

Begründung

Ausbau der Bundesstraße 30

Geschichte

Bereits seit 3800 vor Christus ist die heutige Bundesstraße 30, mit einer Länge von rund 102 km, eine wichtige Nord-Süd-Hauptachse im heutigen südöstlichen Baden-Württemberg. Lange Zeit war die Straße ein schmaler unbefestigter Weg, bis die Römer eine Straße bauten, die von Bregenz über Lindau, Tettnang, Ravensburg, Weingarten, Baienfurt und Bad Waldsee zum Donaukastell Rißtissen führte. Die Straße führte durch Moor- und Sumpfgebiete und war zwischen 6 und 10 m breit. Sie war die einzige befestigte Straße. Nach dem Rückzug der Römer verfiel sie und wurde in späteren Jahren durch neue Trassen überbaut.

Um 1300 entwickelte sich Ravensburg zu einem gewaltigen Handelszentrum. Bereits im 14. Jahrhundert betrieb die Ravensburger Humpisfamilie Handel bis nach Italien. Im 15. Jahrhundert entwickelte sich die große Ravensburger Handelsgesellschaft zur größten deutschen Handelsgesellschaft. Durch regen Handel mit Italien, Spanien, Frankreich, Holland (Niederlande), Polen und Ungarn gewann die Straße erheblich an Bedeutung. In den folgenden Jahren entwickelte sie sich zur bedeutendsten Hauptachse. Die Straße war zugleich Staats- und Poststraße, auf der neben der Obrigkeit auch Eilwagen verkehrten und war die einzige Nord-Süd-Verbindung in die Schweiz und nach Italien.

Das historisch gewachsene und schon damals hohe Verkehrsaufkommen führte bereits 1893 zu größeren Ausbesserungsmaßnahmen an der nun als Staatsstraße 49 geführten Straße. Erste Planungen von erheblichen Verbesserungen wurden dennoch erst 1926 mit der Planung des Kraftwagenstraßennetzes eingeleitet, welche durch den Zweiten Weltkrieg wieder zunichtegemacht wurden. Die bereits 1930 als Staatsstraße 49 geplante Ortsumgehung Bad Waldsee wurde erst 1961 fertiggestellt. Im Zuge des Straßenneuregelungsgesetzes ging die Staatsstraße 49 im Jahr 1934 in die Baulast des Reiches über und wurde mit der Nummer 30 nun als "Reichsstraße 30" bezeichnet. Die als Reichsstraße 30 bereits seit 1936 geplante Ortsumgehung Ravensburg ist bis heute unvollendet.

Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung begannen erst nach dem Krieg in der damals noch jungen Bundesrepublik in den 1950er Jahren an der nun als Bundesstraße 30 geführten Straße, die 1957 in den Ausbauplan der Bundesfernstraßen aufgenommen wurde. Ende der 60er Jahre wurde zudem geplant die unzureichende Straße durch eine Autobahn zu ersetzen, deren Linie bereits 1969 von Günzburg über Ulm an der Donau, Biberach an der

Riß und Ravensburg nach Friedrichshafen bestimmt wurde. Gleichzeitig wurde die Bundesstraße als Zwischenlösung, für die der Bau der Autobahn auf absehbare Zeit nicht zu erwarten war, bis in die 70er Jahre abschnittsweise verbreitert und Ortsdurchfahrten ausgebaut. Abschnittsweise erfolgte eine Verlegung. Da Bundesverkehrsminister Georg Leber Anfang der 70er Jahre versicherte, dass Oberschwaben vordringlich eine Autobahn erhalte, war die A 89 zwar bereits ab 1976 im Bau, wurde allerdings 1979 mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 wieder gestrichen. Der Abschnitt Baidt - Biberach wurde bis 1986 komplett aus dem Bundesverkehrswegeplan genommen. Lediglich begonnene Abschnitte wurden noch bis 1990 fertiggestellt und in Bundesstraße 30 umbenannt. Alleine der Bau der zweiten Fahrbahn von der ehemaligen Anschlussstelle Äpfingen-Nord bis Achstetten dauerte rund 10 Jahre. In den folgenden Jahren wurden durch die Wiedervereinigung Deutschlands erhebliche Einsparungen vorgenommen, so dass es seit dem noch langsamer und in sehr kleinen Schritten vorangeht. Immer wieder kommt der Ausbau über viele Jahre vollständig zum Stillstand. Ein Teilabschnitt der Ortsumgehung Ravensburg wurde inzwischen privat vorfinanziert und in 2001 eröffnet. Das letzte aus regulären Haushaltsmitteln finanzierte Teilstück wurde 1995 für den Verkehr freigegeben. Gleichzeitig läuft bereits seit den 90er Jahren, als vorläufige Zwischenlösung, der 3-streifige Ausbau zwischen Oberessendorf und Biberach-Jordanbad mit einer Gesamtlänge von 7,84 km, der nach erheblichen Verzögerungen nun nach voraussichtlich rund 20 Jahren bis 2016 abgeschlossen sein soll, da es auch hier zu jahrelangen Stillständen kommt.

