## **Daten und Fakten**

# Ausbau der Bundesstraße 30

Projekt BW 6512 Biberach/Jordanbad -Enzisreute (Egelsee)

- KURZFASSUNG -



"Initiative B 30"

Franz Fischer, Alter Bühlweg 8, 88339 Bad Waldsee

• info@b30neu.de • www.b30neu.de

1. Ausgabe

Stand: 23. Okt. 2011

#### Kurzfassung

Diese Broschüre kann auch im Format DIN A4, sowie als 64-seitige Komplettfassung unter folgender Adresse bezogen werden:

www.lulu.com/spotlight/franzfischer

# Inhalt

Zielsetzung	5
Anlass	5
Alternative	5
Grundlagen	7
Bundesstraße 30	
Aktueller Ausbaustand der B 30	9
Einordnung im Grundnetz der Bundesfernstraßen	11
Verkehrsbedeutung	15
Unfallentwicklung	19
Bedeutung der Bundesstraße 30	21
Defizite der Bundesstraße 30	23
Zukünftige Entwicklung	25
Projekt BW 6512	27
Anwendung von Regelquerschnitten	31

## Zielsetzung

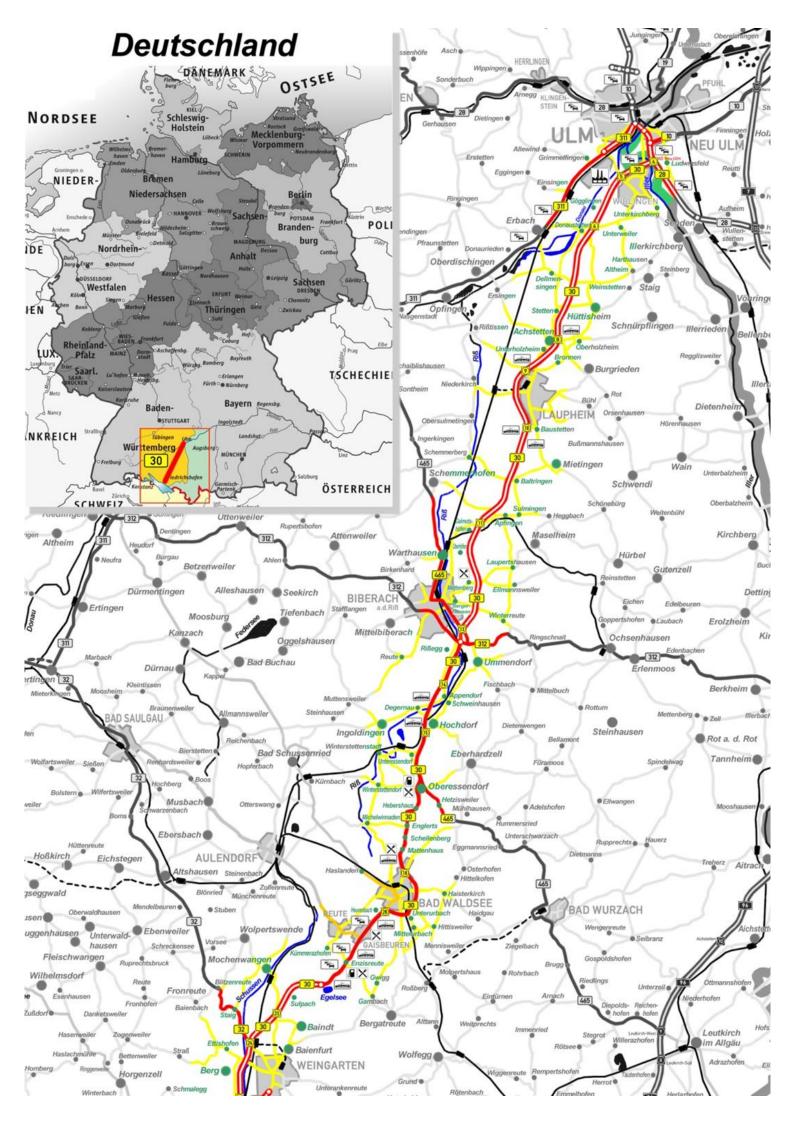
Der Bau der Bundesautobahn 89 (Günzburg - Ulm - Biberach - Ravensburg - Friedrichshafen) wurde Ende der 1970er Jahre eingestellt. Alternatives Ziel ist der durchgängige 4-streifige Ausbau der Bundesstraße 30 von Ulm bis Friedrichshafen. Siedlungsbereiche und Menschen sollen entlastet, die Verkehrssicherheit erhöht, Erreichbarkeitsdefizite zwischen den zentralen Orten und touristischen Zentren behoben und bessere Standortbedingungen für die Wirtschaft geschaffen werden.

