte seine Hoffnung auf die Möglichkeit einer dauerhaften Tempo-30-Regelung.

Es sei schön, dass die Grünen nun auch erkannt hätten, „wie wichtig die NWU ist“, reagierte Friedrich Kolesch (CDU) auf Josef Weber. Klar sei, dass man den Verkehr, der dicht an den Fenstern der Anwohner vorbeifahre, weghaben wolle.

Mehr entdecken: [So soll Autofahren in der Biberacher Innenstadt unattraktiver werden](#)

Dass er dann aber durch die Ulmer und Memminger Straße fließe, sei auch nicht die Ideallösung, deswegen brauche es den Aufstieg zur B30 so schnell wie möglich.

„Jetzt müssen wir nochmal warten, aber wir geben die Hoffnung nicht auf“, sagte Magdalena Bopp (Freie Wähler). Sie empfahl, immer wieder beim RP in der Sache nachzuhaken.

B30-Aufstieg ein „Schildbürgerstreich“

Silvia Sonntag (Grüne) wollte wissen, ob denn der B30-Aufstieg, der ebenfalls als Kreisstraße gebaut wird, dann auch erst zehn Jahre nach seiner Freigabe zur Bundesstraße umgewidmet werden könne. Ordnungsamtsleiterin Kleine-Beek bejahte dies.

Dann sei der Bau für 80 Millionen Euro ja „ein Schildbürgerstreich“, meinte Sonntag. Baubürgermeister Kuhlmann sah dies nicht so: Der Aufstieg werde seine Verkehrswirksamkeit nach seiner Freigabe entfalten – egal, ob er als Kreis- oder Bundesstraße klassifiziert sei.