Die B 30 ist heute zwischen Ulm und Friedrichshafen ungefähr zur Hälfte leistungsfähig ausgebaut, wobei der größte Teil von 1976 bis 1990 gebaut wurde. Geblieben ist allerdings bis heute eine auf den nicht verwirklichten Abschnitten überlastete und gefährliche Hauptverkehrsachse eines Landesteils. Zu großen Teilen wurde auf diesen Abschnitten, mit Ausnahme von Unterhaltungs- und dringenden Ersatzmaßnahmen von einzelnen Bauwerken, seit den 60er und 70er Jahren nicht mehr investiert.

Bedeutung

Die B 30 ist bedingt durch die geografische Lage eine Hauptlinie für den Durchgangsverkehr im südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg, der flächenmäßig größer als vier Bundesländer in Deutschland ist. Sie gehört zu den am stärksten befahrenen Bundesstraßen im Bundesgebiet und erreicht mit Stand 2005 durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen von bis zu 40.500 Kraftfahrzeuge. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen beträgt gemittelt über die oberzentrale Achse Ulm - Ravensburg rund 20.300 Kfz/24h bei einem Schwerverkehr von 1.940 Kfz/24h ab 3,5 Tonnen.

Die B 30 ist die Nord-Süd-Hauptverbindung zum Flughafen Friedrichshafen, einer der größten Flughäfen in Baden-Württemberg, der laut Prognosen weiter wachsen wird. Zudem ist sie der Nord-Süd-Hauptzubringer zur Messe Friedrichshafen, dem zurzeit zweitgrößten Messestandort in Baden-Württemberg. Sie ist die Nord-Süd-Hauptanbindung zum Güterverkehrszentrum Ulm, eines der derzeit größten Güterumschlagzentren in Baden-Württemberg, das sich allerdings noch im Bau befindet und nach dem Vollausbau jährlich 120.000 Umschläge abwickeln kann. Eines der größten Industriegebiete in Baden-Württemberg, das Industriegebiet Ulm-Donautal, liegt ebenfalls an der B 30. Die B 30 ist auch der Nord-Süd-Hauptzubringer zu den touristischen Zentren, mit großräumiger Erholungsinfrastruktur, am mittleren Bodensee sowie in Oberschwaben und gleichzeitig die Hauptverbindung des Oberzentrums Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit dem Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm, eines der wenigen Doppelzentren in Deutschland. Als oberzentrale Verbindung dient sie nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), die vor allem festlegen, wie funktionsfähige Verkehrsnetze zu planen sind, dem großräumigen Verkehr und steht damit über regionalen Achsen.

Wie an einer Perlenkette reihen sich an der B 30 die zentralen Orte, in einer Konzentration, wie sie nicht an der A 7 von Ulm bis Memmingen und der A 96 von Memmingen bis Lindau erreicht wird. Die B 30 verbindet zwei Oberzentren, bindet dabei drei Oberzentren und drei Mittelzentren an. Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung verbindet sie zwei Oberzentren und bindet sechs Mittelzentren an. Oberzentren sind die Städte von höchster Bedeutung, die spezialisierte Infrastruktur für ein Umland bündeln. So sind unter anderem alle Landeshauptstädte Oberzentren. Mittelzentren wirken auf ihr Umfeld entsprechend eine Stufe tiefer als Oberzentren. Der Einzugsbereich der rund 102 km langen Bundesstraße umfasst mit Stand 2008 rund 848.050 Einwohner.