## **Anlass**

Aktueller Anlass ist die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans bis 2015. Die B 30 von Biberach/Jordanbad bis Enzisreute (Egelsee) befindet sich zurzeit in der Kategorie "Weiterer Bedarf" des noch geltenden Bundesverkehrswegeplans 2003. Das bedeutet, dass keine Planung erfolgen darf. Für eine Planung und Realisierung ist die Aufstufung in eine Kategorie mit Planungsrecht, dem "Vordringlichen Bedarf" erforderlich. Dies kann nur mit der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans geschehen. Der Bundesverkehrswegeplan wird nur alle 10 bis 15 Jahre fortgeschrieben. Die Vorarbeiten zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 haben bereits begonnen. Voraussichtlich in 2013 wird das Regierungspräsidium konkrete Schritte einleiten. Bis dahin ist eine einheitliche regionale Position erforderlich, um das Projekt voranbringen zu können.

## **Alternative**

Weiterhin unnötige Belastung der Menschen in höchst belasteten Ortsdurchfahrten, insbesondere vom Schwerverkehr. Zunehmende Erreichbarkeitsdefizite mit der Zunahme der Verkehrsstärken. Verschlechterung der Verbindung der zentralen Orte, sowie der Standortbedingungen für die Wirtschaft und den Tourismus. Weiterhin abnehmende Verkehrssicherheit bei einer bereits bisher sehr hohen Anzahl an schwerwiegenden Unfällen. Keine Aussicht auf die Einleitung von nachhaltigen Maßnahmen zur Verbesserung bis zur nächsten Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans voraussichtlich um das Jahr 2030. Kein Baubeginn vor dem Jahr 2045.



## Grundlagen

#### Bundesverkehrswegeplan

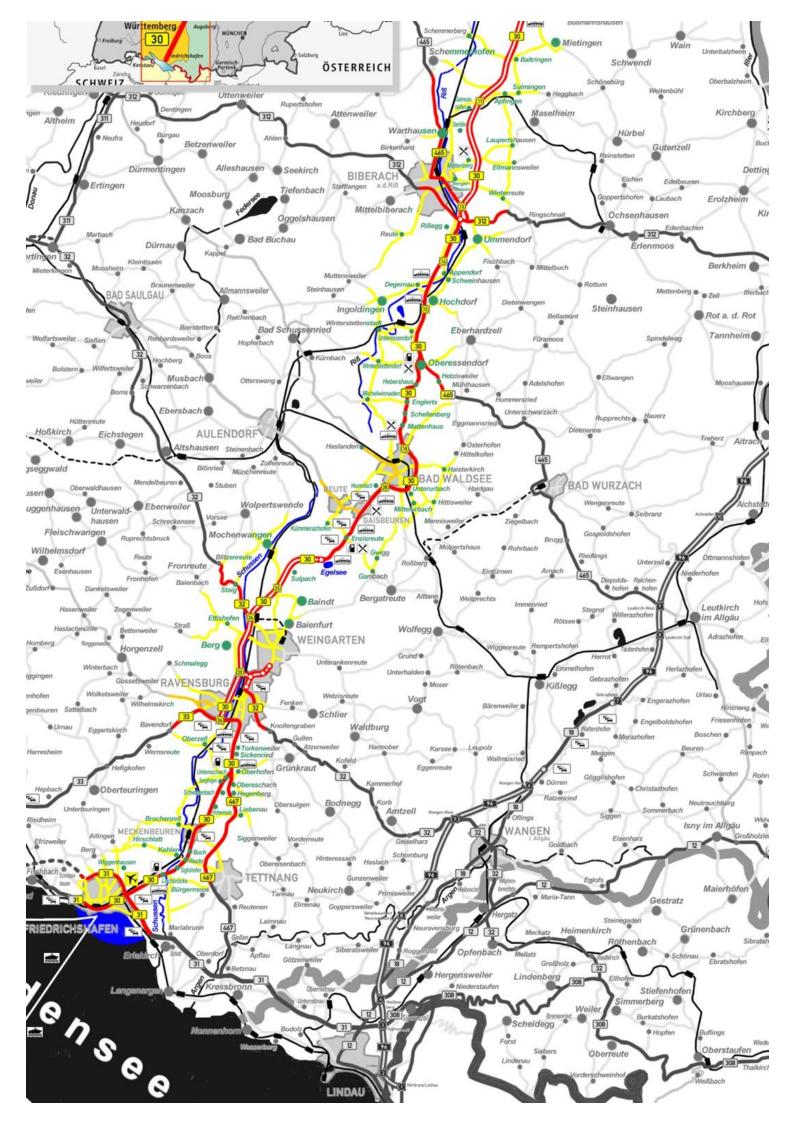
Der Bundesverkehrswegeplan regelt die Investitionen des Bundes in seine Verkehrswege für einen Zeitraum von eirea 10 bis 15 Jahren. Die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Verkehrswege des Bundes sind die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), die Schienenwege des Bundes sowie die Bundeswasserstraßen. Innerhalb des Bundesverkehrswegeplans sind Neu- und Ausbauvorhaben, sowie Ortsumgehungen von Bundesfernstraßen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten. Etwa alle 10 bis 15 Jahre wird ein neuer Bundesverkehrswegeplan durch Kabinettsbeschluss der Bundesregierung gefasst. Die für notwendig erachteten Verkehrswege werden in zwei grobe Kategorien den "Weiteren Bedarf" und "Vordringlichen Bedarf" eingestuft.

