

1 **Mobilität 2030**

2
3 **Wir - die Grünen im Ortsverband Friedrichshafen -**
4 **entwerfen unter dem Titel „Mobilität 2030“ ein Szenario, in**
5 **das sich der Verkehr im Bodenseekreis bis 2030 entwickeln**
6 **kann und soll. Leitgedanken für uns sind hierbei ein**
7 **möglichst schonender Umgang mit der Bodenseelandschaft**
8 **und die Konversion von an Erdöl gebundener Mobilität auf**
9 **elektrische. Begleitet durch eine ambitionierte**
10 **Energiewende sind Maßnahmen dieser Art geeignet, den**
11 **Klimawandel zu bremsen und sich vom Erdöl aus dem nahen**
12 **Osten autark zu machen. Wir beugen damit den**
13 **Hauptursachen für Flüchtlingsbewegungen in der Zukunft**
14 **vor.**

Bündnis 90 / Die Grünen
Ortsverband Friedrichshafen
Efriedweg 8
88048 Friedrichshafen

Der Vorstand
Alina Zimmermann
Dr. Matthias Klemm

☎ 07544-954 161
✉ matthias.klemm@gruene-fn.de
www.gruene-fn.de

Friedrichshafen, 02/12/2016

15
16
17
18
19
20 Wir greifen bei der Entwicklung unseres Verkehrskonzepts eine Äußerung des Landesverkehrsministers
21 Winfried Hermann auf: „Aus baden-württembergischer Sicht ist die Bodenseeregion, besonders am
22 Nordufer des Bodensees, verkehrsmäßig eine Katastrophe.“ Ziel sei es – so Hermann -, den öffentlichen
23 Verkehr auf der Schiene so zu verbessern und die Region an verschiedene größere Anbindungen
24 anzuschließen, dass mit einem angemessen dimensionierten Ausbau der B31 der Verkehr besser
25 reguliert und Anwohnerkommunen entlastet werden könnten [Südkurier Hegau, 31. Oktober 2016].

26 27 28 **Es tut sich was**

29
30 Es tut sich was im Bodenseekreis: Nach jahrzehntelangem Ringen wird die Südbahn elektrifiziert. Mit
31 der für 2021 geplanten Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wird das „Dieselloch“
32 zwischen Ulm und Lindau geschlossen. Schon ab Frühjahr 2017 wird die Fahrradmitnahme im
33 Nahverkehr in bestimmten Zeitfenstern kostenfrei sein. Der Bodenseekreis legt ein großes
34 Radwegeprogramm auf. Im Zuge des Emma-Projektes wurde im Landkreis ein (ausbaufähiges) Netz von
35 Tankstellen für E-Fahrzeuge aufgebaut. Die Schweiz denkt über den Einsatz einer Elektrofähre zwischen
36 Romanshorn und Friedrichshafen nach. Die Einführung der Echt-Bodensee-Card ist ein Schritt in
37 Richtung „sanften“ Tourismus, der auch auf den öffentlichen Nahverkehr setzt.

38
39 Auch beim Straßenbau bewegt sich etwas: Die Nordumfahrung Friedrichshafen befindet sich im Bau,
40 der B31-Streckenabschnitt zwischen Immenstaad und Meersburg befindet sich im vordringlichen Bedarf
41 des neuen Bundesverkehrswegeplans, ebenso wie der B30-Abschnitt südlich von Ravensburg. Ein vom
42 Regierungspräsidium Tübingen initiiertes Arbeitskreis begleitet die Vorbereitung der Planungen zur
43 Entlastung von Hagnau. Markdorf plant eine Südumfahrung, die Verkehrszange für Kluffern zwischen
44 B33 neu im Norden und B31 neu im Süden beginnt sich zu schließen. Wie mit dieser Situation
45 umzugehen ist, berät ein Mediationskreis, der sich den Konsens aller Beteiligten zum Ziel gesetzt hat.
46 Zur Klärung des Bedarfs einer Ortsumfahrung Schnetzenhausen hat sich ein Runder Tisch konstituiert.

1 **Verkehrspolitik statt Straßenbaupolitik**

2
3 Verkehrspolitik war im Bodenseekreis über Jahrzehnte hinweg gleichbedeutend mit Straßenbaupolitik.
4 Staus auf unseren Straßen sollte durch neue Straßen aufgelöst werden. Mit dem Verbrauch an Flächen
5 wurde großzügig umgegangen. Es wurde außer Acht gelassen, dass neue Straßen die Probleme wie
6 Lärm- und Feinstaubbelastung häufig nur an andere Stelle verlagern. „Wer Straßen baut, wird mehr
7 Verkehr ernten!“ ist bereits im Verkehrskonzept der Kreisgrünen von 2007 nachzulesen. Heute sehen
8 wir uns mit der Realität konfrontiert, dass die Flächen im Bodenseeraum knapp geworden sind und man
9 sich genau Gedanken machen muss, wo gewerbliche und eine Wohnungsbau-Entwicklung überhaupt
10 noch möglich ist.

11
12 Die Häfler Grünen haben nie an der Notwendigkeit einer Nordumfahrung für Friedrichshafen
13 gezwweifelt. Die Vierspurigkeit der B31 neu wird nach wie vor kritisiert. Es darf nicht passieren, dass eine
14 Fehlplanung weitere Fehlplanungen (Straßenbau bei Kluffern und Nordumfahrung von Hagnau auf
15 einem vierspurigen „Autobahnersatz“) nach sich zieht.

16
17 Die Grünen fordern ein breites Umdenken und freuen sich, dass diese Erkenntnis bereits bei vielen
18 Bürgerinnen und Bürgern und Verantwortungsträgern in der Politik eingesetzt hat: **Ein gute**
19 **Verkehrspolitik berücksichtigt das Miteinander und Verzahnen aller Verkehrsträger**, vom
20 motorisierten individuellen Verkehr (MIV) über Bahn und Bus, Park & Ride, Car-Sharing-Angebote,
21 Fähre, Radverkehr bis hin zu den Fußgängern. Bei der Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn ist nicht
22 die Frage, ob sie kommen wird, sondern wann sie kommen wird. Diese ist – im Ggs. zum Straßenbau –
23 ohne nennenswerte Widerstände aus der Bevölkerung zu realisieren. Um die Finanzierung auf die Beine
24 zu stellen, müssen alle denkbaren Kräfte mobilisiert werden. Auch die partielle Erweiterung auf
25 Zweigleisigkeit ist eine wesentliche Maßnahme, die die Leistungsfähigkeit der Gürtelbahn bis hin zu
26 einem Halbstundentakt gewährleistet. Bei den Berechnungen zur Dimensionierung neuer Straßen ist
27 dies zu berücksichtigen. Die Häfler Grünen behaupten, dass die „Nullvarianten“, also die Ertüchtigung
28 vorhandener Straßen („Ausbau vor Neubau“), in allen drei Fällen (B31 bei Hagnau, Ortsumfahrung
29 Markdorf, Ortsumfahrung Kluffern) ernstzunehmende Alternativen darstellen, um die
30 Verkehrsprobleme zu lösen. Hierbei ist auch die Verminderung des Leidensdruckes, die mit der
31 zunehmenden Verlagerung auf Elektromobilität einhergeht (Lärm- und Abgasminderung)
32 einzukalkulieren. Allemal wären dies die kostengünstigsten Varianten mit Aussicht auf rasche
33 Umsetzung.

34 35 36 **„Mobilität 2030“**

37
38 Mit Blick auf die Ertüchtigung der Infrastruktur im Bodenseekreis innerhalb der nächsten 13 Jahre
39 fordern wir, die Häfler Grünen:

40 **Bahnverkehr, ÖPNV und Radwege:**

- 41 • Elektrifizierung der Südbahn bis 2021
42 (zeitlich entkoppelt von den Baumaßnahmen rund um „Stuttgart 21“)

- 1 • Möglichst zeitgleich mit der Südbahn die Elektrifizierung von Bodenseegürtelbahn und
2 Hoahrheinbahn, um beispielsweise den IRE-Sprinter Ulm-Basel ohne Wechsel der Traktion zu
3 erhalten. Intensivierung der Bemühungen des „Interessenverbandes Bodenseegürtelbahn“.
4
- 5 • Bodensee-S-Bahn und Einführung der „Echt-Bodensee-Card“ – rund um den ganzen See
6
- 7 • Modernisierung der BOB-Bahn (elektrische Traktion). Erweiterung der BOB bis Salem zur
8 Gewährleistung eines Halbstundentaktes zwischen Salem und Friedrichshafen.
9
- 10 • Die Option auf einen durchgängig zweigleisigen Ausbau der Gürtelbahn muss gewahrt bleiben.
11
- 12 • Die Gesamtmaßnahmen der Bahn aus Stuttgart21 und Südbahn-Elektrifizierung müssen zu
13 einer substantiellen Verbesserung des Bahn-Angebots im Raum Bodensee-Oberschwaben
14 führen.
15
- 16 • Das ÖPNV-Angebot ist stetig und bedarfsgerecht zu verbessern.
17
- 18 • Der Ausbau des Radwegenetzes ist weiter voran zu bringen. Fahrräder (auch mit elektrischem
19 Antrieb) haben das Potential eines substantiellen Anteils an der beruflichen Mobilität.
20
- 21 • An allen Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern sind Maßnahmen zur Verzahnung
22 (beispielsweise durch Park-and-Ride-Möglichkeiten) zu prüfen und nach Möglichkeit
23 umzusetzen. Carsharing-Angebote werden ausgebaut.
24

25 26 **Elektromobilität:**

- 27
- 28 • Ab 2030 sollen für den motorisierten individuellen Verkehr (MIV) nur noch Autos ohne
29 Verbrennungsmotor neu zugelassen werden. Ganz grundsätzlich muss man sich klar machen,
30 dass Erdöl eine endliche Ressource darstellt, während regenerative Energiequellen (Sonne,
31 Wind, Biomasse) unerschöpflich sind. Wer jetzt die Verkehrswende entschlossen angeht,
32 gefährdet nicht Arbeitsplätze, sondern er macht sie zukunftssicher.
33
- 34 • Die Pionier-Aktivitäten um eine „Modellregion Elektromobilität“ werden fortgeführt.
35
- 36 • Möglichkeiten des Einsatzes von Elektrofähren werden verfolgt.
37

38 39 **Fußgänger**

- 40
- 41 • Ein großer Teil des MIV spielt sich auf Strecken mit einem Radius kleiner als einem Kilometer
42 ab. Viele Strecken können auch zu Fuß bewältigt werden. Eine Verkehrswende beginnt in den
43 Köpfen der Bürgerinnen und Bürger. Wer häufiger zu Fuß unterwegs ist, entschleunigt den
44 Alltag, fördert die Gesundheit und schont die Umwelt.
45

1 **Flugverkehr:**
2

- 3 • Die Wirtschaftlichkeit des „Bodensee-Airports“ ist im Rahmen einer Studie auf der Basis einer
4 leistungsstarken Bahn-Direktverbindung zwischen Friedrichshafen und dem Flughafen
5 Echterdingen in einer Studie zu prüfen.
6

7 **Fähre:**
8

- 9 • Durch eine Ausweitung des Fährbetriebes FN – Romanshorn in den Randzeiten, sowie einer
10 Verkürzung der Fahrtzeit in Kombination mit Taktverdichtung und Elektrifizierung kann auch
11 der Internationale Flughafen Zürich besser und schneller erreicht werden. Der Ausbau des
12 Fährbetriebs hätte zudem den Vorteil, dass die Einkaufs- und Kulturtourismus- einerseits aber
13 auch Berufs- und Ausbildungspendler profitieren und die Bodenseeregion in den Bereichen
14 Kultur, Bildung, Wissenschaft und Technik weiter zusammenwachsen kann.
15

16 **Straßenverkehr:**
17

- 18 • Grundsätzlich ist bei der Abwägung des Nutzen- zu Kosten-Verhältnisses von
19 Straßenbaumaßnahmen der Faktor Flächenverbrauch in angemessener Weise zu
20 berücksichtigen.
21
- 22 • Es ist eine langfristige Verkehrsprognose unter dem Gesichtspunkt einer veränderten Mobilität
23 zu Grunde zu legen. Straßen, die heute gebaut werden, haben mehrere hunderte Jahre
24 Bestand. Aber werden sie in 20 Jahren noch benötigt?
25
- 26 • Wenn eine Ortsumfahrung Markdorf geplant wird, ist eine echte Umfahrung zu planen, die den
27 Verkehr wieder auf die B33 zurückführt. Den Bündelungsgedanken von Verkehrsströmen der
28 B33 mit B31-Verkehr via Ortsumfahrung Kluftern lehnen die Häfler Grünen ab.
29
- 30 • Demzufolge sind der „Manzeller Knoten“ und eine Ortsumfahrung Kluftern obsolet und werden
31 nicht realisiert.
32
- 33 • Bei den Planungen zur Fortführung der B31 (neu) nach Osten ist die Variante der
34 Untertunnelung von Hagnau in offener Schachtbauweise unvoreingenommen zu prüfen.
35 Dadurch kann der jetzige Engpass (Tempo-30-Zone und Ampel) aufgelöst werden. Auf der
36 heutigen Ortsdurchfahrt entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich, in dem sich Fußgänger,
37 Fahrradfahrer und Busse der See-Linie bewegen. Der Planfall 7.5. wäre dann zu den Akten zu
38 legen.
39
- 40 • Bei den Berechnungen der zu erwartenden Verkehrsströme bzw. der daraus abgeleiteten
41 Dimensionierung von Straßenbaumaßnahmen sind Grundlasten und nicht Spitzenlasten zu
42 Grunde zu legen.
43
- 44 • Spitzenlasten (wie zu Messezeiten) können durch ein ausgeklügeltes System der Verzahnung
45 von MIV und ÖPNV abgefedert werden.