Die B 30 nimmt den kompletten Verkehr der aufgegebenen A 89 (Ulm - Friedrichshafen) auf. Zudem nimmt sie einen großen Teil des Verkehrs der ebenfalls aufgegebenen A 85

(Ravensburg - Stuttgart) auf und bildet zusammen mit der A 8 die Hauptachse der Landkreise Ravensburg und Biberach mit der Metropolregion Stuttgart.

Über die B 30 laufen mehrere oberzentrale Doppelrelationen:

- Über den Abschnitt Weingarten-Ravensburg verlaufen die Relationen:
 - Tübingen/Reutlingen - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten und
 - Ulm/Neu-Ulm - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten.
- Mit dem Bau der Querspange der B 311 von Erbach zur B 30 bei Dellmensingen werden in naher Zukunft über den Abschnitt Ulm - Dellmensingen darüber hinaus die Relationen:
 - Ulm/Neu-Ulm - Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten und
 - Ulm/Neu-Ulm - Villingen-Schwenningen laufen.

Seit der Einführung der Lkw-Maut dient die B 30 nachweislich als eine der am stärksten betroffenen Mautausweichstrecken in Baden-Württemberg mit ständig steigenden Belastungen, wie die automatische Verkehrsdauerzählstelle bei Oberessendorf nachweist.

Darüber hinaus dient sie als Ausweichstrecke bei Staus auf der A 7 und A 96. So wird bei Ulm auf der A 7 auf die B 30 als Ausweichstrecke mit entsprechender Beschilderung verwiesen.

Damit erfüllt die B 30 mehr Funktionen als die meisten Bundesstraßen und manche Autobahnen.

Defizite

Die Bundesstraße 30 genügt schon lange nicht mehr den Anforderungen an ein modernes, sicheres und leistungsfähiges Straßennetz. Zu großen Teilen stammen die Ausbaustandards aus den 60er und 70er Jahren mit entsprechend uneinheitlicher Streckencharakteristik. Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) ist sie alleine aufgrund der zahlreichen Ortsdurchfahrten "nicht vertretbar." Sowohl nach dem Highway Capacity Manual 2000 (HCM 2000), als auch dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ist sie abschnittsweise überlastet. Dies betrifft insbesondere Ortsdurchfahrten.

Die B 30 ist zurzeit sowohl von Ravensburg bis Friedrichshafen, aber auch von Baidt bis Biberach einerseits nicht in der Lage das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen, andererseits wird die Bevölkerung in den Orten unnötig mit den negativen Folgen des hohen, sehr hohen bis herausragenden Verkehrsaufkommens belastet. Dies betrifft auf dem Abschnitt Baidt - Biberach insbesondere den Schwerverkehr, während sich auf dem Abschnitt Ravensburg - Friedrichshafen ab Meckenbeuren eine Ortsdurchfahrt an die Nächste anschließt.

Dabei sind Ortsdurchfahrten auf oberzentralen Verbindungen besonders problematisch und nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung "nicht vertretbar". Nach dem Stand der Technik sollten oberzentrale Verbindungen ortsdurchfahrtsfrei sein. Dies ist in Deutschland fast überall der Fall, bis auf wenige Ausnahmen, wie der B 30. Vor allem Ortsdurchfahrten führen zu einem deutlichen Bruch in der Streckencharakteristik mit den bekannten Folgen, wie vermehrte Unfälle. Vor allem innerhalb oberzentraler Verbindungen führen Ortsdurchfahrten zu deutlichen Nutzungskonflikten. In vielen Fällen ist die Aufenthaltsfunktion ausgeschlossen. Die Funktionen sind deshalb oft getrennt, die Funktionsüberlagerung ist problematisch, meist treten schwerwiegende Konflikte auf, die sich nur mit besonders hohem Aufwand befriedigen lassen. Zudem werden Erreichbarkeitsdefizite verschärft.

