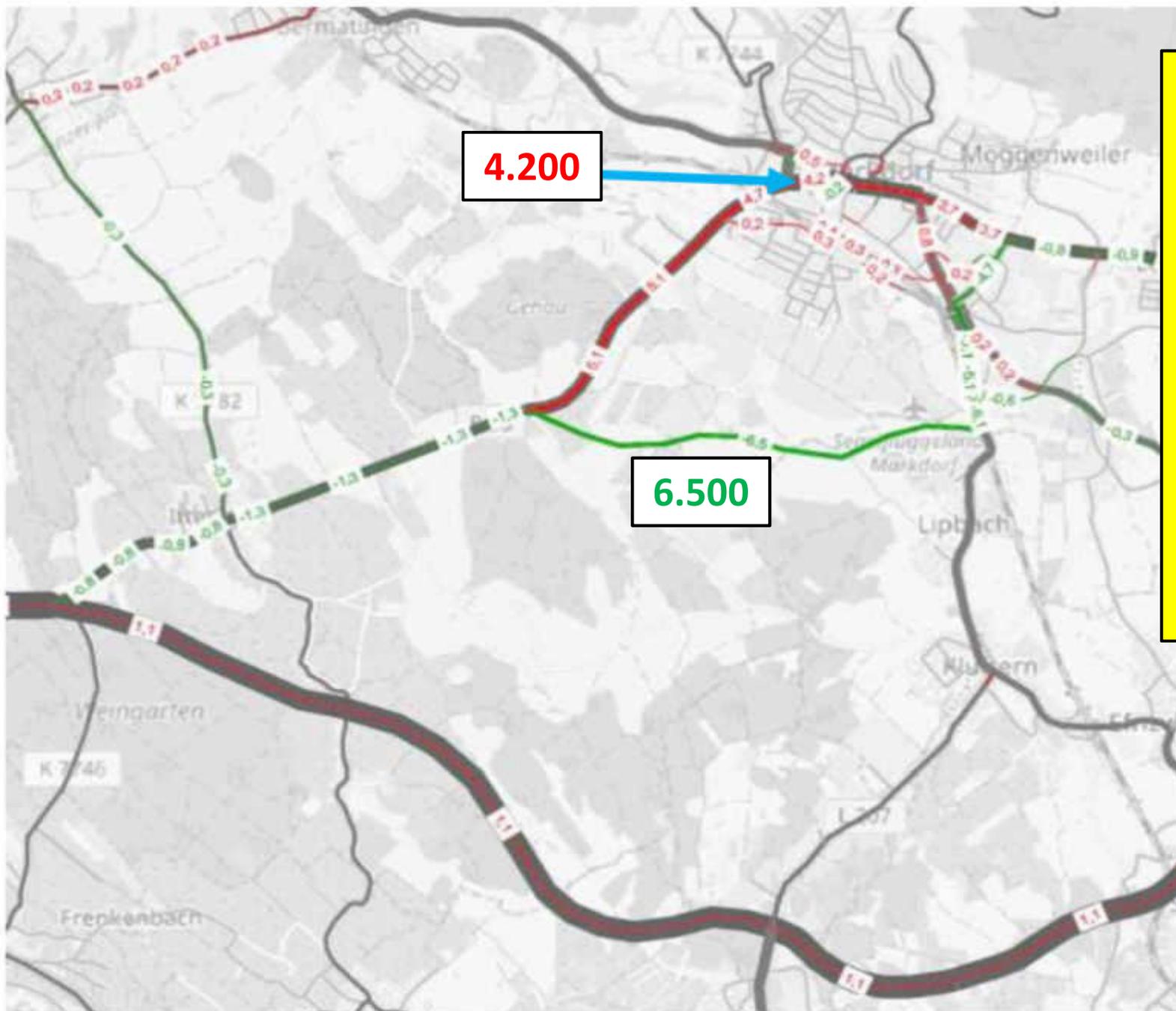


# Ein wichtiger Grund für Minderung der Entlastungsprognosen: Änderungen im angenommenen neuen Straßennetz

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>

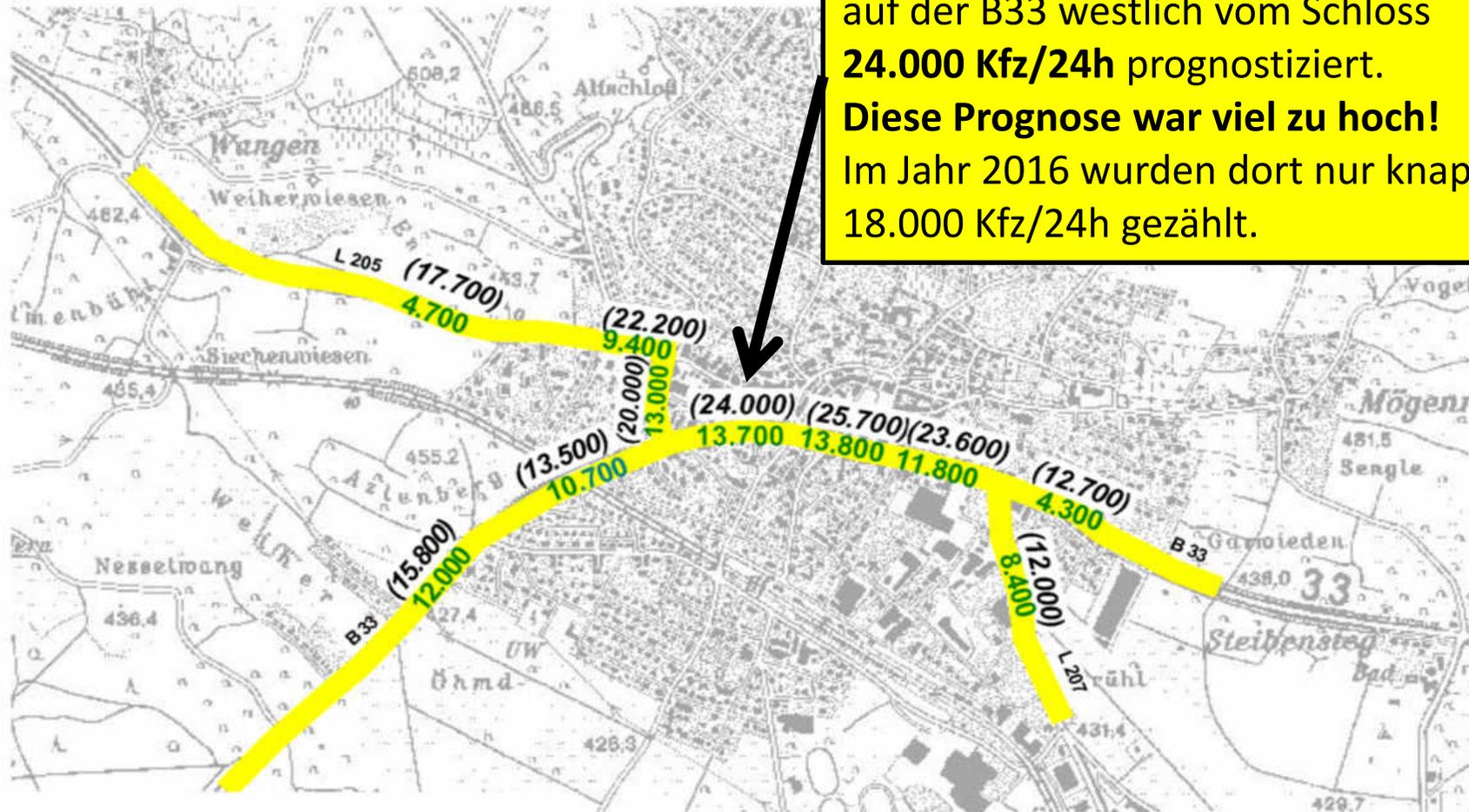
# Bürgerentscheid-Prognose für 2010:

