

Zum Straßenbau im Bodenseekreis

oder

Wie schützen wir unsere Landschaft und Bürger ?

1. **Mit einem Straßenbau-Moratorium und**
2. **klugem, zügigem ÖPNV-Ausbau**

Im Folgenden möchten wir Sie mit aktuellen Positionen bekannt machen, die Sie sicherlich nachdenklich machen werden. Denn :

**„ Weiterer Straßenbau – so wie bisher- löst keine Verkehrsprobleme.
Es wird immer noch Straßenbau mit Verkehrspolitik verwechselt.“**

Für die Bodenseelandschaft ist jeder Bundestrassen-Aus- und Neubau Gift, weil er die Durchlässigkeit für Transitverkehr verbessert. Der zunehmende LKW-Transit ist das eigentliche Verkehrsproblem für die Bodenseeregion. Mit Straßenneubau ist es heute ohne eine schwere Schädigung der Landschaft und ihrer Bewohner gar nicht mehr lösbar ! Der Ausbau der Bundesstraßen zu Transit-Schienen gefährdet alle Nutzungen unserer schönen Landschaft. Schon Mitte der 90er Jahre betrug der Durchgangsverkehr auf der B31 30% und auf der B33 >50% (Quelle : RegPräs) Der bisher gleichrangigen Entwicklung von *Gewerbe, Landwirtschaft und Tourismus* wurde im Dez. 2007 doch gerade noch der erste Bundespreis „Landschaft 2008“ der Deutschen Stiftung Kulturlandschaft verliehen.

Jeder Bundesstraßen-Neu- und -Ausbau auf den B30/B31/B33 und ein paralleler Landesstrassen-Ausbau wird dem LKW-Durchgangsverkehr auf seinen GPS-Routern sofort angezeigt und von den Fahrern angenommen. Die allgemeine Belastungssituation im gesamten Netz verschärft sich noch durch den dann zunehmenden regionalen Ausweichverkehr. Das Frachtaufkommen bis 2020 soll laut der Spediteurs-Logistik-Organisation DSLV um weitere 45% zunehmen. Aber doch nicht mit einem weiterhin überproportional wachsenden Schwerverkehrsaufkommen durch die Bodenseeregion – siehe die einzige amtliche Dauer-Zählung an der Messstelle Harlachen bei Hagnau : seit 2003 bis 2007 mit +50% ! Dieses Mauselloch muß unbedingt eng gehalten werden. Unsere Anschlüsse zum überregionalen Fernstraßennetz sind bereits ausgezeichnet. Rein und ´raus in die Region ist für die hiesige Wirtschaft sehr gut gelöst. In ca. 20 min erreichen wir drei Autobahnen oder Bundes-Fernstraßen mit hoch leistungsfähigem Ausbaustandard (A98-Lindau, B30neu-Ravensburg und B31neu-Überlingen). Die weitere Verbesserung dieser Anbindungen hätte überproportionale Verschlechterungen in anderen Wirtschaftssektoren zur Folge.

Die „Hinterlandtrasse“: Verkettete Ortsumfahrungen im seenahen westlichen Bodenseekreis (neuerdings als „Entlastungstrasse“ für die nicht weiter ausbaubare B31 am See oder den unrealistischen Mythos der vierspurigen „Planfall 7-Trasse“ bezeichnet) machen mit einem Blick auf die Karte offensichtlich, wie infam die vom Verkehr geplagten Bürger der betroffenen Orte von den Straßenplanern getäuscht werden sollen. Schon Minister Eberle postulierte 1983: wir werden die Bodenseeautobahn bauen – evtl. vorgezogen als Umgehungsstrasse für Bermatingen und Markdorf. (Diese Absicht lässt sich sogar mit einer Karte beweisen, in der die Linien von Ortsumfahrungen und der

Autobahn z.T. übereinanderliegen.) Bei der Hinterlandtrasse handelt es sich um die folgende Linie : B31^{FN-West} - neue, bahnparallele Ortsdurchfahrt Kluffern – OU Markdorf – OU Bermatingen – Süd- und Nord-Umfahrungen Neufrach – Nordumfahrung Stefansfeld mit Start vor Weildorf – und neu beginnend vor Rickenbach nach Baufnang zur L200 mit Anschluss an die B31^{neu} beim Andelshofer Weiher.