#### Kategorie "Weiterer Bedarf"

Die Realisierung dieser Projekte legt der Deutsche Bundestag mittels seiner jährlichen Haushaltspläne fest. Durch die Haushaltssituation des Bundes bedeutet dies, dass für Projekte im "Weiteren Bedarf" grundsätzlich keine Gelder zur Verfügung stehen. Projekte im "Weiteren Bedarf" dürfen nur in Ausnahmefällen geplant werden, wenn diesen im Bundesverkehrswegeplan ein Planungsrecht anerkannt wird und der Bund der Planung ausdrücklich zustimmt. Liegt kein Planungsrecht vor, besteht ein Planungsverbot. Für Projekte im "Weiteren Bedarf" ohne Planungsrecht stehen während der Laufzeit eines Bundesverkehrswegeplans in der Praxis keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Sie dürfen nicht geplant und gebaut werden.

### Kategorie "Vordringlicher Bedarf"

Die Realisierung dieser Projekte wird schnellstmöglich angestrebt. Diese Projekte haben den vollen Planungsauftrag. Die Finanzierung wird weitestgehend sichergestellt. Es besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag. Die Planung ist schnellstmöglich bis zur Planreife zu bringen und die Projekte zu realisieren.



## Aktueller Ausbaustand der B 30

Über eine Länge von rund 102 km verbindet die Bundesstraße 30 Ulm/Neu-Ulm über Laupheim, Biberach, Bad Waldsee, Weingarten, Ravensburg und Meckenbeuren mit Friedrichshafen am Bodensee. Davon sind mit Stand 2011:

- 42,1 km 1-bahnig (normale Bundesstraße, 1 Fahrstreifen je Richtung),
- 5,4 km 1-bahnig (3-streifig) und
- 54,5 km 2-bahnig (autobahnähnlich, 2 Fahrstreifen je Richtung).

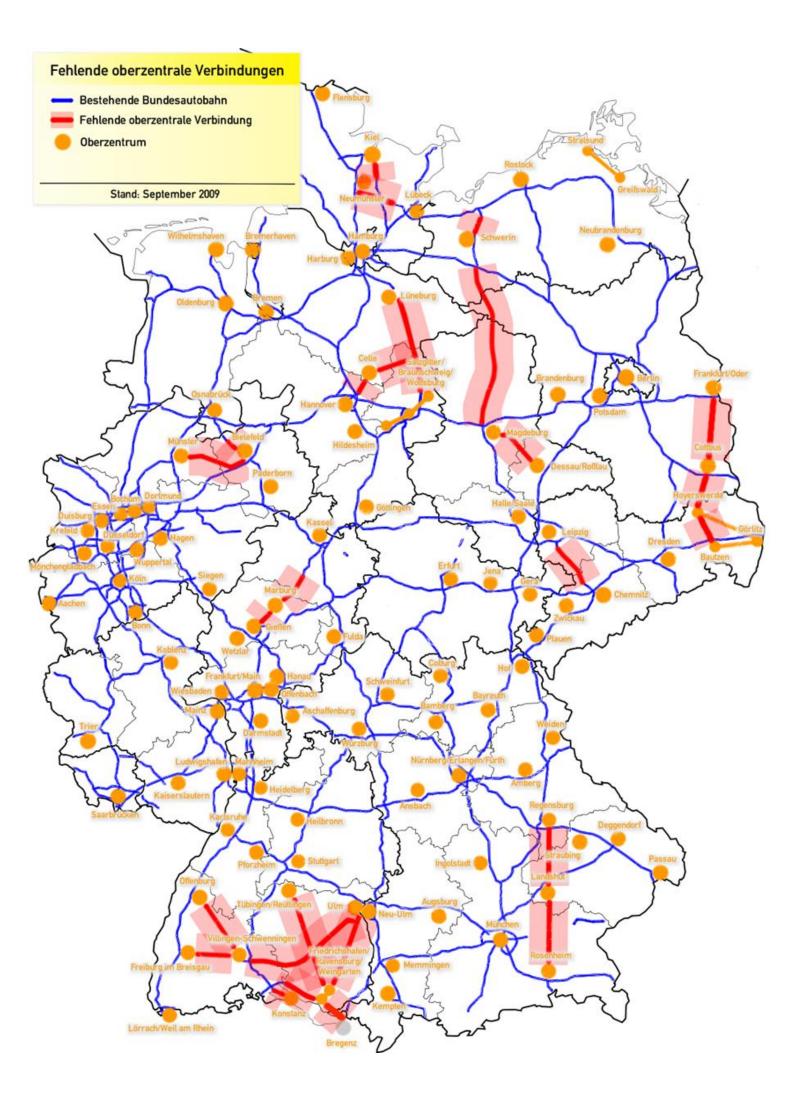
Für den bisher vorgesehenen Vollausbau (4-streifiger autobahnähnlicher Ausbau) fehlen zurzeit

