

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Martin Rivoir SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Ortsumfahrung Markdorf**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Zusagen wurden hinsichtlich der Ortsumfahrung Markdorf (K 7743) gegenüber dem Bodenseekreis gemacht?
2. Wie haben sich die Prognosen bezüglich der Entlastungswirkung im Vergleich zum Beginn der Planung bis heute verändert?
3. Wie hoch war die Kostenplanung zu Beginn des Projekts, wie viel wird die Ortsumfahrung Markdorf zum derzeitigen Zeitpunkt kosten und welche Finanzierungsanteile haben die einzelnen Beteiligten (Bund, Land Baden-Württemberg, Bodenseekreis, Stadt Markdorf)?
4. Wie hat sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Ortsumfahrung Markdorf zum derzeitigen Stand gegenüber der ursprünglichen Planung verändert?
5. Mit welchen weiteren Kostensteigerungen ist bis zur Fertigstellung der Ortsumfahrung Markdorf zu rechnen?
6. Sieht die Landesregierung angesichts einer deutlich geringeren Entlastungswirkung sowie der enorm gestiegenen Kosten den Bau der Ortsumfahrung Markdorf weiterhin für gerechtfertigt an?
7. Was wird die Landesregierung unternehmen, um auf den Verzicht des Baus der Ortsumfahrung Markdorf hinzuwirken?

25. 09. 2019

Rivoir SPD

Eingegangen: 25.09.2019/Ausgegeben: 25.10.2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

Der knappe Bürgerentscheid über die Ortsumfahrung Markdorf liegt nun schon über 16 Jahre zurück. Inzwischen haben sich bei den Prognosen über die Entlastungswirkung und den Kosten entscheidende Veränderungen ergeben, sodass durch das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis ein Bau der Ortsumfahrung Markdorf aus Sicht des Fragestellers nicht mehr zu verantworten ist.

In einer Sitzungsvorlage des Bodenseekreises vom 2. Juli 2019 liegen die Kosten für die Ortsumfahrung Markdorf derzeit bei knapp 30 Millionen Euro, mit einer Entlastungswirkung von gerade mal 4.200 Fahrzeugen. Ursprünglich ging man von einer Entlastung von 10.300 Fahrzeugen aus, bei deutlich geringeren Kosten.

## Antwort

Mit Schreiben vom 21. Oktober 2019 Nr. 2-3932-BSK/25 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

### *1. Welche Zusagen wurden hinsichtlich der Ortsumfahrung Markdorf (K 7743) gegenüber dem Bodenseekreis gemacht?*

Der Bodenseekreis hat das kommunale Straßenbauvorhaben „K 7743 neu, Ortsumfahrung Markdorf“ zur Aufnahme in das Förderprogramm für den kommunalen Straßenbau nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) angemeldet. Die Voraussetzungen für eine Förderung nach dem LGVFG liegen vor. Aus diesem Grund hat das Ministerium für Verkehr das Vorhaben in das Förderprogramm 2019 für den kommunalen Straßenbau mit Gesamtkosten in Höhe von rund 24,340 Millionen Euro sowie mit Zuwendungen in Höhe von rund 9,512 Millionen Euro aufgenommen. Ein Rechtsanspruch auf Förderung wird durch die Programmaufnahme nicht begründet.

### *2. Wie haben sich die Prognosen bezüglich der Entlastungswirkung im Vergleich zum Beginn der Planung bis heute verändert?*

Der Bodenseekreis plant zur Entlastung der Ortslage von Markdorf den Neubau einer südlichen Ortsumfahrung zwischen der B 33 und der L 207 in der Baulast des Landkreises. Der Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben „K 7743 neu, Ortsumfahrung Markdorf“ ist seit November 2016 rechtskräftig. In der Gesamtabwägung kommt die Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen zu dem Ergebnis, dass mit dem Vorhaben die angestrebte verkehrliche Zielsetzung einer deutlichen Entlastung der bisher vom Verkehr belasteten Ortsdurchfahrt von Markdorf im Zuge der B 33 erfüllt wird. Laut Planfeststellungsbeschluss kann mit der Ortsumfahrung eine ungefähr hälftige Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt erreicht werden.