Die Ortsdurchfahrten Enzisreute und Gaisbeuren sind mit Stand 2005 mit 20.000 Kfz/24h, wie auch die Ortsdurchfahrt Ravensburg mit 25.500 Kfz/24h eine der am höchsten belasteten Ortsdurchfahrten im Bundesstraßennetz im Bundesgebiet. Hinzu kommt das für Bundesstraßen sehr hohe Schwerverkehrsaufkommen von durchschnittlich 1.500 schweren Kfz/24h, wobei in Ravensburg deutlich weniger Schwerverkehr als in Enzisreute und Gaisbeuren anzutreffen ist. Zum Vergleich wurde, ebenfalls mit Stand 2005, auf deutschen Bundesstraßen eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 9.200 Fahrzeuge mit einer Schwerverkehrsbelastung von 872 schweren Kfz pro Tag gezählt. Die durchschnittlichen Belastungen von Ortsdurchfahrten liegen in Baden-Württemberg mit 7.000

Kfz/24h und 337 schwere Kfz/24h noch weiter darunter. Da die Verkehrsbelastungen auf den Bundesstraßen in Baden-Württemberg im Mittel um ca. 45 Prozent höher liegen, als der Bundesdurchschnitt, ist davon auszugehen, dass in den meisten anderen Bundesländern die Werte noch weiter darunter liegen. Diese darunterliegenden Werte und im Vergleich niedrigen Belastungen werden anderenorts bereits als untragbar empfunden und reichen dafür aus, dass Hunderte Ortsumgehungen im Bundesverkehrswegeplan 2003 mit diesen oder noch niedrigeren Belastungen enthalten sind, viele davon im "Vordringlichen Bedarf."

Die Unfallentwicklung ist besorgniserregend. Insgesamt ist die B 30 eine Bundesstraße mit einer Spezialisierung auf schwerwiegende Unfälle. Alleine von 2005 bis 2009 ereigneten sich 838 Unfälle mit 639 Verletzten und 25 Toten. Das bedeutet, dass sich auf der B 30 rund 40 Prozent mehr tödliche Unfälle ereigneten, als auf anderen Bundesstraßen in Deutschland. Das Problem ist nicht, dass dies nur von 2005 bis 2009 so war, sondern bereits seit Jahrzehnten so ist, sich nur auf ausgebauten Abschnitten erheblich verbessert hat und voraussichtlich auf absehbare Zeit nicht enden wird. Ein Unfallschwerpunkt ist dabei der im "Weiteren Bedarf" enthaltene Abschnitt Baidt - Biberach, wobei das Land Baden-Württemberg inzwischen zugibt, dass dies auf den Teilabschnitt von Enzisreute bis zum Beginn der Ausbaustrecke nördlich von Baidt zutrifft.

Der Nichtausbau, der B 30 führt, auch zu erheblichen ökonomischen Schäden, die aus der Verzögerung des Ausbaus resultieren. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geht nach dem vollständigen Ausbau von einem daraus resultierenden jährlichen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 42,8 Millionen Euro aus. Mit jedem Jahr, das der Ausbau der B 30 aufgeschoben wird, werden 42,8 Millionen Euro an Volksvermögen vernichtet. Dieser ökonomische Schaden beläuft sich in nur 11,5 Jahren auf rund eine halbe Milliarde Euro.

Ausblick

In Zukunft ist mit keinem Rückgang der Verkehrsaufkommen auf der B 30 zu rechnen. Im Gegenteil werden diese weiter steigen, wie inzwischen am Beispiel für den Teilraum Bad Waldsee ein Gutachten der Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner aus Aalen bestätigt. Die B 30 verläuft durch eine Wachstumsregion. Nach dem PROGNOSE Branchen-Zukunftsatlas gehören der Bodenseekreis sowie die Landkreise Ravensburg und Biberach zu den zukunftsfähigsten in Deutschland.