Zum „Ausbau vor Neubau“ : Es gibt bereits eine „Transit-Hinterlandtrasse aus Bundesstraßen“. Es ist die B31 ab Freiburg, vorbei an Donaueschingen, die A81 kreuzend über die Bundesstrassen B311 / B312 nach Ulm/Memmingen. Diese Linie ist mit der B31-Bodensee-Route Bestandteil der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU und FDP im Land. Sehen Sie doch mal auf eine Karte, die mehr als den Bodenseekreis zeigt und treten innerlich drei Schritte zurück : wo wird ein verantwortungsbewußter Verwaltungsbeamte oder Verkehrspolitiker das knappe Geld einsetzen? In den Ausbau eines vorhandenen Straßenzuges oder in die noch nicht einmal baureif geplanten und bei den Verwaltungsgerichten ausgestrittenen Neubau-Trassen des Bodenseekreises ? Die Fakten sprechen für sich. Dieser Straßenzug wurde und wird kontinuierlich und zügig ausgebaut (z.B. die Wanderbaustellen zur Dreispurigkeit der B31, die zwei Dögginger B31-Tunnel und der aktuelle Baubeginn eines die B311 / B14 bündelnden 950m-Tunnels im Süden von Tuttlingen plus weitere Ortsumfahrungen auf dieser Linie). Vielleicht sind bei der Priorisierung der Finanzmittel für den Straßenbau aber auch nur die Lobbyisten aus den konkurrierenden Regionen erfolgreicher. Im Ergebnis bringt glücklicherweise auch die geballte Lobby der Regionalpolitiker den Bundes- und Landstraßen-Neubau im Bodenseekreis nicht voran.

Zum weiteren Ausbau des Landes- und Kreisstraßennetzes : das drainiert im Bodenseekreis die Kaufkraft aus der Fläche in neue Einkaufszentren und schädigt uns alle -- bis auf die Lidl's, Aldi's, Baumärkte, XxxLutz' und Co. Das Handwerk, der Mittelstand und der Einzelhandel verlieren Umsatz und Arbeitsplätze, es erfolgt ein schleichender Wandel zu Schlaf-Dörfern mit abnehmender Versorgungsstruktur. Straßen für den Ziel- und Quellverkehr haben wir im Vergleich zu anderen Regionen im Land bereits seit vielen Jahren im Überfluss (amtlich dokumentiert : 4,5% Verkehrsfläche im Kreis gegenüber 2,2% im Land). Bisher haben alle Straßen-Neubauten die Staus im Bodenseekreis nur hin- und hergeschoben und den Verkehr verlagert oder zusätzlichen erzeugt – das generelle Verkehrsproblem wurde überhaupt nicht gelöst. Dummlicher Straßenneubau wurde hier mit kluger Verkehrspolitik verwechselt. Es zeugt auch von außerordentlicher Arroganz der Lokalpolitiker gegenüber dem Steuerzahler wenn z.B. für den Erhalt fehlgeplanter Friedrichshafener Zuschussprojekte wie Messe und Flugplatz noch zusätzlicher Straßenneu- und Ausbau aus überregionalen, öffentlichen Mitteln gefordert wird.

Hier einige der Fakten, die dringend eine Neubewertung des Straßenbaubedarfs erfordern :

- der exponentiell steigende Erhaltungsaufwand für das vorhandene Straßennetz ist seit über 15 Jahren nicht mehr ausreichend finanziert. Die Strassen besonders in der Provinz werden zunehmend schlechter (z.B. ist das Salemer Gemeindestrassen-Netz zu 60% in „schlechtem Zustand“)
- der große Überhang an baureifen, planfestgestellten Straßenbau-Vorhaben, die nicht finanzierbar sind,

