



Information
zum Bürgerentscheid am
Sonntag, 6. April 2003
in Sachen
Südumfahrung Markdorf



Werte Mitbürgerinnen und Mitbürger,

zur wirkungsvollen und zeitnahen Entlastung unserer Stadt vom Durchgangsverkehr hat der Gemeinderat in namentlicher Abstimmung mit 18 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und einer Enthaltung den Bau der Südumfahrung Markdorf beschlossen. Zugleich hat sich der Gemeinderat einstimmig darauf festgelegt, diese für unsere Stadt und ihre Menschen eminent wichtige Grundsatfrage der direkten Entscheidung durch die Bürgerinnen und Bürger zu überantworten. Sie alle sind in einem Bürgerentscheid am Sonntag, 6. April 2003, aufgerufen, direkt-demokratisch über den Bau der Südumfahrung Markdorf und die damit verbundene Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr zu entscheiden. Der Gemeinderat hat einstimmig folgende Frageformulierung festgelegt:

„Sind Sie für den Bau der Südumfahrung auf der Grundlage des Trassenkorridores A 2 des Straßenbauamtes Überlingen vom Januar 2003?“

Ja Nein

Das verantwortungsvolle Treffen der Entscheidung für diese Frage setzt Information voraus. Diesem Ziel der Information dient diese Schrift. Dargelegt wird zunächst der Abwägungsprozess im Gemeinderat. Im Anschluss werden die Stellungnahmen der Fraktionen von CDU, FWV und Umweltgruppe sowie der Gruppe der SPD zum Bau der Südumfahrung ausgeführt. Dem folgt die Erläuterung der Ansätze und Überlegungen zur Lösung dieses Verkehrsdilemmas. Beschrieben und erläutert wird dann die Südumfahrung auf der Grundlage des Trassenkorridores A 2 unter Aufzeigung der Kostensituation.

Ich bitte Sie, beim Bürgerentscheid am 6. April von Ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen. Ein erfolgreich zustande gekommener Bürgerentscheid wirkt direkt und hat die bindende Qualität eines endgültigen Beschlusses des Gemeinderates.

Herzlichst
Ihr



Bernd Gerber
Bürgermeister

Der Abwägungsprozess im Gemeinderat

Der Gemeinderat hat sich auf der Grundlage der Unterlagen des Straßenbauamtes Überlingen zum Trassenkorridor A 2 vom Januar 2003 in der öffentlichen Sitzung am 18. Februar 2003 sehr breit und intensiv mit der Thematik Südumfahrung auseinander gesetzt. In namentlicher Abstimmung hat sich der Gemeinderat mit 18 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und einer Enthaltung für den Bau der Südumfahrung ausgesprochen.

Mit Ja gestimmt haben die Mitglieder des Gemeinderates:

Ainser, Karl
Bitzenhofer, Dietmar
Di Meco, Benito
Eichenhofer, Anton
Gerber, Bernd
Höflacher, Hermann
Karollus, Erich
Keim, Sebastian
Koners, Martina
Liewer, Elvira
Maunz, Helmut
Schmitt Dr., Hubert
Stotz, Klaus
Viellieber, Alfons
Walliser Dr., Dieter
Weiß, Rolf
Wild, Erich
Wirth, Maria

Mit Nein stimmten:

Achilles, Uwe
Deiters-Wälischmiller, Susanne
Faden, Helmut
Hepting Dr., Roland
Klimmek, Barbara
Oßwald, Christiane
Renner, Hansjörg

Der Stimme enthalten hat sich:

Zumstein, Arnim

Dieser Beschlussfassung ist eine Einführung durch Herrn Bürgermeister Gerber vorausgegangen. In der Aussprache haben die Mitglieder des Gemeinderates ihre grundsätzlichen Haltungen und Meinungen diskutiert.

Herr Bürgermeister Gerber führte aus, Grundlage aller Überlegungen zur Verkehrssituation sei das horrendes Verkehrsaufkommen von heute 21.000 Kraftfahrzeugen, das sich noch auf 25.600 Kraftfahrzeuge im Jahr 2010 steigert. Eine solche Belastung ist für die Menschen in unserer Stadt nicht zumutbar. Eine enorme Einschränkung für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung stelle die heutige B 33 dar. Sie zerschneide die Stadt und führe zu einer massiven Trennung. Eine zweite Trennlinie werde durch die Eisenbahn herbeigeführt. Eine Überwindung dieser Trennsituation sei jedoch absehbar. Die Planungen zur Beseitigung der schienengleichen Bahnquerung seien in der Abstimmungsphase. Auch für die B 33 sei eine Überwindung der Trennung und eine Entlastung vom Durchgangsverkehr mit der Südumfahrung in greifbarer Nähe. Davon würde die Stadtentwicklung mit Handel, Handwerk und Gewerbe spürbar profitieren. Bei diesem Stand gelte es, die Weichenstellung für die Zukunft nicht zu verpassen. Für die Anwohner der B 33 und für alle vom Schleichverkehr betroffenen Menschen müsse es zu einer deutlich spürbaren Verbesserung der Wohnqualität und zu einer ebenso deutlichen Reduzierung der luftgetragenen Schadstoffbelastungen kommen. Zugleich gilt es aber auch, den Wirtschaftsstandort Markdorf attraktiv zu halten und weiter zu stärken. Diesen Zielen, verbunden mit der Schaffung neuer Arbeitsplätze, dient das Gewerbegebiet Riedwiesen sowie das innerstädtische Bebauungsplangebiet West III.