Die Untersuchung "Die demographische Zukunft in Europa" des Berlin-Instituts, der "Stadtentwicklungsbericht 2008" des Bundes, sowie die "Bevölkerungsvorausrechnung bis 2030" des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg kommen alle zum Entschluss, dass die Bevölkerung in der Region noch bis 2025 weiter wachsen wird, während es in anderen Regionen zu teils dramatischen Rückgängen kommt. Erst nach 2025 wird die Bevölkerung stagnieren. In den nächsten Jahren erreichen immer mehr Jugendliche das fahrfähige Alter, der Anteil der Alten ist dabei im bundesweiten Vergleich niedrig. Der Trend geht hin zu kleineren Wohnungsgrößen und der Zunahme der zurückgelegten Wege. Dadurch werden die Verkehrsaufkommen auch bei rückläufigem Bevölkerungsstand noch steigen. Langfristig ist dennoch mit einem Rückgang zu rechnen. Der Personenverkehr ist aber nicht das zukünftige Problem, sondern der Güterverkehr.

Die "Verkehrsprognose 2025" im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geht von einem weiteren Verkehrswachstum, vor allem beim Güterverkehr, aus. Durch den absehbaren Ausbau und der Ergänzung des umliegenden Straßennetzes wird es voraussichtlich auf der B 30 zusätzlich zu induziertem Verkehr und einer Umlenkung, vor allem des schweren Güterverkehrs, kommen. So wird mit der Vollendung der Ortsumgehung Ravensburg (ca. 2015) ebenso mehr Verkehr auf den Abschnitt Baidt - Biberach zukommen, wie auch mit der Fertigstellung der zweiten Röhre des Pfändertunnels in Österreich (ca. 2013) und mit dem Weiterbau der B 10/B 30 bei Ulm bis zur A 7 (ca. 2025-2030). Die B 30 gerät damit immer mehr in den Güterverkehr des Transeuropäischen Netzes. Gleichzeitig wird die Elektrifizierung der Südbahn diesen Trend nur bremsen, aber nicht aufhalten können.

Die "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025" (Verkehrsprognose 2025) geht im Bundesdurchschnitt vom Bezugsjahr 2004 auf das Prognosejahr 2025 von einer Steigerung des Straßenverkehrsaufkommens um 19,4 % beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und um 74,0 % beim Güterverkehr aus. Vor allem wird es zu einer drastischen Zunahme des Transitverkehrs kommen. Rapide wird der Lkw-Verkehr steigen, vor allem durch größere Transportweiten. Der grenzüberschreitende Güterverkehr wird sehr

stark zunehmen und bereits 2025 rund 20 Prozent an der Gesamttransportleistung betragen. Dabei ist die Entwicklung von Region zu Region unterschiedlich. Eine der im bundesweiten Vergleich am stärksten betroffenen Kreise ist der Landkreis Ravensburg. Hier werden sowohl Transportleistungen, als auch Transportweiten erheblich zunehmen. Weiterer Mehrverkehr wird auf die B 30 durch geplante Verkehrsumlenkungen von der B 10, B 28, B 311, B 312, B 32, B 33, B 465, B 467, L 267, L 284, L 314, L 328a, L 329, K 7980, K 7981 und K 7983 zukommen.

Die B 30 dient seit der Einführung der Lkw-Maut als beliebte Ausweichstrecke, was sie voraussichtlich auch nach der geplanten Einführung der Lkw-Maut, auf dem Streckenabschnitt Ulm - Biberach, bleiben wird, da es insgesamt immer noch zu Einsparungen kommen wird. Zurzeit befindet sich in Österreich die zweite Röhre des Pfändertunnels im Bau, so dass mit der Gesamtfertigstellung bis 2013 zu rechnen ist. Rund 3,9 Prozent der europäischen Güterverkehre auf der Straße führen von Deutschland nach Italien - wohl der gemerkt, der europäischen. Diese werden zurzeit vor allem über Österreich und dem Brennerpass abgewickelt. Der bestehende 1-röhrige Pfändertunnel ist zurzeit unattraktiv, da er mit einer Belastung von 26.000 Kfz/24h mit Stand 2008 als überlastetes Nadelöhr gilt. Mit der Fertigstellung des 2-röhrigen Tunnels geht die ASFINAG bis 2020 von einem Verkehrsaufkommen von 46.000 Kfz/24h aus. Dabei wird sich der Schwerverkehr auf 4.350 schwere Kfz/24h beinahe verdoppeln. Vor allem ausländische Lkw weichen auf die kostenlosen Bundesstraßen aus. So ist nach der Fertigstellung des Pfändertunnels mit noch mehr Mautausweichverkehr auf die B 31 von Kressbronn bis Lindau, die B 467 von Kressbronn bis Oberhofen und die B 30 von Oberhofen bis Ulm zu rechnen. Vor allem in der Hinsicht, dass auf der B 30 die letzte besonders hinderliche Ortsdurchfahrt Ravensburg in absehbarer Zeit entfällt, ist zu befürchten, dass der Mautausweichverkehr noch erheblich ansteigen wird.