- im Landkreis Biberach ca. 14 Ausbau-km,
- im Landkreis Ravensburg ca. 22 Ausbau-km und
- im Bodenseekreis ca. 14 Ausbau-km.

Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003:

- Biberach/Jordanbad Enzisreute (Egelsee) Weiterer Bedarf ca. 31 km
- Ravensburg-Süd Friedrichshafen Vordringlicher Bedarf ca. 19 km

Nach der Realisierung der B 30 von Ravensburg bis Friedrichshafen, bis voraussichtlich um 2025 bis 2030 wird die B 30 nur noch zwischen Biberach und dem Egelsee (südlich von Enzisreute) nicht ausgebaut sein. Als letzte beide echten Ortsdurchfahrten verbleiben Gaisbeuren und Enzisreute. Die Orte Mattenhaus, Schellenberg, Englerts, Hebershaus und Oberessendorf sind direkt betroffen. Im Zuge des vorläufigen 3-sreifigen Ausbaus bei Unteressendorf ist bereits eine ortsfernere Verlegung geplant.

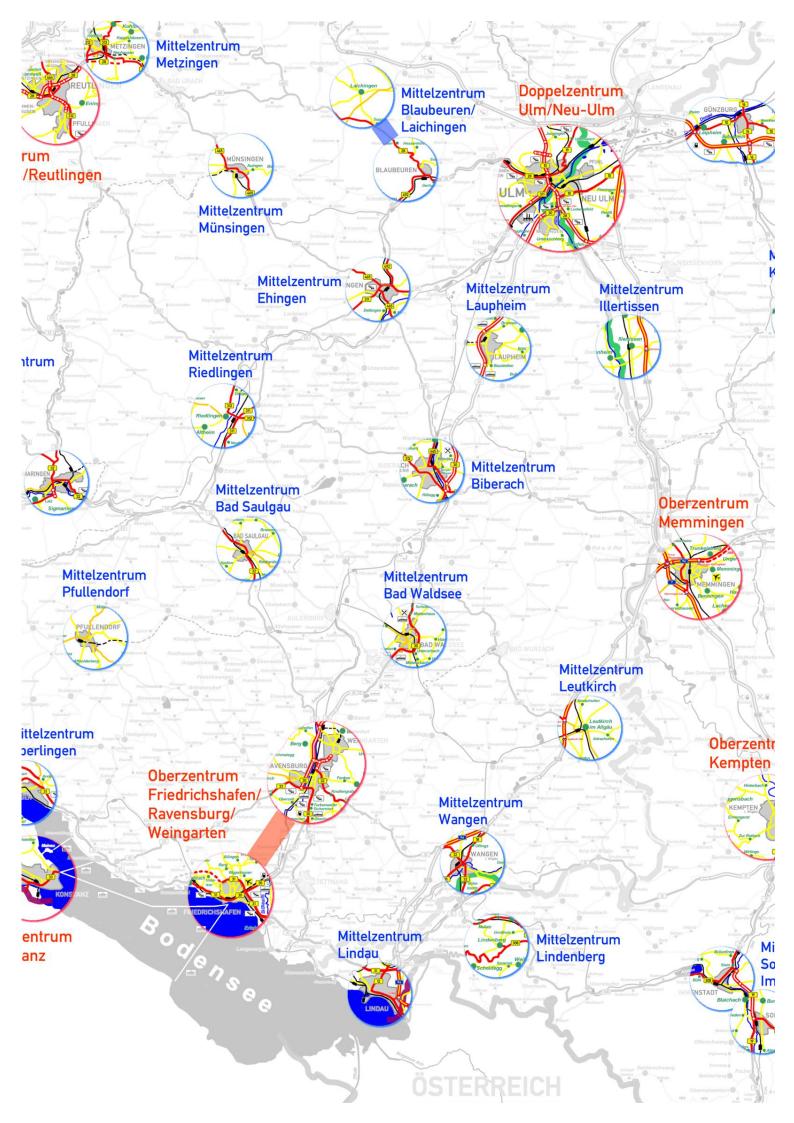


## Einordnung im Grundnetz der Bundesfernstraßen

#### Hautverkehrsachse für den Fernverkehr

Die B 30 ist eine echte Hautverkehrsachse für den Fernverkehr. Nur noch wenige Hauptachsen in Deutschland mit derselben Bedeutung befinden sich in einem ähnlichen Ausbauzustand. Siehe Karte.