Herr Bürgermeister Gerber stellte dann den Trassenkorridor der Südumfahrung vor. Diese Planungsüberlegung berücksichtige alle in die Bewertungsentscheidung mit einfließenden Belange (Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter) am besten. Diese Bewertung ist in aller Deutlichkeit den Unterlagen des Straßenbauamtes Überlingen vom Januar 2003 zur Bürgerinformation in Sachen Südumfahrung Markdorf zu entnehmen. Die Entlastungswirkung durch die Südumfahrung ist für die Kernstadt eindeutig und spürbar. Eine Verkehrszunahme ergibt sich für den Stadtteil Ittendorf. Damit bleiben alle politisch Verantwortlichen aufgerufen, für Ittendorf Maßnahmen zur Verkehrsentslastung zu ergreifen. Für die Teilorte Leimbach und Hepbach ergeben sich gute Entlastungswirkungen. Wichtig bleibt die Durchsetzung der Forderung, die Südumfahrung südlich der Firma Wagner über einen Kreisverkehr an die K 7743 neu anzubinden.

Nach dieser einführenden Darstellung gaben die Fraktionen ihre Stellungnahmen ab. Die CDU-Fraktion sprach sich bis auf ein Mitglied für die zügige Verwirklichung der Südumfahrung aus. Der vorgestellte Trassenkorridor sei schlüssig und trage zu einer wirkungsvollen Entlastungswirkung für die vom Durchgangsverkehr betroffenen Menschen bei. Die Fraktion der Freien Wähler teilt diese Einschätzung geschlossen. Die Menschen müssten spürbar vom Durchgangsverkehr mit allen negativen Begleiterscheinungen entlastet werden. Eine besondere Problematik stellten die durch das hohe Fahrzeugaufkommen verursachten innerörtlichen Schleichverkehre für die betroffenen Wohngebiete dar. Immens sei am Durchgangsverkehr der hohe LKW-Anteil. Eine Verlegung dieser Störquelle auf die neue Südumfahrung würde zu einer spürbaren Lärminderung beitragen. Die Fraktion der Umweltgruppe hat sich gegen den Bau der Südumfahrung ausgesprochen. Die Entlastungswirkung werde eingeräumt, dennoch werde die Südumfahrung abgelehnt, weil sie Teil eines Gesamtkonzeptes sei, noch mehr Verkehr anziehen werde und der Landschaftsverbrauch unverträglich sei. Für die Gruppe der SPD hat sich Herr Stadtrat Achilles gegen die Südumfahrung ausgesprochen. Herr Stadtrat Zumstein hat sich der Stimme enthalten.

Stellungnahme der CDU – Stadtratsfraktion

Wir brauchen die Südumfahrung

Die Markdorfer Südumfahrung ist Teil einer Gesamtkonzeption zur Lösung der Verkehrsprobleme im Bodenseekreis. Die Südumfahrung ist eine finanzierbare Möglichkeit, die Stadt vom Durchgangsverkehr und insbesondere vom Schwerlastverkehr zu entlasten. Das bedeutet eine Halbierung des innerstädtischen Verkehrs und 1800 LKWs pro Tag weniger. Die starke Verlärmung und die bereits grenzwertübersteigende Schadstoffbelastung wird deutlich reduziert.

Jedes Auto, das nicht durch unsere Stadt fährt, bringt Entlastung. Tummelpolitik ist Verhinderungspolitik. Ca. 39 Mio. € kann die Stadt niemals aufbringen. Dagegen kostet die Südumfahrung die Stadt ca. 1,5 Mio. €.

Weniger Verkehr durch die B 33 bedeutet weniger Schleichverkehr in vielen belasteten Wohnstraßen, wie z. B. der Grivitenstraße, Hahnstraße, Eugenienstraße, des Schießstattweges, der Eisenbahnstraße, Bernhardstraße, Ensisheimer Straße und anderen mehr. Weitere Vorteile:

- Sichere Schulwege, flüssiger Innenstadtverkehr, mehr Wohn- und Lebensqualität,
- Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung.

Die Fachplaner haben die ökologischen Aspekte berücksichtigt und die bestmögliche und verträglichste Trasse gefunden. Wir verkennen nicht, dass die Landwirtschaft durch diese Maßnahme betroffen wird. Wir sind überzeugt, dass ein notwendiger und gerechter Ausgleich, z. B. durch Flurbereinigung, stattfinden wird.

Eine Realisierung des Gesamtkonzeptes führt mittelfristig auch zu einer Entlastung unserer Stadtteile. Der Gemeinderatsbeschluss für die Trasse 9.3 bzw. ein Ausbau der B 31 bekräftigt dies. Es gibt keine Alternative zur Südumfahrung.

- Ja zur Südumfahrung, sie ist ein positiver Schritt in die Zukunft.
- Ja zur Südumfahrung zum Wohle unserer Bürger.
- Ja zur Südumfahrung für eine lebenswerte Stadt.

Tragen Sie gemeinsam am 6. April mit uns allen Verantwortung.

Markdorf braucht Sie. Stimmen Sie mit Ja.