Untersuchungen zeigen, dass durch die Elektrifizierung der Südbahn der Verkehr auf der B 30 kaum abnehmen wird. So kommt die BVU-Untersuchung "Bewertung von Investitionen deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf der NEAT" zum Schluss, dass durch die Elektrifizierung der Südbahn es zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in einer Größenordnung von 41 Millionen Pkw-km kommen kann. Dies betrifft die komplette B 30, die B 31 von Friedrichshafen bis Lindau sowie weitere Straßen des weiter untergeordneten Netzes. Alleine über die B 30 wurden mit Stand 2005 jährlich aber mehr als 625 Millionen Pkw-km abgewickelt. Würde die Minderung 1 zu 1 übertragen, so ergäbe dies eine Minderung von gerade einmal 6,6 %. Vorausgesetzt, dass entlang der Südbahn alle Güterbahnhöfe wieder eröffnet werden und diese rege genutzt werden, könnte der Straßengüterverkehr auf der B 30 um bis zu 540 Fahrzeuge pro Tag im Durchschnitt

abnehmen, was auch nur einem Teil der Gesamtbelastung entspricht und im Übrigen unwahrscheinlich ist. Der Transport per Lkw zum Güterverkehrszentrum Ulm fällt unter den Nahverkehr und bietet für die Wirtschaft Vorteile gegenüber zwei Umschlägen per Bahn.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass die Verkehrsbelastung auf der B 30 in Zukunft zunehmen wird, auch wenn es anderenorts zu Abnahmen kommt. Das inzwischen vorliegende Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das für die Region Bodensee-Oberschwaben in der Gesamtschau eine Abnahme der Verkehrsbelastungen von 2015 auf 2025 um 1 bis 10 prognostiziert, berücksichtigt nicht einzelne Verkehrsachsen, auf denen es durchaus zu Zunahmen kommen kann.

Zusammenfassung

Die B 30 ist eine Bundesstraße, die Aufgaben einer Autobahn erfüllt. Ihr wird zum Verhängnis, dass sie als Bundesstraße gewidmet ist, obwohl sie mehr Funktionen erfüllt als die meisten Bundesstraßen und manche Autobahnen. Sie ist eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen im Bundesgebiet.

Der Bestand genügt schon lange nicht mehr den Anforderungen an ein modernes, sicheres und leistungsfähiges Straßennetz. Auch finden sich drei der am höchsten belasteten Ortsdurchfahrten im Bundesfernstraßennetz im Verlauf der B 30. Der Ausbau zieht sich bereits seit Jahrzehnten mit jahrelangen Stillständen hin. Selbst vorläufige Maßnahmen, wie der 3-streifige Ausbau auf einem verhältnismäßig kurzen Teilabschnitt zieht sich bereits seit den 90er Jahren hin.

Die B 30 ist für ein Wirtschaftsland angesichts ihrer Bedeutung und des derzeitigen Ausbaustand nicht tragbar. Dennoch befindet sich im derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 nur der Abschnitt Ravensburg - Friedrichshafen im "Vordringlichen Bedarf." Der Abschnitt Baidt - Biberach befindet sich komplett im "Weiteren Bedarf", ist weitestgehend ohne Planung und nicht in der Prioritätenliste des Landes Baden-Württemberg enthalten. Dabei finden sich auf diesem Abschnitt zwei der am höchsten belasteten Ortsdurchfahrten im Bundesfernstraßennetz. Auch häufen sich besonders schwerwiegende Unfälle.