Ausschlaggebend für die Bedeutung einer Straße ist nicht deren Widmung als "Bundesstraße" oder "Autobahn", sondern deren Verkehrsbedeutung. Diese wird unter anderem von den Orten beeinflusst, die verbunden und angebunden werden.



#### Städte von höchster Bedeutung

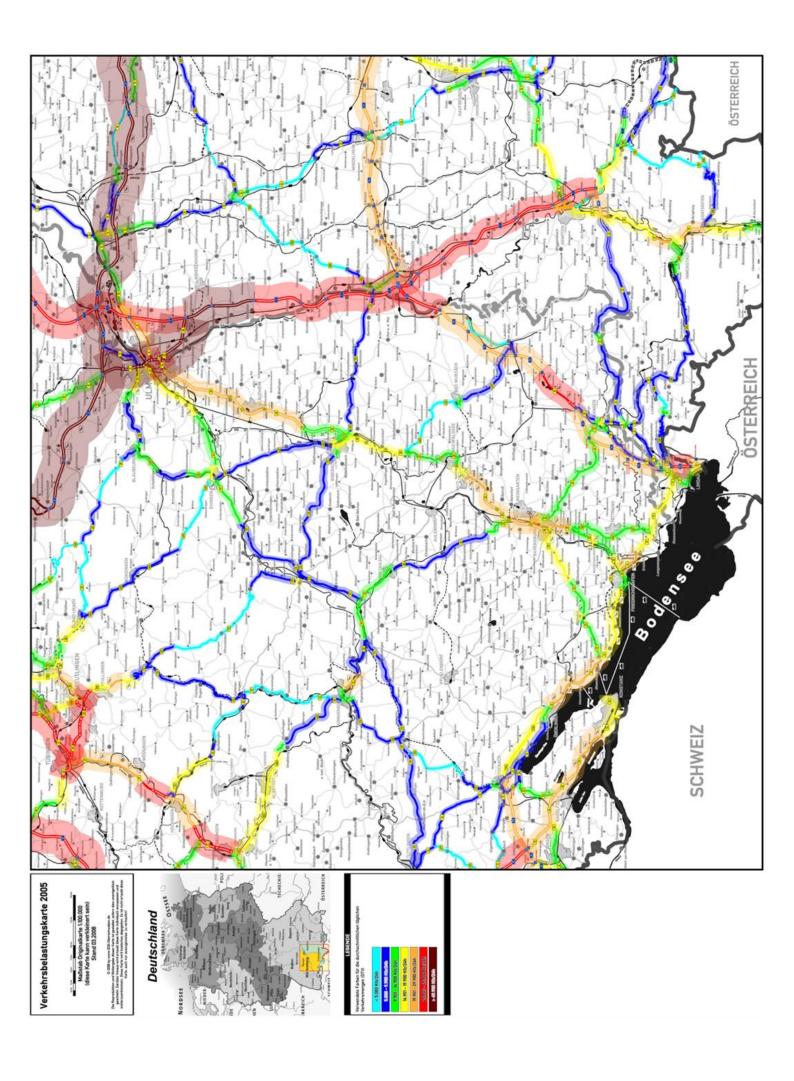
Oberzentren sind die Städte von höchster Bedeutung, die innerhalb und auch außerhalb von Metropolregionen existieren. So sind zum Beispiel alle Landeshauptstädte Oberzentren. Die Städte von zweithöchster Bedeutung sind die Mittelzentren. Beide Zentren zeichnen sich durch die Bündelung von Infrastruktur für ein Umland aus. Hierzu gehören u. a. Industrie und Gewerbe (Arbeitsplätze), Freizeit- und Erholungsinfrastruktur, medizinische, kulturelle und intellektuelle Infrastruktur (Schulen, Hochschulen) usw.

#### Bedeutung für die Städte von höchster Bedeutung

Wie an einer Perlenkette reihen sich an der B 30 die zentralen Orte. Die B 30 verbindet das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm (doppeltes Oberzentrum) mit dem oberzentralen Städteverband Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten.

Zusammen mit der A 8 bildet sie die Verbindung zur Metropolregion Stuttgart.

Zusätzlich verbindet sie die Mittelzentren Laupheim, Biberach/Riß und Bad Waldsee untereinander, mit den Oberzentren und zusammen mit der A 8 mit der Metropolregion Stuttgart.