Stellungnahme der Freien Wähler – Stadtratsfraktion

Die B 33 in der Ortsdurchfahrt von Markdorf ist überlastet. Diese Situation ist für die vom Verkehr betroffenen Menschen nicht mehr akzeptabel! Für alle Bürger der Stadt wahrnehmbar wälzen sich täglich im Mittel rund 21.000 Kraftfahrzeuge auf der B 33 durch Markdorf. In den kommenden Jahren muss von einem weiteren Ansteigen des Verkehrsaufkommens ausgegangen werden. Belastungserhöhend wirkt sich der hohe Lkw-Anteil von 13 % am Durchgangsverkehr aus. Dies bedeutet für die Betroffenen:

- eine Lärmbelastigung von über 80 dB(A), auch bei Nacht
- erhebliche Schadstoffimmissionen, die nicht an der Straßenkante Halt machen
- ein erhebliches Gefährdungspotential für Radfahrer und Fußgänger, besonders für Kinder und alte Menschen

Die negative Betroffenheit der Menschen zieht sich hinein bis in die angrenzenden Wohnstraßen, die unter auffallend hohen Schleichverkehren zu leiden haben (Grivitenstraße, Hahnstraße, Bernhardstraße, Ensisheimer Straße, Eisenbahnstraße etc.)

Deshalb muss schnellstens etwas geschehen. Markdorf braucht eine Umgehungsstraße. Nur so wird

- die B 33 im Bereich der Innenstadt spürbar entlastet
- die Schleichwegeproblematik massiv abnehmen
- der Lkw-Anteil gewaltig zurückgehen

Wir, die Fraktion der Freien Wähler, stehen hinter der Südumfahrung in dem zur Abstimmung vorgestellten Trassenkorridor. Wir werden uns im weiteren Verfahren für Optimierungen und Verbesserungen in der Planung (Haslacher Trompete) stark machen.

Aber auch nach dem Bau der Südumfahrung wird die B 33 eine relativ stark befahrene Hauptverkehrsader in unserer Stadt bleiben. Die dann aber wesentlich niedrigere Verkehrsdichte wird uns Veränderungspotentiale und -spielräume (Möglichkeiten zur Verstetigung des Verkehrs durch Abschaffung ampelgesteuerter Kreuzungen) eröffnen. Dadurch könnte das gesamtstädtische „Verkehrsklima“ nachhaltig in positiver Weise beeinflusst werden. Die in den 60er Jahren gewollt geschlagene Wunde könnte vernäht, die derzeitige Zerschneidung der Stadt aufgehoben werden.

Niemand bestreitet, dass der Bau der Südumfahrung ein Eingriff in die Natur darstellt. Wir nehmen diesen Eingriff nicht auf die leichte Schulter. Mancher landwirtschaftlicher Betrieb wird durch den Bau der Südumfahrung wertvolle Flächen verlieren. Wir werden uns für eine Kompensierung der Lasten durch entsprechende Ausgleichsflächen einsetzen. Eine von den „Umfahrungsgegnern“ immer wieder ins Rennen gebrachte Tunnellösung kommt für uns nicht in Betracht. Die Tunnellösung ist unbezahlbar und damit nicht realisierbar. Der Tunnel würde den Verkehr im Westen an der Bernhardstraße aufnehmen und wieder mitten in der Stadt im Bereich des Schießstattweges entlassen. Die Anwohner in diesen Bereichen würden durch Immissionen in unerträglicher Weise belastet.

Jetzt ist es an der Zeit, Nägel mit Köpfen zu machen und realistische Planungen zügig umzusetzen. Mit dem vorgestellten Trassenkorridor zur Südumfahrung kann die Innenstadt vom Durchgangsverkehr in überschaubarer Zeit entlastet werden. Helfen Sie durch Ihre Zustimmung mit, dass etwas geschehen wird. Es geht um die Zukunft von Markdorf, Ihrer Stadt Markdorf.

Stellungnahme der Umweltgruppe – Stadtratsfraktion

Die Fläche zwischen Markdorf und dem Seeufer ist eine der wenigen noch zusammenhängenden intakten „Grünen Lungen“ in unserer Raumschaft. Sie darf nicht durch zwei weitere Straßen, die Bündelungstrasse und die Südumfahrung, zerschnitten werden. Die Attraktivität der Region würde dadurch stark gemindert. Wir sind für Nachhaltigkeit im Umgang mit allen Ressourcen, auch der freien Landschaft. Dieses Kapital wird durch die vorliegende Straßenkonzeption schnell und leichtfertig zerstört.

Im Bereich der Ravensburger Straße bringt die Südumfahrung zwar eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, aber die hohe Trennwirkung zwischen Nord- und Südstadt bleibt bestehen. Für die Kernstadt und Ortsteile entstehen durch die Verkehrsverlagerung neue Belastungen, z. B. weitere großflächige Verlärmungen. Der Landwirtschaft nimmt die Südumfahrung wertvolle Flächen weg und gefährdet bäuerliche Existenzen.

Fachplaner haben für Markdorf auch andere Lösungsansätze aufgezeigt, die dem Prinzip der Nachhaltigkeit weitaus mehr entsprechen. Diese Ansätze wurden immer als nicht finanzierbar dargestellt. Zukunftsfähige Verkehrslösungen bekommt man aber nicht zum Billigtarif. Deshalb kommen wir in unserer Abwägung zu einem anderen Ergebnis und lehnen die Südumfahrung in der zum Bürgerentscheid vorliegenden Planungsvariante A 2 ab.

Wir sehen die Priorität bei

- der schnellen Realisierung der Bündelungstrasse auf der Linie der B 31; darauf sind alle Mittel zu fokussieren, denn allein sie bringt den Fernverkehr (speziell die LKWs) aus dem Raum Markdorf;
- der Verlagerung von großen Teilen des Verkehrs aus dem Salemertal auf den ÖPNV; sie reduziert diesen auf ein zumutbares Maß;
- einer Tunnellösung; sie ist umweltschonend und bringt die effektivste Entlastung für die Kernstadt.

Alles zusammen bringt die größtmögliche Entlastung und belastet die Umwelt am geringsten.

