

Umweltgruppe Markdorf

Markdorf, 17.3.2017

Interessengemeinschaft Verkehrsneuplanung Ittendorf e.V.

ProKluftern e.V.

Bürgerinitiative Bermatingen-Ahausen
für ein umweltverträgliches Verkehrskonzept e.V.

An den Landrat des Bodenseekreises
Herrn Lothar Wölfle

Per Mail: landrat@bodenseekreis.de

Cc: Bürgermeister Riedmann, Gemeinderatsfraktionen Markdorf, Kreistagsfraktionen,
RP Tübingen, Ministerium für Verkehr BW, Südkurier, Schwäbische Zeitung

OFFENER BRIEF:

Annullierung der Vereinbarung zum Bau und Finanzierung der OU Markdorf

Sehr geehrter Herr Landrat Wölfle,

wenige Tage vor Ende der Amtszeit des damaligen Markdorfer Bürgermeisters Bernd Gerber haben Sie mit ihm im Juli/August 2013 eine „Vereinbarung über Neubau und Finanzierung der Ortsumgehung Markdorf als Kreisstraße 7743 neu“ geschlossen. Nicht nur aufgrund dieser Terminierung beurteilen wir diese Vereinbarung äußerst kritisch.

Die wesentlichen Inhalte dieser Vereinbarung sind:

- Der Kreis baut die Ortsumfahrung Markdorf (OUM).
- Alle nicht durch Landeszuschüsse gedeckten Kosten für Planung und Durchführung der Maßnahme werden vom Landkreis und der Stadt je zur Hälfte getragen. Eine Kostenobergrenze wird nicht genannt.

Die Vertragsinhalte waren weder durch die Beschlusslage im Markdorfer Gemeinderat noch durch die damals vorliegenden Beschlüsse des Kreistags vollständig gedeckt. Der Vertrag wurde weder vom Gemeinderat noch vom Kreistag gebilligt und wurde erst vor kurzem in diesen Gremien und in der Öffentlichkeit bekannt.

Der Markdorfer Stadtrat hatte in seinem letzten maßgeblichen Beschluss vom 7. Mai 2008 den Planfeststellungsunterlagen und den damit verbundenen Kosten zugestimmt. Es war somit eine Zustimmung zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens aber keine endgültige Zustimmung zum Bau der Ortsumfahrung – schon gar nicht um jeden Preis. Der Kostenanteil der Stadt wurde damals mit 2,7 Mio. Euro veranschlagt. Beim Bürgerentscheid 2003 lag er noch bei 1,7 Mio. Euro.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 14.12.2011 den aktuellen Sachstand zur Planung der OUM zur Kenntnis genommen und die Kostenfortschreibung genehmigt. Der Kostenanteil des Kreises wurde mit 3,6 Mio. Euro beziffert. Es gab keine Zustimmung für weitere unbegrenzte Kostensteigerungen und auch keinen endgültigen Beschluss zum Bau der OUM.

Der Vertrag ist somit nicht lediglich „der Vollzug gültiger Gemeinderats- und Kreistagsbeschlüsse“, wie Sie in Ihrer aktuellen Stellungnahme schreiben, sondern geht nach unserem Verständnis erheblich darüber hinaus. Dadurch, dass in der Vereinbarung der Bau der OUM vertraglich fixiert wurde und die hälftige Kostenübernahme von Kreis und Stadt ohne Obergrenze festgeschrieben wurde, wurde in das Haushaltsrecht von Gemeinderat und Kreistag ohne deren Zustimmung in gravierendem Maße eingegriffen. Aktuell wird der Kostenanteil von Stadt und Kreis mit je 6,5 Mio. Euro angegeben.

Sofern diese Vereinbarung tatsächlich rechtsgültig ist, kann sich weder der Kreistag noch der Gemeinderat von Markdorf mehr gegen die OUM entscheiden, da der Bau unter Ausschluss einer ordentlichen Kündigung vertraglich vereinbart wurde. Auch den Bürgern wäre es dann nicht mehr möglich, den Bau der OUM mit einem neuen Bürgerentscheid in Frage zu stellen.

Durch die vertragliche Festlegung auf den Bau der OUM ohne Kostenlimit für Kreis und Stadt müsste Markdorf schlimmstenfalls bis zu 50% der Gesamtkosten tragen, falls die Zuschussmittel des Landes nicht zur Verfügung stehen sollten.

Vor dem Hintergrund der erheblich gestiegenen Kostenanteile müssen Stadt und Kreis nach unserer Auffassung vor dem Baubeginn nochmals die Möglichkeit haben, sich für oder gegen das Projekt zu entscheiden. Dazu kommt, dass sich seit den Beschlüssen von Gemeinderat und Kreistag vor dem Vertragsabschluss neben den Kosten in den letzten Jahren auch weitere Rahmenbedingungen wesentlich geändert haben:

- 1) Aktuelle Verkehrsuntersuchungen zeigen, dass die Verkehrsbelastungen in den Gutachten zum Planfeststellungsbeschluss (PFB) der OU Markdorf deutlich überschätzt wurden.
- 2) Neue Verkehrsprognosen aus der Verkehrsmediation Kluftern weisen einen erheblich geringeren Entlastungsnutzen für die OUM aus. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis hat sich seit dem PFB mindestens um Faktor zwei verschlechtert. Aus Sicht der Stadt sogar um Faktor fünf.
- 3) Zwischenzeitlich wird das Projekt B31 neu Meersburg-Immenstaad vorangetrieben, das – als Teil der geplanten B30/B31-Bündelungstrasse – auch zu einer Entlastung Markdorfs beitragen kann. Dies schmälert den zusätzlich erzielbaren Entlastungsnutzen einer OU Markdorf weiter.
- 4) Die verkehrserzeugende Wirkung der OUM wurde in allen bisherigen Prognosen vernachlässigt. Real sind deshalb noch niedrigere Entlastungseffekte in Markdorf und höhere Mehrbelastungen in Nachbarorten zu erwarten.
- 5) Die Einstufung der OU Markdorf in den vordringlichen Bedarf des Kreisstraßenausbauprogramms 2013 erfolgte auf Basis einer äußerst zweifelhaften Bewertungsmethodik, bei der der Nutzen überbewertet wurde, indem die ermittelten Nutzenpunkte quadriert wurden. Die Kosten wurden hingegen dramatisch unterbewertet, weil aus den veranschlagten Kosten die siebte Wurzel gezogen wurde, was insgesamt zu einer völligen Verzerrung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses führte.
- 6) Es ist fraglich, ob der „Wagner-Knoten“ der OUM mit künftigen Ausbauoptionen für die Schiene baulich kompatibel ist. (Neuer Haltepunkt Lipbach / zweites Gleis im Bereich Markdorf-Kluftern). Die OU Markdorf steht in Konkurrenz zur Bodenseegürtelbahn und schmälert das Potential an „Umsteigern“ und somit auch die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus der Bahn.

- 7) Es ist derzeit offen, ob bzw. wie die OU Markdorf im Raum Kluffern weitergeführt wird. Möglicherweise wird eine Umplanung des Wagner-Knotens nötig.
- 8) Die Lärmaktionsplanung hat bereits spürbare Erfolge in Markdorf erzielt. Weitere entlastende LAP-Maßnahmen stehen noch aus.
- 9) Zusätzliche Entlastungswirkungen sind künftig zu erwarten
 - a. durch das neue Radkonzept des Bodenseekreises
 - b. bei vollständiger Umsetzung des Nahverkehrsplanes des Kreises
 - c. durch das angestrebte SMA-Vorzugskonzept zur Taktverdopplung auf der Gürtelbahn incl. der neuen IRE-Halte in Markdorf und Salem, sowie
 - d. aufgrund der zu erwartenden Zunahme der Elektromobilität.
- 10) Der Klimawandel ist weiter fortgeschritten und die Notwendigkeit einer „Verkehrswende“ wird immer offensichtlicher. Eine Forcierung des energieintensiven Kfz-Verkehrs durch den Bau neuer Straßen ist daher zunehmend kritisch zu hinterfragen.

All diese Veränderungen haben sich auch gegenüber dem Bürgerentscheid von 2003 ergeben. Zudem wurde damals nicht dargestellt, wie sich der alleinige Bau der Ortsumfahrung auswirkt, da immer der Bau mehrerer anderer neuer Straßen mitunterstellt wurde.

Die geheime vertragliche Fixierung des Baus der OUM durch Sie und Herrn Gerber noch vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens, die kurz vor der Amtsübergabe an den neuen Bürgermeister zu einem unnötig frühen Zeitpunkt ohne erkennbare Dringlichkeit erfolgte, widerspricht unserem Verständnis von demokratischen Entscheidungsprozessen.

Ungeachtet der juristischen Fragen zur Rechtswirksamkeit und dem rechtmäßigen Zustandekommen des Vertrags von 2013 appellieren wir daher an Sie, diesen Vertrag im gegenseitigen Einverständnis mit Bürgermeister Georg Riedmann zu annullieren. Zumindest sollte er so geändert werden, dass eine neue unabhängige Entscheidung über den Bau der OUM durch Gemeinderat und Kreistag angesichts der aktuellen Finanz- und Faktenlage möglich wird. Aufgrund seiner Stellungnahme vom 7.3.2017 nehmen wir an, dass Herr Riedmann bereit wäre, dem zuzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen,

Susanne Deiters-Wälischmiller

(Umweltgruppe Markdorf)

Walter Zacke

(ProKluffern e.V.)

Fritz Käser

(Interessengemeinschaft
Verkehrsneuplanung Ittendorf e.V.)

Uwe Gasch

(Bürgerinitiative Bermatingen-Ahausen für ein
umweltverträgliches Verkehrskonzept e.V.)