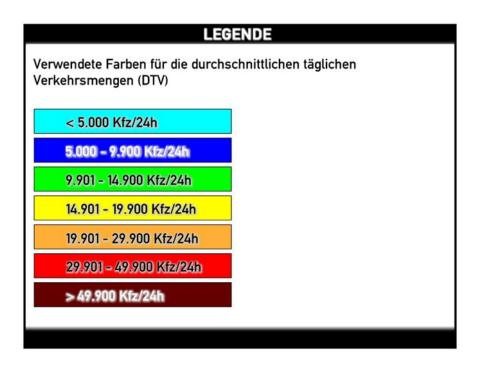


## Verkehrsbedeutung

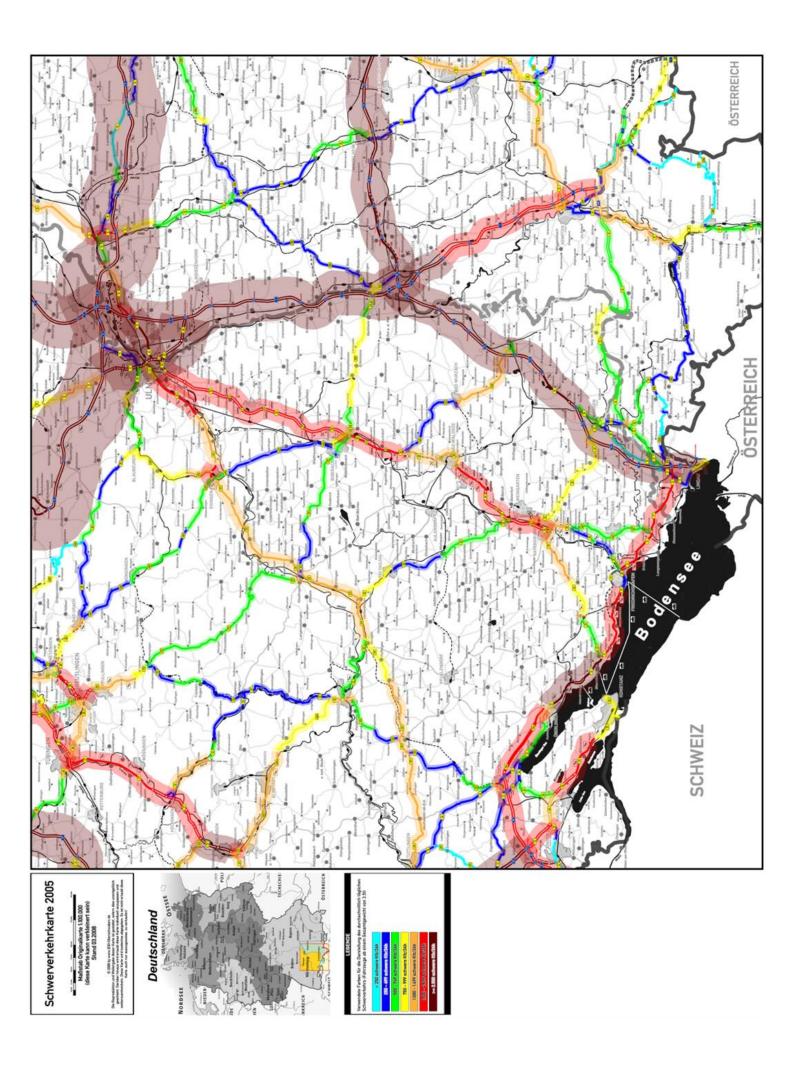
Die B 30 ist eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen in Deutschland und in der Region.

#### Gesamtverkehr

Im Vergleich zur A 7 und A 8 erscheinen die Verkehrsbelastungen der B 30 beim Gesamtverkehr niedrig. Im Vergleich zu anderen Bundesstraßen zeigt sich allerdings die überdurchschnittliche Belastung. Siehe Karte<sup>1)</sup>.



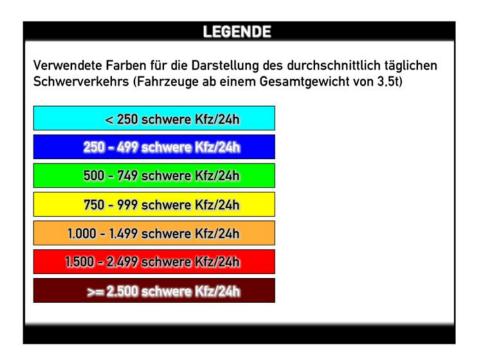
<sup>1)</sup> Die Karte steht in größerer Darstellung unter folgender Adresse zur Verfügung: http://www.a89.de/html/verkehrsbelastungskarte.html



#### Schwerverkehr

Insbesondere zeigt sich gegenüber anderen Bundesstraßen eine deutlich überdurchschnittliche Belastung beim Schwerverkehr. Das sind alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen. Dies deutet auf eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung insbesondere von Ravensburg-Süd bis Ulm/Neu-Ulm hin.