## 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

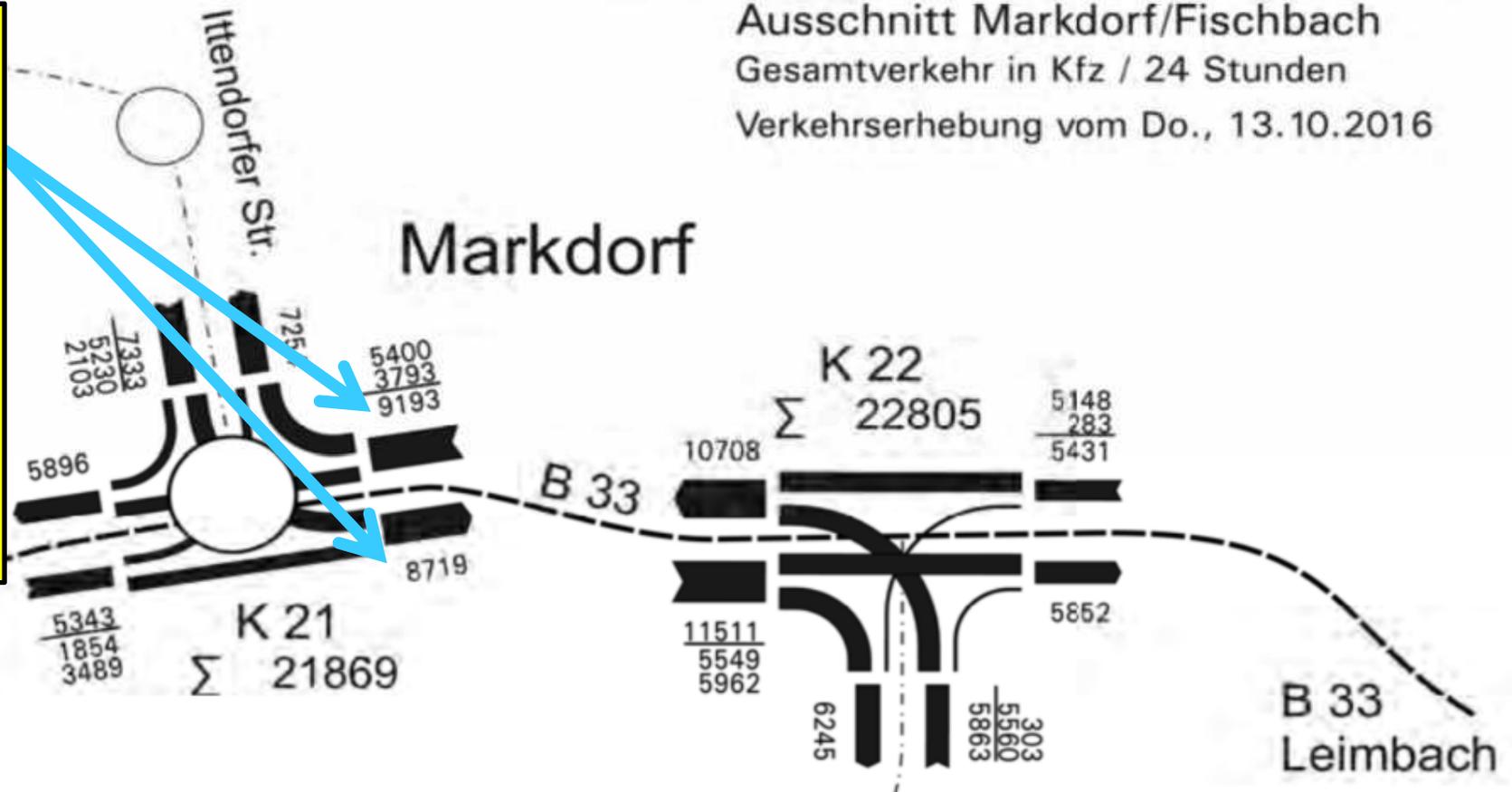
Verkehrsuntersuchung B 31 Meersburg-Immenstaad  
Bestandsaufnahme