Kurzfassung

Begründung des Ausbaus der Bundesstraße 30

Geschichte

- Seit 3800 vor Christus Nord-Süd-Achse,
- Römerstraße,
- Entwicklung im 14. und 15. Jahrhundert zur bedeutendsten Handelsstraße,
- Staats- und Poststraße, auf der neben der Obrigkeit auch Eilwagen verkehrten,
- Lange Zeit einzige Nord-Süd-Verbindung in die Schweiz und nach Italien,

- 1926 höchste Dringlichkeit im Vorentwurf zum geplanten Kraftwagenstraßennetz,
- Einstellung aller Planungen im Zweiten Weltkrieg,
- 1957 Aufnahme in den Ausbauplan der Bundesfernstraßen,
- 1960er Jahre: Ausbau von Ortsdurchfahrten,
- 1969 Linienbestimmung einer Autobahn von Günzburg nach Friedrichshafen,

- 1970er Jahre: Ausbau von Ortsdurchfahrten,
- 1976 Baubeginn der A 89,
- 1979 Streichung der A 89 mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 und Umbenennung der fertiggestellten Abschnitte in B 30,
- 1990 Einsparungen durch die Wiedervereinigung Deutschlands,
- 1995 Eröffnung des letzten aus regulären Haushaltsmitteln finanzierten Abschnitts,

- 2001 Eröffnung eines privat vorfinanzierten Abschnitts,
- Seit den 90er Jahren 3-streifiger Ausbau zwischen Oberessendorf und Biberach-Jordanbad auf einer Gesamtlänge von 7,84 km mit jahrelangen Stillständen, Fertigstellung nun bis 2016 geplant.
- Heute ungefähr zur Hälfte fertiggestellt. Zu großen Teilen Ausbauzustand der 60er und 70er Jahre. Mit Ausnahme von dringenden Ersatz- und Instandhaltungsarbeiten, sowie des vorgesehenen 3-streifigen Ausbaus auf einer Länge von 7,84 km, vor allem auf dem Abschnitt Baidt - Biberach seit Jahrzehnten keine Investitionen. Von Ravensburg bis Friedrichshafen im Bundesverkehrswegeplan 2003 im "Vordringlichen Bedarf", von Baidt bis Biberach im "Weiteren Bedarf." "Weiterer Bedarf" bedeutet Planungsverbot.

Bedeutung

- Nord-Süd-Hauptlinie für den Durchgangsverkehr im südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg,
- Mit bis zu 40.500 Kfz/24h eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen im Deutschland,
- Nord-Süd-Hauptverbindung zum Flughafen Friedrichshafen,
- Nord-Süd-Hauptverbindung zur Messe Friedrichshafen,
- Nord-Süd-Hauptanbindung zum Güterverkehrszentrum Ulm,

- Nord-Süd-Hauptanbindung zum Industriegebiet Ulm-Donautal, einem der größten Industriegebiete in Baden-Württemberg,
- Nord-Süd-Hauptzubringer zu den touristischen Zentren am mittleren Bodensee und in Oberschwaben,
- Hauptverbindung des Oberzentrums Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit dem Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm (oberzentrale Verbindung),
- Zusammen mit der A 8 Hauptverbindung der Landkreise Ravensburg und Biberach mit der Metropolregion Stuttgart,
- Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung für den großräumigen Verkehr bestimmt und damit höhere Bedeutung als regionale Achsen,

- Höhere Konzentration der zentralen Orte, als an der A 7 und A 96,
- Verbindet zwei Oberzentren, bindet dabei drei Oberzentren und drei Mittelzentren an (raumordnerische Sicht),
- Verbindet nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung zwei Oberzentren und bindet sechs Mittelzentren an (verkehrsplanerische Sicht),
- Der Einzugsbereich umfasst mit Stand 2008 rund 848.050 Einwohner,
- Nimmt den kompletten Verkehr der aufgegebenen A 89 (Ulm - Friedrichshafen) auf,