- die schnelle Abnahme der Mobilität älterer Menschen mit eigenem PKW und dazu der sich verschärfende demoskopische Hintergrund,
- die Sättigung in der Fahrzeugdichte je 1000 Einwohner und die sinkenden PKW-Zulassungszahlen (Statistik KBA Flensburg und VDI),
- das zurückgehende Einkommen großer Bevölkerungsschichten,
- das seit 2002 in der BRD bereits abnehmende Verkehrsaufkommen und die seit Anfang der 90er Jahre stagnierende Mobilität (BMV, Kontiv, DIW),
- die sich verschärfende Situation bei der Energie-Versorgung aus fossilen Quellen, das rasch steigende Preisniveau bei Benzin und Diesel und der einsetzende Trend zu leichteren und leiseren PKWs bei abnehmendem Kraftstoffverbrauch mit Trend zu (Hybrid-) Elektro-Antrieben,
- der außerordentlich große, aber meist unterschätzte Einfluss der Geschwindigkeit auf den innerörtlichen Straßenlärm (max. 30~40 km/h wirken wie eine Halbierung des Durchgangsverkehrs; die Reifengeräusche der PKWs überwiegen bei 50 km/h die Motorgeräusche noch deutlich. Dieses Lärm-Minderungspotential wird i.d.R. gar nicht genutzt.),
- auf dem Hintergrund, dass aus Kostengründen die Lärmschutz-Grenzwerte der Straßenbau-Normen viel zu hoch angelegt sind, fühlen sich die Bürger an neuen Straßen von den Schutzzusagen der Straßenplaner betrogen und fordern z.T. erfolgreich Nachbesserungen (siehe dazu die verlegte B31-Ortsdurchfahrt Eriskirch und B31-Freiburg),
- planerische Fehlprognosen auf überholter, aber fortgeschriebener Zahlenbasis vom Ende der 90er Jahre als Begründung für neue Straßen (Verkehrszählung 2005 : -13% ; Modus Consult-Hochrechnung : + 77%),
- viele durch Flurbereinigungsverfahren übervorteilte und betrogene Landwirte stimmen nie mehr einem Straßen-Neubau zu und beraten ihre Berufskollegen entsprechend ; es ist z.B. unglaublich, wie groß bei den jüngst gebauten bzw. geplanten Anbindungsbauwerken der Flächenverbrauch praktiziert wird (z.B. bei der Ortsdurchfahrt Eriskirch-Mariabrunn bzw. FN-West und ÜB-Ost),
- der Verkehr ist in Europa die am schnellsten wachsende Quelle für Treibhausgas-Emissionen und verantwortlich für 30% des CO₂-Ausstoßes,
- Neu- und Ausbaustrecken induzieren neben einer Verlagerung auch immer zusätzlichen Verkehr (nach dem Teilausbau der L204 durch das Deggenhausertal erhöhte sich der Verkehr dort z.B. um 50%),
- die Erkenntnis in den Verkehrsministerien, dass mindestens 50% aller bisher gebauten Ortsumfahrungen fast wertlos sind : zusammen mit den zu entlastenden Strecken induzierten sie bis zu 300% mehr Verkehr (Quelle : LNV). Das sagte uns aber keiner der verantwortlichen Beamten.

Allein die Summe dieser wenigen Punkte hat in seiner Konsequenz solche Verwerfungen in der Beurteilung zum Straßenbau zur Folge, dass weitere Straßen-Planungen und -Fortschreibungen **„weiter wie bisher“ nur als grandiose wirtschaftliche Dummheit und als Sünde zulasten der Landschaft und ihrer Bewohner** bezeichnet werden können. Eine mehrjährige Neubau-Pause als Straßenbau-Moratorium und als Besinnungspause für die Planer und Gutachter ist deshalb nötig – die Bauwirtschaft hat mit den erforderlichen Reparaturen genug Arbeit und wird deshalb nicht leidend.

Zu einem klugen, zügigen „ÖPNV-Ausbau“ : Die Situation ist vermutlich günstig. Zum IGA 2017-„Nachfolger“ könnte ein leistungsfähiges O-Bus-, S-Bahn- und/oder Straßenbahn-Netz ausgebaut werden. Wie am Schweizer Bodenseeufer könnten die Züge als S-Bahn mit höherer Taktfrequenz fahren und

zusätzlich könnte z.B. ein O-Bus-Netz in städtischen Regionen ausgeführt werden. (O-Busse haben je Personen-km die geringsten Umweltauswirkungen aller öffentlichen Verkehrsmittel und kosten in der Investition weniger als eine Straßenbahn. Die Linienführung bestimmen die Pendler-, Käufer- und Touristenströme. Die Frequenz und Strecken-Bedienung kann hochflexibel gehandhabt werden. Linienteile abseits vom E-Netz werden kurzzeitig dieselelektrisch gefahren.)

Resümee : Die Bodenseeregion braucht deshalb

- **ein mehrjähriges Straßenbau-Moratorium,**
- **eine sofortige Mautpflicht für den Fracht-Transit,**
- **wenn überhaupt : nur einen Straßen-Ausbau
vor jeglichem Neubau,**
- **einen klugen, forcierten ÖPNV-Ausbau und ganz gewiß**
- **bezüglich der Verkehrspolitik endlich sachkundigere
Bürgervertreter**

Mit dem o.a. Hintergrund gründeten sich Ende Nov. 2007 die Vereinigten Verkehrsinitiativen der Bodenseeregion, VVB. Sie werden im Interesse der Region und ihrer Bürger alle vom Strassenbau Betroffenen informieren und ggf. im Widerstand unterstützen und sie werden dokumentieren, dass die Region auch außer der mehrheitlich beamteten Strassenbau-Lobby noch andere Stimmen hat.

Im Dezember 2007 , Bob Jürgensmeyer, Bermatingen ; Mitglied der Vereinigten Verkehrsinitiativen der Bodenseeregion, VVB

Vereinigte Verkehrsinitiativen der Bodenseeregion (VVB)

Gründungsversammlung am 28. Nov. 2007 in Bermatingen

1. Ziel :

Ein nachhaltiges Verkehrskonzept im nördlichen Bodenseeraum statt Fortschreibung von überzogenem Straßenbau.

2. Begründung :

Der bisherige Straßenbau hat die Verkehrsprobleme im Bodenseeraum nicht gelöst. Die aktuellen Planungen verlagern nur den Verkehr und schaffen neue Betroffenheiten. Zudem wird durch neue Straßen neuer Verkehr erzeugt. Die vorliegenden Straßenplanungen gefährden unsere Bodenseelandschaft als die Grundlage für Landwirtschaft, Tourismus und Naherholung. Die hiesige Industrie hat bereits einen guten Zugang an das überregionale Fernstraßennetz.

3. Arbeitsweise der VVB :

- *Die Vereinigten Verkehrsinitiativen werden sich gegenseitig informieren und für die Bodenseeregion abgestimmt argumentieren und handeln.*
- *Sie unterstützen Betroffene, die gegen Straßenbauvorhaben Einwendungen und Klagen erheben wollen.*

4. Forderungen an die verschiedenen Regierungsebenen und öffentlichen Verwaltungen :

- *Straßenausbau vor –Neubau*
- *Verwendung vorhandener Straßenbaumittel für Reparaturen und Rückbauten*
- *Ein mehrjähriges Aussetzen von Straßen-Neubauten, weil sich die Planungsgrundlagen stark verändert haben*
- *Maut für den Fracht-Transit auf allen Straßen*
- *Keine Hinterlandtrasse aus verketteten Ortsumfahrungen
(B31_{FN-West} – bahnparallele Ortsdurchfahrt Kluftern – Markdorf –
– Bermatingen – Salem – L200 – B31_{neu})*
- *Zügiger Ausbau und Ergänzung des ÖPNV- und Radverkehrs-Netzes*
- *Stop bei der weiteren Zerstückelung und Versiegelung von Freiflächen*

5. In den VVB arbeiten folgende Initiativen und Organisationen zusammen (Stand 22.12.07):

- *Heimat und Umwelt Überlingen e.V.*
- *Bürger für Salem*
- *Bürgerinitiative Bermatingen / Ahausen für ein umweltverträgliches Verkehrskonzept e.V.*
- *Aktionsgemeinschaft Südumfahrung Markdorf*
- *Pro Kluffern e.V.*
- *Bürgerliste Umwelt und Soziales, Meckenbeuren*
- *BUND-Kreisverband*
- *Kreisverband Bündnis 90 / Die Grünen, Bodenseekreis*
- *VCD-Kreisverband Bodenseekreis*
- *angefragt : LNV, NABU*

V.i.S.d.P. und bei der Abgabe von Stellungnahmen sind die Mitglieder der VVB eigenverantwortlich.

Anschrift für koordinierende Vorgänge :

*Bob Jürgensmeyer, Ringstrasse 21, 88697 Bermatingen
bojuergensmeyer@aol.com ; Tel. / fax 07544-9121-38 / -18*