**Knotenpunktbelastung 2016**

Ausschnitt Markdorf/Fischbach

Gesamtverkehr in Kfz / 24 Stunden

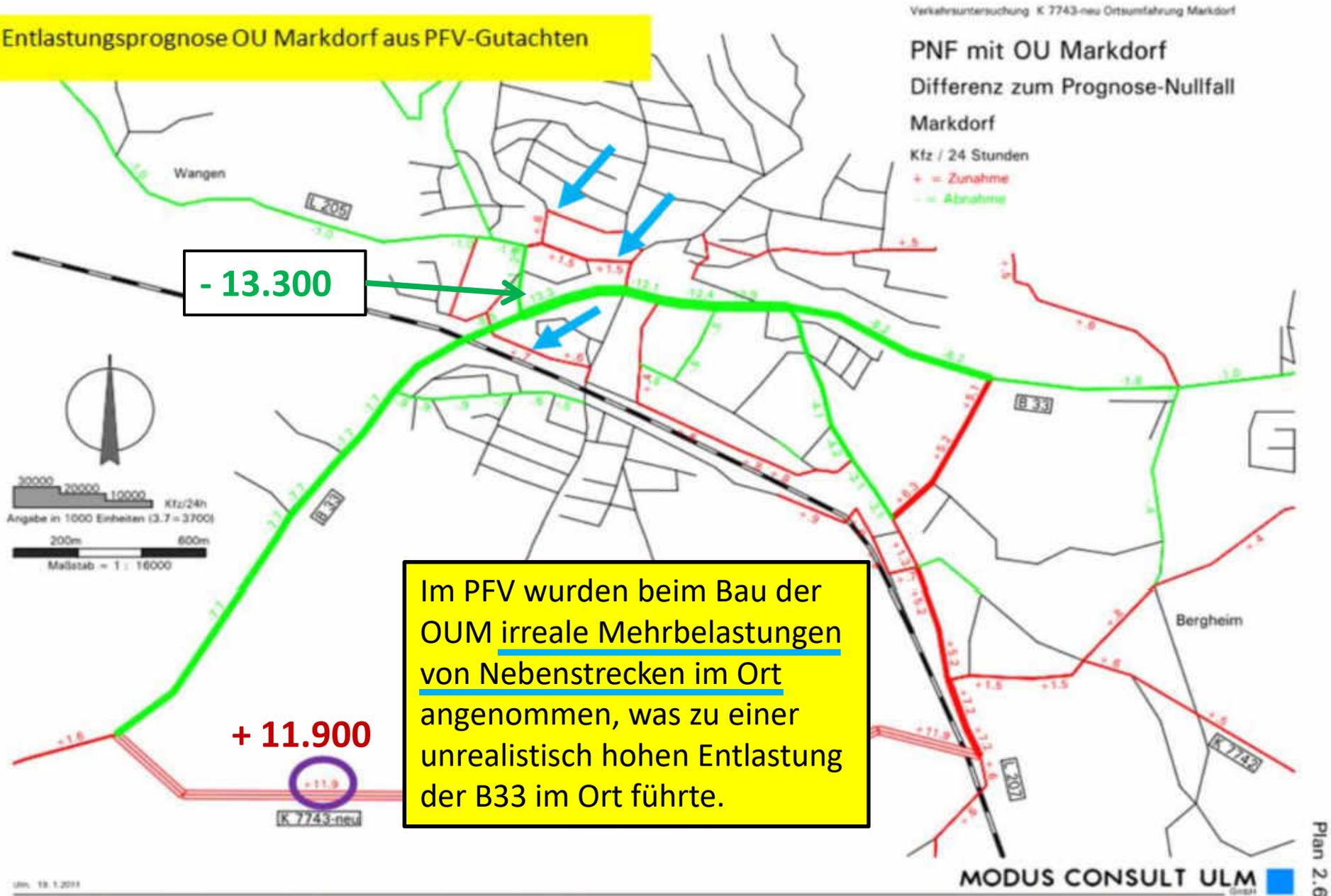
Verkehrserhebung vom Do., 13.10.2016



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