Erst im Süden von Ravensburg laufen die Güterverkehrsströme aus dem Bodenseeraum zusammen und fließen nach Norden ab. Mit zunehmender Nähe zu Ulm/Neu-Ulm erhöht sich die Schwerverkehrsbelastung entsprechend. Siehe Karte<sup>2)</sup>.



\_

<sup>&</sup>lt;sup>2)</sup> Die Karte steht in größerer Darstellung unter folgender Adresse zur Verfügung: http://www.a89.de/html/verkehrsbelastungskarte.html

Schwerverletzte ■ Leichtverletzte ■ Verunglückte ■ Getötete Unfälle "B 30 Süd" (RV -FN) "B 30 Nord" (Egelsee -Biberach) ausgebaute Abschnitte B 30 nicht **Bundesweiter Vergleich** B 30 ausgebaute Abschnitte B 30 (UL - FN) Württemberg Baden-Deutschland -40,0%--%0'09--80,08-200,0% 180,0% 160,0% 140,0% 120,0% 100,0% 80,0% 0,0% -20,0%--%0'09 40,0% 20,0% Abweichung wow gundesdurchschnit

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Bundesstraßen in 2006-2010

## Unfallentwicklung

Die Unfallentwicklung auf der B 30 ist angesichts der schwerwiegenden Unfälle besorgniserregend. Während die ausgebauten Abschnitte überdurchschnittlich sicher sind, ereignen sich vor allem von Biberach/Jordanbad bis Enzisreute (Egelsee) deutlich überdurchschnittlich viele Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten.

Im Durchschnitt der Jahre 2006 bis 2010 kam es hier zu 181,0 % mehr Getöteten, als im Bundesdurchschnitt auf Bundesstraßen. Ebenfalls sind 49,3 % mehr Schwerverletzte als im Bundesdurchschnitt zu beklagen.

Bei den meisten Unfällen mit Getöteten in den Jahren von 2006 bis 2010 kam es zu Zusammenstößen mit dem Gegenverkehr. In der Gesamtschau ereigneten sich auf der gesamten B 30 von Ulm bis Friedrichshafen von 2006 bis 2010 rund 38,7 % mehr tödliche Unfälle als im Bundesdurchschnitt auf Bundesstraßen. In der Gesamtschau mildern die ausgebauten Abschnitte die Zahlen erheblich ab.