Die Verkehrsuntersuchungen mit dem Prognosehorizont 2025, welche dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, berücksichtigen die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP-Maßnahme) „B 31, Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen“. Die Maßnahme befindet sich aktuell im Bau. Die verkehrlichen Wirkungen der beiden BVWP-Maßnahmen „B 30, Friedrichshafen (B 31)–Ravensburg/Eschach“ sowie „B 31, Meersburg/W–Immenstaad“, welche aktuell in der Planung sind, sind nicht berücksichtigt. In den Verkehrsuntersuchungen wurden auch die verkehrlichen Wirkungen einer Elektrifizierung der Südbahn Friedrichshafen–Ulm sowie des beabsichtigten Ausbaus der Bodenseegürtelbahn nicht betrachtet.

Im Rahmen des Dialogprozesses zur BVWP-Maßnahme „B 31, Meersburg/W–Immenstaad“ wurde aktuell eine Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2035 durchgeführt. In dieser Verkehrsuntersuchung sind die verkehrlichen Wirkungen der sich aktuell im Bau befindenden BVWP-Maßnahme „B 31, Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen“ sowie die verkehrlichen Wirkungen der sich aktuell in der Planung befindenden BVWP-Maßnahmen „B 30, Friedrichshafen (B 31)–Ravensburg/Eschach“ und „B 31, Meersburg/W–Immenstaad“

berücksichtigt. Die Modal-Split-Ansätze für das Jahr 2035 berücksichtigen zudem eine Veränderung des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehr. Es wird hierbei von einer Reduzierung im Kfz-Leichtverkehr um rund 14 Prozent ausgegangen. In der Verkehrsuntersuchung sind auch die verkehrlichen Wirkungen der ÖPNV-Maßnahmen Elektrifizierung Südbahn Friedrichshafen–Ulm sowie Ausbau Bodenseegürtelbahn berücksichtigt.

Die Verkehrsuntersuchung umfasst auch verschiedene Szenarien für das Vorhaben „K 7743 neu, Ortsumfahrung Markdorf“. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zeigen hierbei, dass die Ortslage von Markdorf zukünftig – auch mit einer Realisierung der B 30 neu sowie der B 31 neu, jedoch ohne die Realisierung der Ortsumgehung – in hohem Maße vom Verkehr belastet ist. Für diesen Fall wird für das Jahr 2035 eine Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von rund 18.600 Kfz/24 Std ermittelt, der Schwerverkehr in der Ortsdurchfahrt steigt im Vergleich zur Bestandssituation um 20 Prozent an. Die Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung legen ungeachtet des Planfeststellungsbeschlusses die Verkehrsbedeutung der Maßnahme „K 7743 neu, Ortsumgehung Markdorf“ dar. In Abhängigkeit von den derzeit möglichen Varianten für die noch festzulegende Trasse für die Maßnahme „B 31, Meersburg/W – Immenstaad“ wird auf der Ortsumgehung Markdorf eine Verkehrsbelastung zwischen 5.400 und 7.100 Kfz/24 Std prognostiziert. Die prognostizierten Verkehrszahlen zeigen, dass eine maßgebliche Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt von Markdorf nur infolge der Realisierung der BVWP-Maßnahmen im Zuge der B 30 neu sowie B 31 neu nicht erwartet werden kann. Die wesentliche Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt von Markdorf – insbesondere beim Schwerverkehr – wird von der Ortsumgehung Markdorf ausgehen.