- Nimmt einen großen Teil des Verkehrs der aufgegebenen A 85 (Ravensburg - Stuttgart) auf,
- Über die B 30 läuft eine oberzentrale Doppelrelation,
- Eine zweite oberzentrale Doppelrelation kommt in naher Zukunft hinzu,
- Dient seit der Einführung der Lkw-Maut als eine der am stärksten betroffenen Mautausweichstrecken in Baden-Württemberg mit ständig steigenden Belastungen,
- Dient als Ausweichstrecke bei Staus auf der A 7 und A 96.

- Die B 30 erfüllt damit mehr Funktionen als die meisten Bundesstraßen und manche Autobahnen.

Defizite

- Genügt nicht den Anforderungen an ein modernes, sicheres und leistungsfähiges Straßennetz,
- Ausbaustandards zum größten Teil aus den 60er und 70er Jahren,
- Nicht für die vorhandenen Verkehrsbelastungen bemessen,
- Uneinheitliche Streckencharakteristik,
- Nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung alleine aufgrund der zahlreichen Ortsdurchfahrten "nicht vertretbar",

- Abschnittsweise überlastet nach dem Highway Capacity Manual 2000,
- Abschnittsweise überlastet nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen,
- Insbesondere in Ortsdurchfahrten überlastet,
- Sowohl von Ravensburg bis Friedrichshafen, aber auch von Baidt bis Biberach nicht in der Lage das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen,
- Hohes bis herausragendes Verkehrsaufkommen, insbesondere beim Schwerverkehr,

- Schwerwiegende Nutzungskonflikte in den Ortsdurchfahrten,
- Ortsdurchfahrten verschärfen Erreichbarkeitsdefizite,
- Unnötige Belastung der Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten,
- Drei der am höchsten belastete Ortsdurchfahrten im Bundesstraßennetz,
- Besorgniserregende Unfallentwicklung,

- Spezialisierung auf schwerwiegende Unfälle,
- Alleine von 2005-2009, 838 Unfälle mit 639 Verletzten und 25 Toten,
- Rund 40 Prozent mehr tödliche Unfälle, als auf anderen Bundesstraßen in Deutschland,
- Durch den Nichtausbau entstehen jährlich ökonomische Schäden in Höhe von 42,8 Millionen Euro.

Ausblick

- Bevölkerung nimmt in der Region bis 2025 zu und dann erst leicht ab. Aber nicht der Personenverkehr, sondern der Güterverkehr ist das zukünftige Problem,
- Verkehrsaufkommen werden weiter steigen,

- Güterverkehr wird steigen,
- Grenzüberschreitender Güterverkehr wird drastisch steigen,
- 3,9 Prozent der europäischen Güterverkehre auf der Straße führen bereits heute von Deutschland nach Italien,

- Vor allem ausländische Lkw weichen im Europaverkehr auf kostenfreie Strecken aus, da bei ihnen meist die Zeit keine so große Rolle, wie die Kosten spielt,
- Landkreis Ravensburg bis 2025 bundesweit von den höchsten Steigerungen im Straßengüterverkehr betroffen,
- Mehr Verkehr durch Vollendung der Ortsumgehung Ravensburg,
- Mehr Verkehr durch geplante Verkehrsumlenkungen,
- Der Pfändertunnel gilt zurzeit als überlastet und ist unattraktiv. Dadurch mehr Schwerverkehr nach der Fertigstellung der zweiten Röhre des Pfändertunnels von 2013 an steigend,

- Mehr Schwerverkehr durch die Verlängerung der B 10/B 30 bei Neu-Ulm zur A 7,
- Durch die Steigerung der Attraktivität für den Mautausweichverkehr, stärkere Einbindung in den Güterverkehr des Transeuropäischen Netzes,
- Elektrifizierung der Südbahn kann das Verkehrswachstum bremsen, aber nicht stoppen.

Ausführliche Informationen und Nachweise unter www.B30neu.de