Statt der versprochenen Segnungen, die mit der Südumfahrung einhergehen sollen, sehen wir eine Vielzahl von Nachteilen.

Die Südumfahrung

- forciert**
 - die generelle Verkehrszunahme in der Raumschaft
 - die Zerschneidung gesunder zusammenhängender großer Naturräume
 - die großflächige Verlärmung intakter Naherholungsgebiete und Stadtteile
 - den Einstieg in die Hinterlandtrasse über Uhdlingen-Mühlhofen, Salem-Neufrach, Markdorf, Friedrichshafen, Ravensburg
- verstärkt**
 - die Verkehrsbelastung in den Ortsteilen
 - die rasante Zersiedelung bisher nicht beeinträchtigter Flächen
- verzögert**
 - den Ausbau der Bündelungstrasse und damit die Entlastung vieler Gemeinden im Bodenseekreis, auch unserer Stadtteile Riedheim und Ittendorf
 - die dringend notwendige Stärkung des ÖPNV in der Raumschaft
- verhindert**
 - die so dringend gewünschte schnelle Verlagerung des LKW-Fernverkehrs aus dem Raum Markdorf
 - die organische Entwicklung der Kernstadt.

Wir wollen unsere einmalig schöne Gehrenberg- und Bodenseelandschaft für die Zukunft erhalten. Die Südumfahrung zerstört sie. Stimmen Sie deshalb gegen den Bau der Südumfahrung.

Stellungnahme der SPD – Stadtratsgruppe

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Sie sind am 6. April 2003 aufgerufen, in einem Bürgerentscheid darüber abzustimmen, ob im Süden unserer Stadt eine Umfahrung (Südumfahrung) als Teil einer neuen Straße von Bermatingen (Umfahrung) bis Friedrichshafen (Anschluss Eichenmühleknotten) gebaut wird oder nicht. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass Sie bei dieser wichtigen Angelegenheit für unsere Stadt die Möglichkeit haben, die Entscheidung zu treffen. Dabei gibt es Gründe, die für aber auch gegen den Bau einer Südumfahrung sprechen.

Die Belastung auf der B 33, unserer Ortsdurchfahrt, ist sehr hoch (21.900 Kfz / 24 h) mit allen negativen Begleiterscheinungen für die Anwohner und unsere Stadt (z. B. Lärm, Emissionen, Zerschneidungseffekt). Die Zerschneidung der Stadt beeinträchtigt zumindest die Weiterentwicklung der Stadt an der Ravensburger Straße. Da die Kraftfahrzeugdichte weiter zunehmen wird, ist mit einer Verbesserung der Situation nicht zu rechnen. Beim Bau der Umfahrung im Süden der Stadt wird die Belastung auf der B 33 in unserer Stadt auf ca. 13.100 Kfz / 24 h (Mittelwert Ortsmitte) gemindert. Der sehr hohe Zerschneidungseffekt unserer Ortsdurchfahrt wird bleiben und auf der Südumfahrung sind ca. 18.800 Kfz / 24 h unterwegs.

Für den Bau der Südumfahrung geht wertvolle landwirtschaftliche Fläche verloren, die die Landwirte in ihrer Existenz bedrohen können. Für den Verlust der Flächen sind Maßnahmen erforderlich, die den Verlust der Böden nicht ersetzt, sondern ausgleichen sollen. Die Zerschneidung unseres Naherholungsgebietes im Süden ist dadurch nicht ausgeglichen.

Es besteht die Gefahr, dass durch die Südumfahrung als Bestandteil einer neuen leistungsfähigen Straße von Bermatingen nach Friedrichshafen zusätzlicher Verkehr angezogen wird. Unser Ortsteil Ittendorf wird davon betroffen sein.

Außer den genannten Vorteilen / Nachteilen gibt es viele Gründe, die Sie für Ihre Entscheidung benötigen. Wir bitten Sie daher:

- nutzen Sie alle Informationsmöglichkeiten
- bilden Sie sich Ihre Meinung
- prüfen Sie die Vorteile / Nachteile für Sie und Ihre Familie

Machen Sie von Ihrem Wahlrecht Gebrauch. Geben Sie am 6. April 2003 Ihre Stimme zum Bürgerentscheid ab und dokumentieren Sie damit Ihr Interesse an einer wichtigen Entscheidung für unsere Stadt.

Konzept „Südumfahrung“

Die Basis: Der Planungsfall 7

Ziel des Planungsfall 7 ist es, den Verkehr zwischen Überlingen im Westen, Friedrichshafen im Osten und Ravensburg im Norden zu bündeln. Die Planung sieht vor, die Bundesstraße B 31 zwischen Meersburg und Friedrichshafen teilweise 4-spurig auszubauen, ebenso die Bundesstraße B 30 zwischen Friedrichshafen und Ravensburg. Durch diese Maßnahme wird die Bundesstraße B 33 und damit die Ortsdurchfahrten der Kernstadt von Markdorf, von Ittendorf, Leimbach und Hepbach entlastet. Dennoch verbleiben nach Bau der B 31 neu und der B 30 neu – auf das Planjahr 2010 bezogen – 19.500 Fahrzeuge pro Tag auf der B 33 in der Ortsdurchfahrt von Markdorf.