Da zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen wird, dass die Umsetzung der kommunalen Straßenbaumaßnahme „K 7743 neu, Ortsumfahrung Markdorf“ nach der Umsetzung der BVWP-Maßnahme „B 31, Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen“ sowie perspektivisch deutlich vor einer Umsetzung der sich aktuell in der Vorplanung befindenden BVWP-Maßnahmen „B 31, Meersburg/W–Immenstaad“ sowie „B 30, Friedrichshafen (B 31)–Ravensburg/Eschach“ erfolgt, wird die verkehrliche Bedeutung der Ortsumfahrung Markdorf für diesen Zeitraum bis zu einer vollständigen Realisierung dieser BVWP-Maßnahmen nochmals verstärkt.

*3. Wie hoch war die Kostenplanung zu Beginn des Projekts, wie viel wird die Ortsumfahrung Markdorf zum derzeitigen Zeitpunkt kosten und welche Finanzierungsanteile haben die einzelnen Beteiligten (Bund, Land Baden-Württemberg, Bodenseekreis, Stadt Markdorf)?*

Der Bodenseekreis hat im Jahr 2003 für das Vorhaben „K 7743 neu, Ortsumfahrung Markdorf“ – auf Grundlage einer vereinfachten Kostenberechnung – Kosten für den Bau und den Grunderwerb in Höhe von rund 11,1 Millionen Euro ermittelt. Im Frühjahr 2019 wurde das Vorhaben in das Förderprogramm 2019 für den kommunalen Straßenbau mit Gesamtkosten in Höhe von rund 24,340 Millionen Euro aufgenommen.

Gemäß aktuellem Stand betragen die Zuwendungen des Landes für das Vorhaben rund 9,512 Millionen Euro. Auf dieser Grundlage beträgt der Anteil des Bodenseekreises rund 14,828 Millionen Euro. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Tübingen haben der Bodenseekreis und die Stadt Markdorf eine Vereinbarung über den Neubau und die Finanzierung der Ortsumfahrung Markdorf abgeschlossen. Demnach teilen sich der Bodenseekreis und die Stadt Markdorf den Kostenanteil des Bodenseekreises je zur Hälfte. Der Bund ist an der Finanzierung des Vorhabens nicht beteiligt.

*4. Wie hat sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Ortsumfahrung Markdorf zum derzeitigen Stand gegenüber der ursprünglichen Planung verändert?*

Die Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Tübingen kommt in der Gesamtabwägung zum Planfeststellungsbeschluss zu dem Ergebnis, dass mit dem Vorhaben die angestrebte verkehrliche Zielsetzung einer deutlichen Entlastung der bisher vom Verkehr belasteten Ortsdurchfahrt von Markdorf erfüllt wird und der verkehrliche Nutzen des Straßenbauvorhabens somit gegeben ist. Der verkehrliche

Nutzen des Vorhabens wurde durch die Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung bestätigt.

*5. Mit welchen weiteren Kostensteigerungen ist bis zur Fertigstellung der Ortsumfahrung Markdorf zu rechnen?*

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen dem Ministerium für Verkehr keine Informationen des Vorhabenträgers hinsichtlich einer Kostensteigerung vor.

*6. Sieht die Landesregierung angesichts einer deutlich geringeren Entlastungswirkung sowie der enorm gestiegenen Kosten den Bau der Ortsumfahrung Markdorf weiterhin für gerechtfertigt an?*

*7. Was wird die Landesregierung unternehmen, um auf den Verzicht des Baus der Ortsumfahrung Markdorf hinzuwirken?*

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Das Ministerium für Verkehr hat die verkehrliche Notwendigkeit des kommunalen Straßenbauvorhabens „K 7743 neu, Ortsumfahrung Markdorf“ anerkannt und das Vorhaben – zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse – in das Förderprogramm 2019 für den kommunalen Straßenbau aufgenommen. Somit liegen die Voraussetzungen vor, dass sich das Land an der Umsetzung des Vorhabens im Rahmen einer Förderung nach LGVFG finanziell beteiligt.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor