

## Autofreier Sonntag „Natürlich Mobil“

Veröffentlicht am 18.11.2021  
Von Andreas Eppler



Der Kronenwirt, Wilhelm Specht jun., machte es sich am 25. November 1973 in voller Kochmontur auf der Straßenkreuzung im Ortskern an der Überlingerstraße gemütlich und las Zeitung. An normalen Tagen wäre dies an diesem stark befahrenen Knotenpunkt ein riskantes Unterfangen gewesen und ganz sicher ein Grund, den furchtlosen Wirt wegen Erregung öffentlichen Ärgernisses vor den Kadi zu zerren. Doch dies war kein normaler Tag. Eine Öl-Krise hatte den Westen Deutschlands zur Sparsamkeit im Treibstoffverbrauch gezwungen. An diesem Tag wurde per Gesetz und bundesweit der erste „Autofreie Sonntag“ eingeführt.



Für die Anwohner entlang der Durchgangsstraßen B31 und B34 war dies eine reine Wohltat. Zum ersten Mal hatten sie an einem Sonntag Ruhe vor Straßenlärm und Abgasgeruch. Das Fahrverbot galt ab 03:00 Uhr. Meine Großeltern, Albert und Josefine Eppler, die am 24. November ihre Silberne Hochzeit feierten, mussten diese Feier um 24:00 Uhr abbrechen, da viele Gäste, die zum Teil aus dem Raum Schutterwald bei Offenburg kamen, vor dem Fahrverbot zu Hause sein mussten.

Nur ein Häfler hatte die Erlaubnis, an diesem Tag Auto zu fahren. Das war Ewald Lindenmayer. Er musste Pater Gißler für das Patrozinium von St. Otmar im Schloss Hersberg bei Immenstaad abholen und auch wieder zurück bringen.

Nach vier autofreien Sonntagen hatte sich die Lage auf dem Ölmarkt wieder entspannt und die „Autofreien Sonntage“ waren Geschichte.

### **Doch das Beispiel sollte Schule machen!**

Etwas mehr als 20 Jahre später erinnerten sich die vom Durchgangsverkehr so sehr geplagten Bürger der Gemeinden am Ufer des Überlinger Sees an diese schönen und entspannenden autofreien Momente und schufen 1995 ein „Remake“, eine Neuauflage des autofreien Sonntags unter dem Slogan: „Natürlich Mobil“.

Was hatte sie nach so vielen Jahren dazu bewogen?

Seit der Zeit des Wirtschaftswunders in den 50er und 60er Jahren stieg mit dem wachsenden Wohlstand proportional das Verkehrsaufkommen. Immer mehr Menschen konnten sich ein Auto

leisten und zum Baden ans Meer nach Italien oder zum Skifahren nach Österreich reisen. Mit der Entstehung der Supermärkte und der aufstrebenden Industrie kam zum privaten PKW-Verkehr auch noch der LKW-Lieferverkehr hinzu. Da es zu dieser Zeit in unserer Region weder eine Autobahn noch Ortsumgehungsstraßen gab, floß der gesamte Nah- und Fernverkehr auf den Bundesstraßen durch die Ortschaften.

Im Sommer war es für die Ludwigshäfler nur unter größten Schwierigkeiten und mit viel Geduld möglich, mit dem Auto vom Oberdorf ins Unterdorf und zurück zu gelangen. Manch ein Fahrer oder eine Fahrerinnen, die von der Haldenhofstraße kommend Dorf abwärts fahren wollte, stieg am Hotel „Löwen“ aus dem Auto und betätigte die Fußgängerampel, die es damals dort gab. Dies war die einzige Möglichkeit, den Verkehrsfluss aufzuhalten, in der Hoffnung, dass sich dadurch eine Lücke auftat, die eine Weiterfahrt ermöglichte. Vom Unterdorf ins Oberdorf zu wechseln, war ebenso schwierig, ja bisweilen fast unmöglich. Denn die Vorfahrtsstraße in der Ortsmitte verlief damals von Überlingen nach Stockach und war permanent befahren. Zusätzlich verursachten Autos, die von der Überlingerstraße kommend in Richtung Radolfzell abbiegen wollten (und die Vorfahrtsstraße wegen der endlosen Autoschlange aus Richtung Stockach nicht kreuzen konnten) zu Rückstaus, die sich manchmal über Sipplingen hinaus erstreckten. Das Nadelöhr Ludwigshafen war legendär und gefürchtet und verhalf dem Ort zu einer traurigen Berühmtheit.

### **In Ludwigshafen wurde bereits in den 1960ern der Bau einer Autobahn von Singen nach Friedrichshafen heiß diskutiert.**

Es gab Pläne für eine seenahe Trasse, denen zufolge die Autobahn von Espasingen kommend durch die Bahnhofstraße am Schlössle vorbei zurück auf die B31 und weiter nach Sipplingen führen sollte. Auch über eine seeferne Trasse wurde nachgedacht, die in etwa den Verlauf der heutigen „B31-neu“ haben sollte.

Nachdem es jahrzehntelang zu keiner Einigung gekommen war, u.a. weil die Stadt Überlingen an einer seenahen Trasse kein Interesse mehr zeigte, weil sie sich inzwischen durch eine eigene Ortsumgehung vom Durchgangsverkehr abgeschirmt hatte, wurde der Bau der Autobahn A98 nur bis zur heutigen Abfahrt „Stockach Ost“ weitergeführt. Dies brachte für die Ortschaften Ludwigshafen und Sipplingen einen enormen Verkehrsdruck mit sich. Kilometerlange Staus, Lärm- und Abgasbelastung waren die Folge. Heute kann man diese Situation nur noch nachempfinden, wenn die B31-neu gesperrt und über die B31-alt umgeleitet wird.



Als die Umgehungstraße B31-neu von Stockach nach Überlingen endlich fertig gebaut war (Titelbild) und feierlich eingeweiht wurde, war dies für Ludwigshafen und Sipplingen nach dem jahrzehntelangen Hin und Her ein regelrechter Feiertag. Aus diesem Grunde wurde 1995 zum ersten Mal der autofreie Sonntag „Natürlich Mobil“ gefeiert. Die B31-alt wurde von Ludwigshafen nach Überlingen in der Zeit von 10:00 – 18:00 Uhr komplett für motorisierte Fahrzeuge gesperrt. Die Straße füllte sich mit Fußgängern, Radfahrern und Inline-Skatern. Entlang der gesamten Strecke bauten die örtlichen Vereine Stände auf, um dem Tag den ihm gebührenden Festcharakter zu verliehen. Der Verkehrsminister von Baden-Württemberg, Herrmann Schaufler, und Ex-Bürgermeister Helmut Herzog eröffneten den Tag, indem sie sich vom Zollhaus aus mit dem Tandem auf den Weg machten. Dieser erste „Natürlich Mobil“ Tag war trotz des Regens ein tolle Veranstaltung für alle Teilnehmer und Nutznießer.





Die Idee des „Natürlich Mobil“ fand sehr schnell viele Befürworter und so wurde das Event auf fast die gesamte Bodenseeregion ausgeweitet. Nun konnte man mitten auf der B31-alt mit dem Fahrrad von Ludwigshafen nicht nur bis nach Überlingen fahren, sondern auch bis nach Meersburg, von dort mit der Fähre nach Konstanz übersetzen und wieder zurück nach Ludwigshafen radeln. Zwar war dies für die Besucher des „Natürlich Mobil“ eine wunderbare Erweiterung der Veranstaltung. Doch in Ludwigshafen begann sich Unmut zu regen. Denn die große Mühe der Häfler Vereine, die Gäste mit Essen und Getränken zu bewirten, zahlte sich für sie nicht aus. Sie blieben auf ihren Einkäufen sitzen, da die Besucher Ludwigshafen häufig nur als Start und Zielpunkt für Ihrer Bodenseetour nutzten.

So kam es, dass Bürgermeister Matthias Weckbach bei einer Besprechung für den autofreien Sonntag allen Beteiligten klar machte, dass die Gemeinde Bodman-Ludwigshafen nicht mehr in dieser Form am Aktionstag teilnehmen werde. 2007 sagten dann die Gemeinden Bodman-Ludwigshafen, Sipplingen und Uhldingen-Mühlhofen sowie die Stadt Überlingen die Teilnahme an diesem Aktionstag ab. Somit war das Ende von „Natürlich Mobil“ besiegelt und es gab keinen Tag im Jahr mehr, an dem sich die Menschen entlang der B31-alt von der lästigen Blechlawine erholen konnten.