Die weiteren Untersuchungen der Straßenbauverwaltung führten zum Ergebnis, dass der Ausbau der B 31 zwischen Überlingen und Friedrichshafen der Netzergänzung bedarf. Durch die ergänzenden Maßnahmen: Ortsumfahrung Bermatingen L 205 neu, die Ortsumfahrung Markdorf K 7743 neu (Südumfahrung) und den Zubringer von Markdorf zur B 31 neu (Ortsumfahrung Kluftern) können die überörtlichen Verkehre aus dem Salemer Tal in Richtung Friedrichshafen und Ravensburg und umgekehrt ortsdurchfahrtsfrei geführt werden. Die Ortsdurchfahrt von Markdorf erfährt hierdurch eine weitere Entlastung.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zur Planung der B 31 neu zwischen Überlingen und Friedrichshafen wurde durch die Straßenbauverwaltung die Variante 7.5 als günstigste bewertet. Bei dieser Variante wird die B 31 neu nördlich um das zwischen Ittendorf und Immenstaad / Hagnau gelegene Waldstück „Weingarten“ geführt. Der Abstand zur nächstgelegenen Bebauung des Kernortes Ittendorf würde dann 500 m betragen. Der Gemeinderat der Stadt Markdorf hat deswegen mit großer Mehrheit beschlossen, die Variante 9.3, welche die B 31 neu südlich des Waldstücks „Weingarten“ verlaufen lässt, zu favorisieren. Einstimmig hat der Gemeinderat die Straßenbauverwaltung aufgefordert, den Ausbau der B 31 neu auf der heutigen Trasse zu überprüfen.

Die Südumfahrung von Markdorf ist – wie ausführlich dargestellt wurde – Teil der Gesamtkonzeption des Planungsfall 7 und nur im Gesamtzusammenhang verkehrlich voll wirksam.

Lösungsansätze zur Ortsumfahrung Markdorf:

- **Nullvariante**

Bleibt es bei der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, führt dies zu einer Verschlechterung der verkehrlichen Situation innerhalb der Ortslage. Im Jahr 2010 (Prognosezeitraum) sind 25.700 Kfz / 24 Std. zu erwarten. Dies führt häufig zu Überlastungen, Rückstauungen in die querenden Straßen und zu Schleichverkehren in der Grivitenstraße, der Hahnstraße, der Eugeniestraße, des Schießstattweges, der Eisenbahnstraße, der Bernhardstraße, der Ensisheimer Straße und anderen mehr.

Im Jahr 2010 werden die gesetzlichen Grenzwerte für Lärm und Schadgase im Bereich der Ortsdurchfahrt der Kernstadt überschritten sein.

• Tunnelvariante

In den Jahren 1991 / 1992 wurde durch die Ingenieurgesellschaft Prof. Hiersche und Partner, Karlsruhe-Krötzingen, eine Untersuchung zur möglichen Untertunnelung der Stadt Markdorf durchgeführt.

Die Tunnelvariante beginnt ca. 550 m südlich der Einmündung der Bernhardstraße in die Bundesstraße B 33. Zur Gewinnung der erforderlichen Länge zur Tunneleinfahrt wird die Linie der B 33 S-förmig verschwenkt. Der westliche Tunnelmund befindet sich im Einmündungsbereich der Bernhardstraße in die bestehende B 33.

Die Tunnelstrecke unterfährt die Bernhardstraße nahezu auf ihrer gesamten Länge, kreuzt die Bahngleise im Bereich des schienengleichen Bahnüberganges im Zuge der Gutenbergstraße und verläuft dann unter der Eisenbahnstraße, bis sie ca. 230 m östlich des Bahnhofsgebäudes endet. Die östliche Rampe endet in Höhe des Schießstattweges, 140 m nördlich des Bildungszentrums, die Verknüpfung mit der Zeppelinstraße (L 207) ist im Bereich der Einmündung des Schießstattweges vorgesehen. Mit einer Länge von 1000 m kann auf die Anordnung von Pannenbuchten gerade noch verzichtet werden (Grenzwert 1050 m). Die Anordnung von Fluchtwegen ist im Abstand von ca. 350 m erforderlich, sie befinden sich somit in Bereichen der unmittelbar angrenzenden Bebauung. Für eine natürliche Belüftung ist das Tunnelbauwerk zu lang. Durch die künstliche Belüftung konzentrieren sich die Schadgase an den Tunnelmündern, wobei hier die Wohnbebauung (Hochhaus in der Bernhardstraße) besonders betroffen ist. Eine günstigere Verteilung ergibt sich durch die Anordnung eines zentralen Abluftkamins etwa in Tunnelmitte (Bahnübergang Gutenbergstraße).

Zwangsläufig ist durch die vollständige „Einhausung“ der Straße keine Verlärmung zu erwarten. Im Bereich der Tunnelmünder (Hochhaus Bernhardstraße und östlicher Bereich Eisenbahnstraße) wird jedoch die Schallimmission konzentriert auf die benachbarten Bereiche einwirken und entsprechende Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen. Das Tunnelbauwerk wird weitgehend in offener Bauweise hergestellt. Während der Bauzeit muss mit starken Behinderungen bei der Erreichbarkeit der Angrenzer sowie mit Lärm und Staub bzw. Baustellenverkehr gerechnet werden.

Daneben können sich die Erschütterungen durch Baugrubenverbau auf die vorhandene Bausubstanz auswirken.

Die verkehrliche Belastung des Tunnels liegt in der Prognose bei rund 21.200 Kfz / 24 Std., der Tunnel führt zu einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt im Zuge der Ravensburger Straße, zu keiner Entlastung im Bereich der Ittendorfer Straße und der westlichen Hauptstraße.

Der Tunnel wird ökologisch am günstigsten bewertet.

Die Gesamtnettokosten wurden mit den erforderlichen Veränderungen am bestehenden Straßennetz mit 39.000.000,- € ermittelt, die Betriebskosten für den Tunnel liegen bei ca. 150.000,- € pro Jahr. Der Landkreis als Baulastträger für den Tunnel scheidet aus. Als Baulastträger für den Tunnel käme ausschließlich die Stadt Markdorf infrage.

- **Nordumfahrung**

Aus topographischen Gründen scheidet eine Nordvariante aus. Diese ließe sich nur als Tunnel unter dem Gehrenberg unter den zuvor genannten Randbedingungen realisieren. Die Kosten würden aufgrund der zwangsläufigen Mehrlänge über denen der aufgezeigten Tunnelvariante liegen.

- **Südumfahrung**

Es wurden insgesamt 10 Varianten (rein technisch ausgearbeitet) mit mehreren Untervarianten untersucht. Die Varianten beginnen im Bereich des Haslacher Hofes bzw. nördlich davon und enden an den vier theoretisch möglichen Verknüpfungspunkten der L 207 (ALDI-Einkaufsmarkt, Riedheimer Straße, Otto-Lilienthal-Straße, südlich WAGNER).

Vier Varianten wurden näher untersucht:

Die Variante A1

beginnt nordöstlich des Haslacher Hofes an der B 33. Die Trasse folgt dann den Höhenlinien im Bereich der Obstplantagen. Sie verläuft ca. 240 m südlich des Stüblehofes, 500 m nördlich von Bürgberg, mehr als 1000 m von der südlichen Wohnbebauung der Kernstadt entfernt, umfährt das Feuchtgebiet Minkhofer Halden südlich und schwenkt dann in nördlicher Richtung ab, umfährt die Segelflughalle östlich und führt dann in einem weiten Bogen auf das Bildungszentrum zu und unterquert die Eisenbahnlinie.

Der Anschluss an die L 207 im Bereich der Riedheimer Straße erfordert eine Absenkung des Knotenpunktes um ca. 1,7 m. Da sich mit dem Kreisverkehrsplatz an der Gaußstraße, der Einmündung der Ensisheimer Straße in die L 207 sowie der neuen Kreuzung im Bereich der Riedheimer Straße auf einer Länge von 200 m nunmehr drei Kreuzungen / Einmündungen befinden, ist davon auszugehen, dass sich die Einmündungen bei hohem Verkehrsaufkommen gegenseitig negativ beeinflussen.

Die Variante A 2

ist zwischen dem Beginn der Baustrecke an der B 33 und der südlichen Umfahrung der „Minkhofer Halde“ mit der Variante A 1 identisch. Während die Variante A 1 ab der „Minkhofer Halde“ nach Norden abschwenkt, folgt die Variante A 2 der südlichen Gemarkungsgrenze der Stadt Markdorf in östlicher Richtung. Die Trasse der Variante A 2 umfährt das Regenüberlaufbecken unmittelbar nördlich, der Wirtschaftsweg zwischen Lipbach und Markdorf wird planfrei über die Neubaubstrecke überführt. Der Abstand zur Wohnbebauung von Lipbach beträgt 300 m, zum Bildungszentrum Markdorf 650 m. Zum Schutz von Lipbach sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die Höhe des vorhandenen Eisenbahndammes ermöglicht eine nahezu geländegleiche Unterquerung der Bahnlinie, ca. 100 m nördlich der vorhandenen Unterführung der L 207. Die Verknüpfung mit der L 207 erfolgt östlich der Eisenbahn südlich der Fa. Wagner durch die Anlage eines großen, zweistreifigen Kreisverkehrsplatzes. An diesen Kreisverkehrsplatz werden angeschlossen: die K 7743 neu (Umfahrung Kluffern), die L 207 alt in Richtung Lipbach und die L 207 alt in nördlicher Richtung als Verbindung zur B 33 unter Nutzung der Entlastungsstraße durch das Gewerbegebiet „Riedwiesen“. Ein weiterer Anschluss nach Osten für eine spätere Umfahrung von Leimbach und Hepbach ist möglich.

Die Variante A 3

ist zwischen Haslacher Hof und dem Bereich der „Minkhofer Halde“ mit den übrigen Linien identisch. Nach südlicher Umfahrung der „Minkhofer Halde“ verläuft sie in nordöstlicher Richtung, überquert den Lipbach, kreuzt das Segelfluggelände und steigt dann 100 m südöstlich des Bildungszentrums zur Bahnlinie an. Ab dem ansteigenden Hanggelände verläuft die Variante A 3 im Einschnitt, um die erforderliche Tiefenlage zur Bahnquerung zu erreichen. Die Trasse durchquert dann den Parkplatz des ALDI-Einkaufsmarktes und mündet im vorhandenen Kreisverkehrsplatz, der sowohl der Höhe als auch der Lage nach umzubauen wäre.

Die Variante A 4

ist zwischen Haslacher Hof und dem Bereich der „Minkhofer Halde“ mit den übrigen Linien identisch. Nach südlicher Umfahrung der „Minkhofer Halde“ verläuft sie in nordöstlicher Richtung, überquert den Lipbach, kreuzt das Segelfluggelände am östlichen Ausläufer und trifft in Höhe der Otto-Lilienthal-Straße nach Unterquerung der Bahnlinie auf die L 207. Aufgrund der topographischen Situation muss die L 207 im Bereich der Einmündung der Otto-Lilienthal-Straße um ca. 2,50 m abgesenkt werden. Der neue Knotenpunkt muss in Richtung Otto-Lilienthal-Straße verschoben werden, der dort vorhandene Werksparkplatz entfällt zum größten Teil. Die Otto-Lilienthal-Straße ist als Verbindungsstraße zur Kreisstraße K 7742 infolge der zahlreichen Werkszufahrten nicht geeignet.