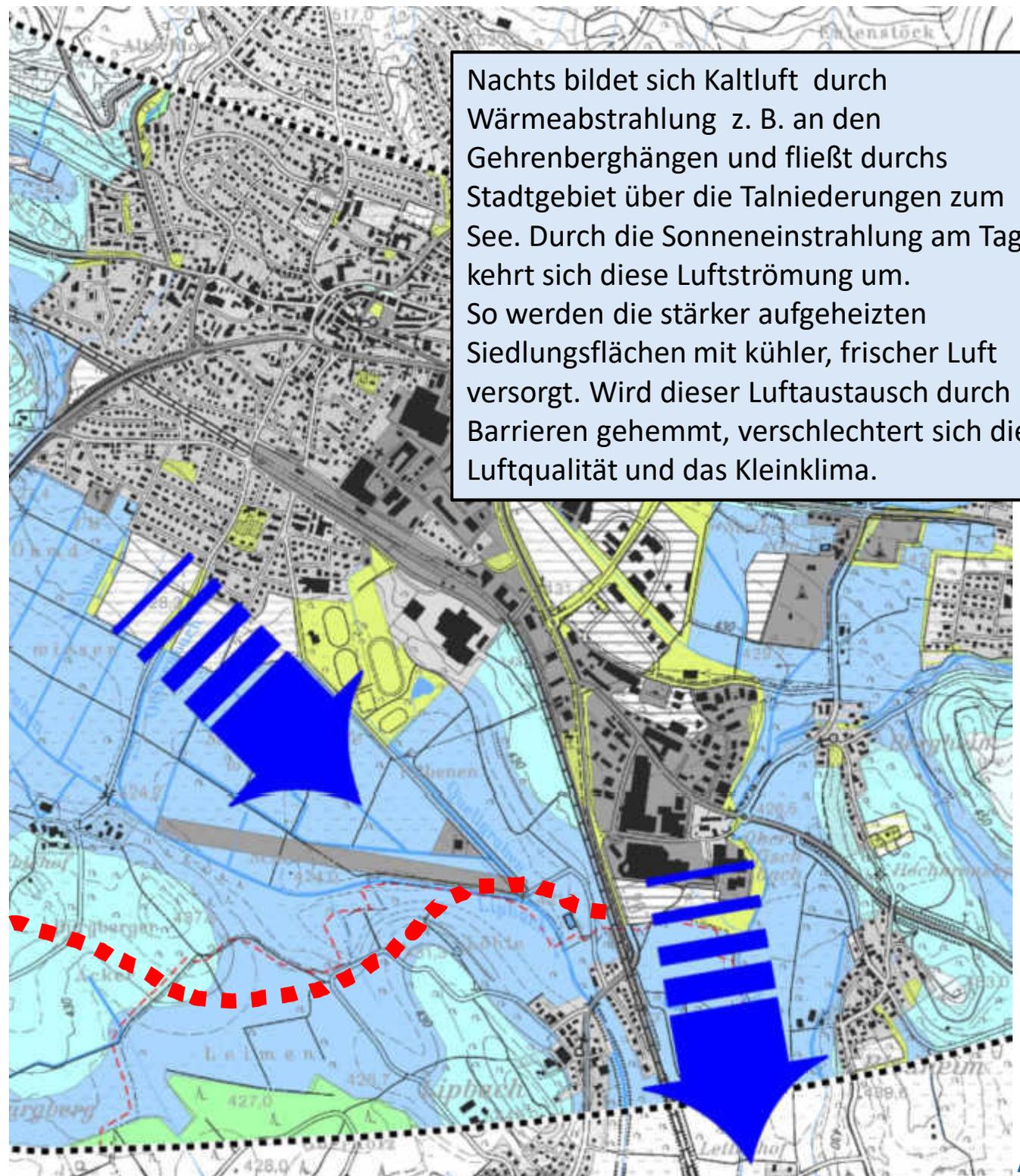
Im PFV wurden beim Bau der OUM irreale Mehrbelastungen von Nebenstrecken im Ort angenommen, was zu einer unrealistisch hohen Entlastung der B33 im Ort führte.

