

Resolution des Kreistags des Bodenseekreises zum Straßenbau im Landkreis

Der Kreistag des Bodenseekreises fordert alle Verantwortlichen in Bund und Land auf,

- die notwendigen Mittel für die planfestgestellten Straßenbaumaßnahmen zur Verfügung zu stellen (B 31 Westumfahrung Friedrichshafen, B 31 Ostumfahrung Überlingen, K 7725 Südumfahrung Meckenbeuren-Kehlen),
- die Planung der noch nicht planfestgestellten Maßnahmen zügig voran zu treiben und der Planfeststellung zuzuführen (Südumfahrung Markdorf, L 207, L 328 b und K 7742 Ortsumfahrung Friedrichshafen-Kluftern, L 205 Südumfahrung Bermatingen und Salem-Neufrach, B 30 Ortsumfahrung Meckenbeuren)
- die Mittel für die Planung der noch nicht geplanten Teilstücke des Planfalls 7.5 zur Planung freizugeben und die Planung zügig zu beginnen (B 31 zwischen Meersburg und Immenstaad, L 207 zwischen Deggenhausertal und Heiligenberg-Eckbeck, dreispuriger Ausbau der B 31 zwischen Friedrichshafen und Lindau)

Begründung:

Der Bodenseekreis ist überdurchschnittlich dicht besiedelt (315 Einw./km², Landesdurchschnitt 302 Einw./km², Regierungsbezirk Tübingen 204 Einw./km²). Er ist ausgesprochen wirtschaftsstark (laut „Focus Money“ der wirtschaftsstärkste Landkreis in Baden-Württemberg) und außerdem eines der großen Touristenziele (3,1 Mio. Übernachtungen in 2012). Alles führt dazu, dass die Straßen im Bodenseekreis überdurchschnittlich belastet sind. Stellvertretend sei benannt, dass das Bundesverkehrsministerium bereits im Jahr 1985 (!) die B 31 zwischen der A 98 (Stockach) und der A 96 (Lindau) neben dem Berliner Ring als einzige Bundesstraße deutschlandweit in den Katalog der Straßen aufgenommen hat, für die das Sonntagsfahrverbot für LKW gilt.

In den 1980er Jahren wurden die früheren Pläne zum Lückenschluss der A 98 zwischen Stockach und Lindau (Anschluss an die A 96) aufgegeben. Stattdessen sollte ein Ausbau des vorhandenen Straßennetzes die Verkehrsbelastungen aufnehmen. In umfangreichen Planungen entstand der „Planfall 7.5“. Dieser sieht den Aus- und teilweisen Neubau von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vor. Es ist zwar einiges geschehen, etwa der Neu- und Ausbau der B 31 zwischen Eriskirch und Lindau, die Messezufahrt Nord, die Bahnunterführung in Salem-Neufrach. Aber die wesentlichen Punkte des Planfalls 7.5 stehen in der Warteschleife.

Mensch und Natur warten auf die zügige Umsetzung der im Planfall 7.5 vorgesehenen Maßnahmen. Tagtägliche Staus wie vor Hagnau oder zu Messezeiten in Friedrichshafen belasten die Umwelt und damit die florierende Landwirtschaft am Bodensee. Sie führen zu Unwägbarkeiten für die Wirtschaft und schmälern damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes am nördlichen Bodenseeufer. Für Touristen stellen sie ein Ärgernis dar, das diesen Teil der Wirtschaft in Landkreis gefährdet.

Der ländliche Raum, und zu diesem zählt auch der Bodenseekreis, ist in besonderem Maß auf eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Zwar hat der Bodenseekreis den öffentlichen Nahverkehr nachhaltig gestärkt durch den Verkehrsverbund bodo oder auch die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB). Aber auch die Busse sind auf funktionierende Straßen angewiesen. Verspätungen schmälern die Attraktivität des ÖPNV.