Parallel zur verkehrlich-technischen Untersuchung der Varianten A 1 bis A 4 wurden diese unter dem Gesichtspunkt einer umfassenden Raumanalyse, d. h. Bestandsaufnahme zu Landschaft und Naturhaushalt sowie zu den Erholungs- und sonstigen Nutzungsansprüchen des Menschen überprüft. Unter Beachtung der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Tier- und Pflanzenwelt, Landschaft, Mensch und Kulturgüter wurde ein konfliktarmer Trassenkorridor gesucht. Die oben beschriebene Trasse A 2 stellt sowohl verkehrlich als auch unter Umweltgesichtspunkten – neben der Tunnelvariante – den konfliktärmsten Trassenkorridor dar.

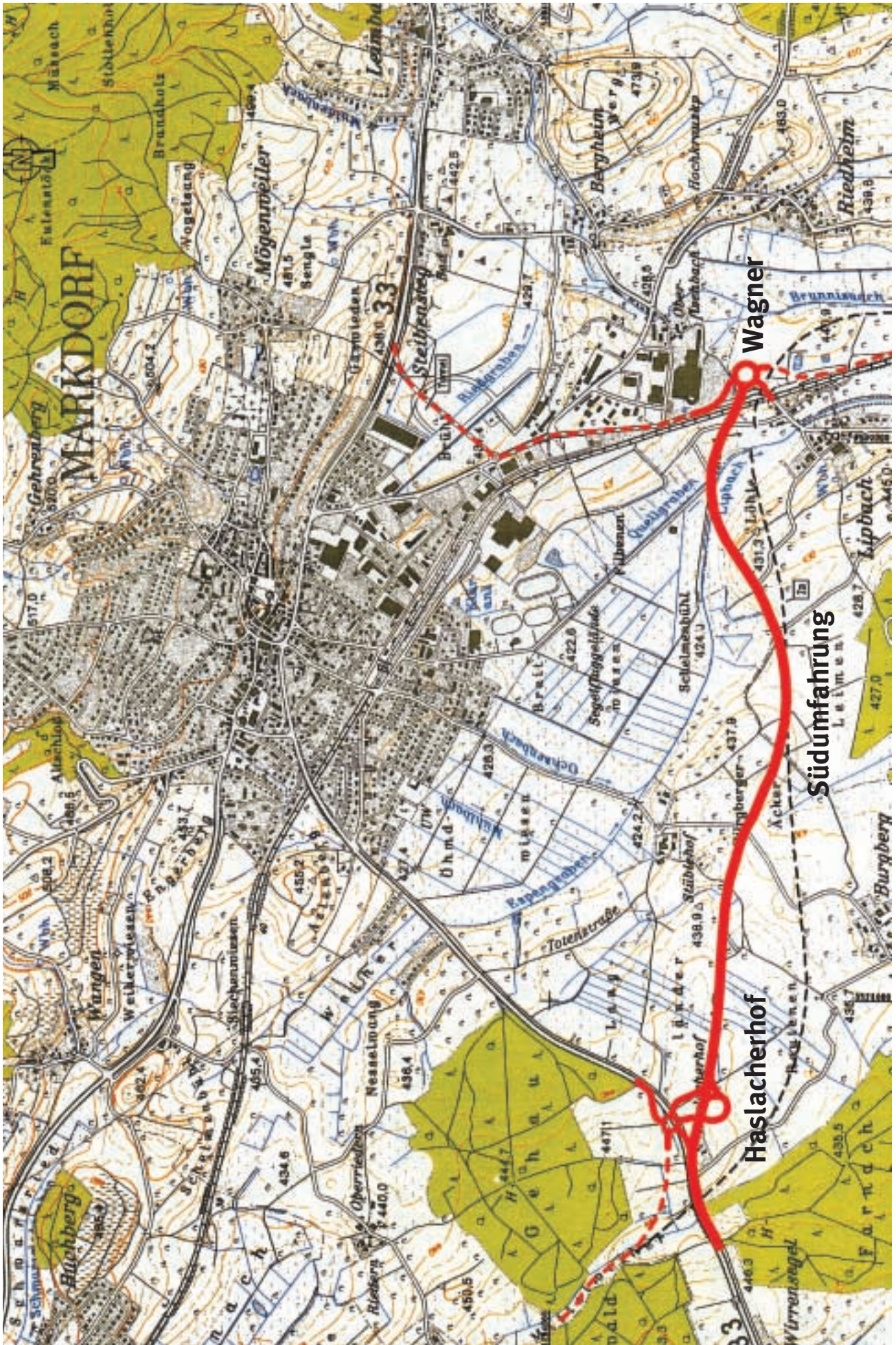
Die Länge der Baustrecke auf dem Straßenkorridor A2 beträgt 2,8 km. Vorgesehen ist eine zweispurige Straße mit 7,5 m befestigter Fahrbahnbreite sowie jeweils 1,5 m unbefestigten Banketten. Zum Ausgleich der Auswirkungen auf die Landwirtschaft ist eine Flurbereinigung vorgesehen.