# 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

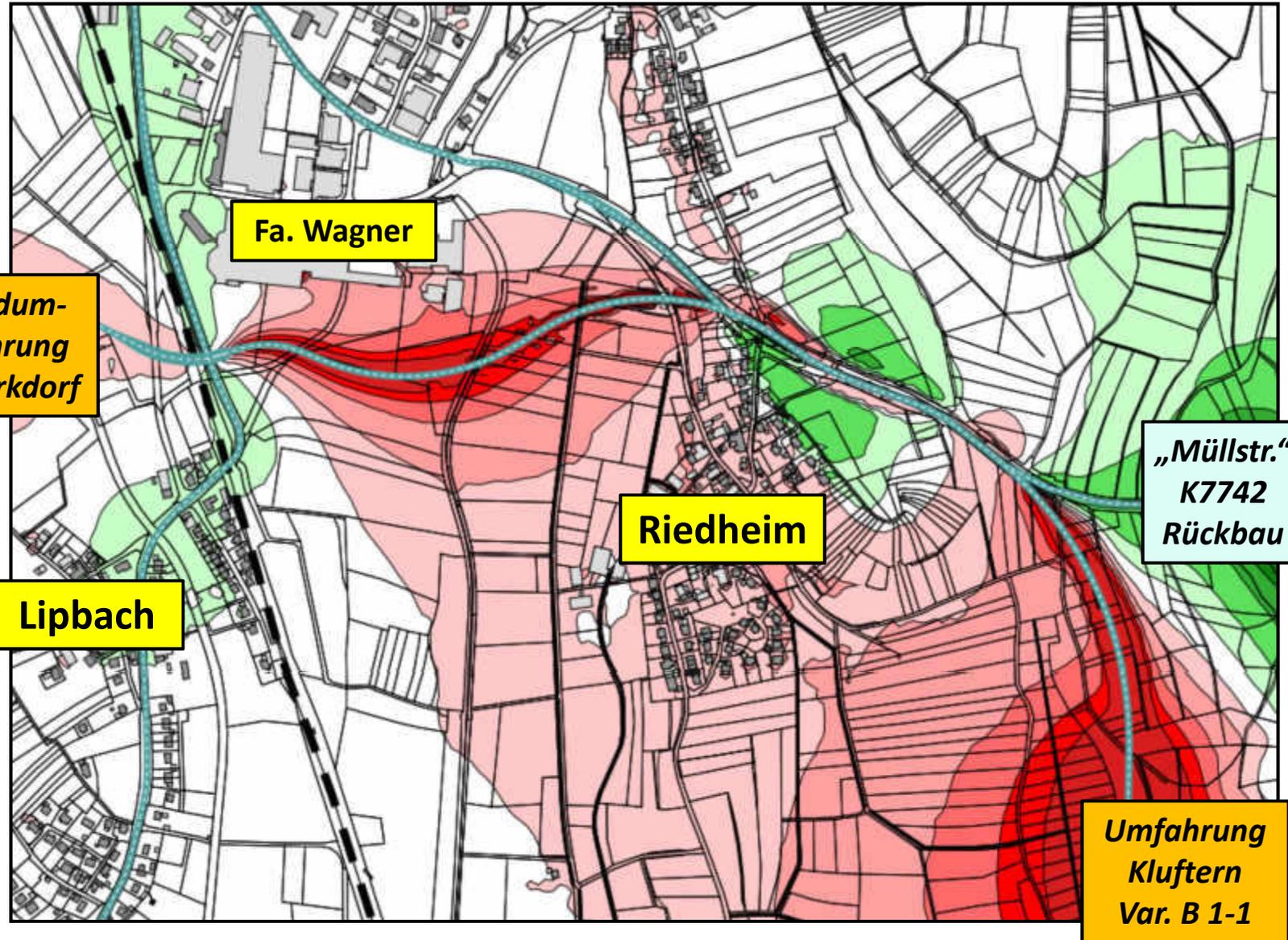


Nachts bildet sich Kaltluft durch Wärmeabstrahlung z. B. an den Gehrenberghängen und fließt durchs Stadtgebiet über die Talniederungen zum See. Durch die Sonneneinstrahlung am Tag kehrt sich diese Luftströmung um. So werden die stärker aufgeheizten Siedlungsflächen mit kühler, frischer Luft versorgt.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