Verkehrliche Auswirkungen der Südumfahrung im Bereich des Trassenkorridors A 2:

Die verkehrliche Untersuchung zielt auf das Prognosejahr 2010. Bei der Ermittlung der Verkehrsdaten für die Südumfahrung Markdorf wird von folgendem Planstand ausgegangen:

- Ortsumfahrung Bermatingen als L 205 neu
- Ortsumfahrung Markdorf als K 7743 neu
- Zubringer von Markdorf zur B 31 neu als K 7743 neu (Ortsumfahrung Kluffern)

Darüber hinaus geht die verkehrliche Untersuchung davon aus, dass der Ausbau der B 30 neu zwischen Friedrichshafen und Ravensburg und der Ausbau der B 31 neu in Friedrichshafen in westlicher Richtung bis zur Gemarkungsgrenze nach Immenstaad verwirklicht ist.



Die Auswirkungen im einzelnen werden in folgender Tabelle dargestellt:

Abschnittsbezeichnung	Prognose Nullfall 2010		Prognose Südfahrt im vorab beschriebenen Straßennetz 2010			
	Kfz / 24 Std.	davon Anteil Schwerlastver- kehr / 24 Std	Kfz / 24 Std.	+ Zunahme - Abnahme in %	davon Anteil Schwerlastver- kehr / 24 Std	+ Zunahme - Abnahme in %
B 33 Ravensburger Straße Stadtmitte	25.700	2.100	13.800	-46	600	- 71
L 205 Hauptstraße Bereich Kapuzineröschle – Einmündung Grivitenstraße	17.700	900	4.700	-73	100	- 89
L 205 Ittendorfer Straße	20.000	1.100	13.000	-35	600	- 46
Gaußstraße (Gewerbegebiet „Riedwiesen“)	9.000	600	11.500	+28	1.000	+ 67
B 33 Bereich Gallusstraßen	15.800	2.000	12.000	-24	1.000	- 50
B 33 Ittendorf – Andreas-Strobel-Straße	15.500	2.000	17.500	+13	1.900	- 5
K 7782 Ittendorf – Kippenhauser Straße	2.900	200	2.000	-31	100	- 50
B 33 Ravensburger Straße – südlich Garwiesen	12.700	1.500	4.300	-66	200	- 87
B 33 Bereich Steibensteg	20.400	2.000	15.100	-26	1.200	- 40
B 33 Ortsdurchfahrt Leimbach	19.100	1.900	12.900	-33	1.100	- 42
B 33 Ortsdurchfahrt Hepbach	17.400	1.900	10.900	-37	1.100	- 42
L 207 Zeppelinstraße zwischen Einmündung Ravensburger Straße und ALDI-Kreisel	12.000	500	8.400	-30	300	- 40
L 207 zwischen ALDI-Kreisel und Einmündung Riedheimer Straße	26.400	1.400	25.000	- 5	1.600	+ 14
L 207 zwischen Riedheimer Straße und Anschluss an Südfahrt bei Fa. Wagner	14.900	700	25.100	+69	1.600	+129
K 7743 neu Südfahrt			18.800		1.800	

Kosten / Finanzierung :

Die Südumfahrung wird als Kreisstraße K 7743 neu gebaut. Baulastträger ist somit der Bodenseekreis. Die Gesamtkosten für die Südumfahrung wurden mit 11.141.000,- € ermittelt. Die Maßnahme wird nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert. Demnach werden 70 % der Kosten vom Bund und dem Land Baden-Württemberg getragen, die restlichen 30 % teilen sich der Bodenseekreis und die Stadt Markdorf. Daraus ergeben sich für die Stadt Markdorf Kosten in Höhe von 1.671.150,- €. Die Straßenunterhaltung verbleibt beim Bodenseekreis.

An anderer Stelle wurden bereits die Kosten für den Tunnel genannt: Die Gesamtnettokosten betragen 39.000.000,- €, die Betriebskosten 150.000,- € pro Jahr. Als Kostenträger käme nur die Stadt Markdorf infrage.

Der Bürgerentscheid – ein Instrument direkter Demokratie

Rechtlich verankert ist der Bürgerentscheid in § 21 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg. Nach dieser Norm kann ein Bürgerentscheid entweder auf Initiative des Gemeinderates oder kraft Bürgerbegehrens zustande kommen. Auf Initiative des Gemeinderates wird ein Bürgerentscheid dann durchgeführt, wenn der Gemeinderat mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen aller Mitglieder beschließt, dass eine wichtige Gemeindeangelegenheit der Entscheidung der Bürger unterstellt wird. Wichtige Gemeindeangelegenheiten, über die ein Bürgerentscheid herbeigeführt werden kann, sind in der Gemeindeordnung aufgeführt. In Erweiterung dazu kann der Gemeinderat durch die Hauptsatzung weitere örtliche Angelegenheiten als wichtige Gemeindeangelegenheit definieren. Von dieser Ermächtigung hat der Gemeinderat der Stadt Markdorf Gebrauch gemacht und in der öffentlichen Sitzung am 4. Dezember 2001 einstimmig beschlossen, die Hauptsatzung der Stadt Markdorf zur Durchführung eines Bürgerentscheides zu ergänzen. In derselben Sitzung hat der Gemeinderat zugleich einstimmig beschlossen, zum Bau der Ortsumfahrung Markdorf einen Bürgerentscheid durchzuführen. Diese Beschlussfassung hat der Gemeinderat in seiner öffentlichen Sitzung am 18. Februar 2003 bekräftigt und folgende Frageformulierung festgelegt:

„Sind Sie für den Bau der Südumfahrung auf der Grundlage des Trassenkorridores A 2 des Straßenbauamtes Überlingen vom Januar 2003?“

Ja Nein

Dem Bürgerentscheid kommt die Wirkung eines endgültigen Beschlusses des Gemeinderates zu, wenn mindestens 30 % der Stimmberechtigten für eine der beiden Antwortalternativen votiert haben.