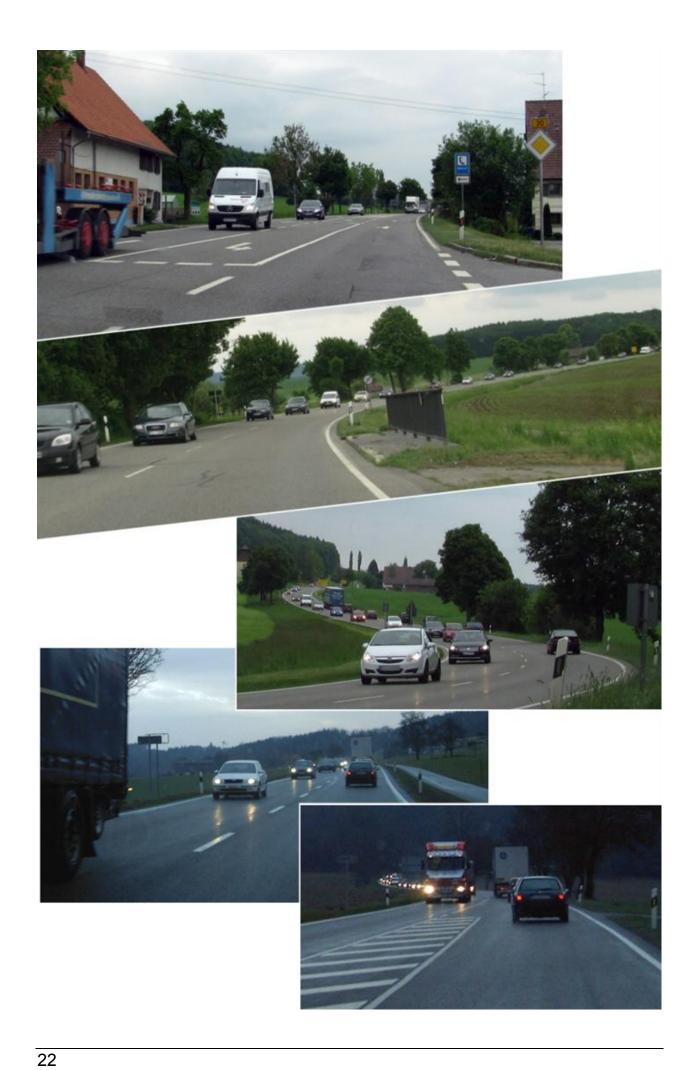


# Bedeutung der Bundesstraße 30<sup>3)</sup>

- Nord-Süd-Hauptlinie für den Durchgangsverkehr im südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg<sup>4)</sup>,
- Mit bis zu 40.500 Kfz/24h eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen im Bundesgebiet,
- o Nord-Süd-Hauptverbindung zum Flughafen Friedrichshafen,
- o Nord-Süd-Hauptverbindung zur Messe Friedrichshafen,
- o Nord-Süd-Hauptanbindung zum Güterverkehrszentrum Ulm,
- o 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,
- Hautverbindung 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 integrierte Netzgestaltung für den großräumigen Verkehr bestimmt und damit höhere Bedeutung als regionale Achsen,
- o Höhere Konzentration der zentralen Orte, als an der A 7 und A 96,
- Verbindet zwei Oberzentren, bindet dabei drei Oberzentren und drei Mittelzentren an,
- Verbindet nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung zwei Oberzentren und bindet sechs Mittelzentren an,
- o Der Einzugsbereich umfasst mit Stand 2009 rund 843.200 Einwohner,
- Nimmt den kompletten Verkehr der aufgegebenen A 89 (Ulm Friedrichshafen) auf,
- Nimmt einen Teil des Verkehrs der aufgegeben A 85 (Ravensburg Stuttgart) auf,
- o Über die B 30 läuft eine oberzentrale Doppelrelation,
- o Eine zweite oberzentrale Doppelrelation kommt in naher Zukunft hinzu,
- Dient seit der Einführung der Lkw-Maut als beliebte Mautausweichstrecke in Baden-Württemberg mit ständig steigenden Belastungen,
- o 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.

<sup>3)</sup> Eine ausführliche Erläuterung zu diesen Punkten kann der "Begründung - Ausbau der Bundesstraße 30" entnommen werden, die unter folgender Adresse zur Verfügung steht: <a href="http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15\_begruendung\_ausbau\_b30.pdf">http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15\_begruendung\_ausbau\_b30.pdf</a>, sowie in ständig aktualisierter Form auch im Mitgliederbereich von <a href="http://www.b30neu.de/mitglied-werden.html">www.b30neu.de/mitglied-werden.html</a>

<sup>&</sup>lt;sup>4)</sup> Schriftliche Bestätigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liegt vor.



# Defizite der Bundesstraße 30<sup>5)</sup>

- Genügt nicht den Anforderungen an ein modernes, sicheres und leistungsfähiges Straßennetz,
- o Ausbaustandards zum größten Teil aus den 50er, 60er und 70er Jahren,
- o Nicht für die vorhandenen Verkehrsbelastungen bemessen,
- Uneinheitliche Streckencharakteristik,
- Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung alleine aufgrund der zahlreichen Ortsdurchfahrten abschnittsweise "nicht vertretbar",
- o Abschnittsweise überlastet nach dem Highway Capacity Manual 2000,
- Abschnittsweise überlastet nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen,
- o Insbesondere in Ortsdurchfahrten überlastet,
- O Sowohl von Ravensburg bis Friedrichshafen, aber auch von Baindt bis Biberach/Riß nicht in der Lage das Verkehrsaufkommen effizient zu bewältigen,
- Hohes bis herausragendes Verkehrsaufkommen, insbesondere beim Schwerverkehr,
- o Schwerwiegende Nutzungskonflikte in den Ortsdurchfahrten,
- Ortsdurchfahrten verschärfen Erreichbarkeitsdefizite.
- o Unnötige Belastung der Bevölkerung in den Ortsdurchfahrten,
- O Drei der am höchsten belastete Ortsdurchfahrten im Bundesstraßennetz in Deutschland,
- o Besorgniserregende Unfallentwicklung,
- Spezialisierung auf schwerwiegende Unfälle,
- o Alleine von 2006-2010, 923 Unfälle mit 691 Verletzten und 22 Toten,
- Rund 38,7 % mehr tödliche Unfälle, als auf anderen Bundesstraßen in Deutschland,
- Mit einem volkswirtschaftlichen j\u00e4hrlichen Nutzen von 27,532 Millionen Euro, h\u00f6herer Nutzen, als beim Ausbau der A 8 von M\u00fchlhausen bis Hohenstadt,
- Durch den Nichtausbau entstehen j\u00e4hrlich \u00f6konomische Sch\u00e4den in H\u00f6he von 42,8 Millionen Euro.

5) Eine ausführliche Erläuterung zu diesen Punkten kann der "Begründung - Ausbau der Bundesstraße

<sup>30&</sup>quot; entnommen werden, die unter folgender Adresse zur Verfügung steht: <a href="http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15">http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15</a> begruendung ausbau b30.pdf, sowie in ständig aktualisierter Form auch im Mitgliederbereich von <a href="http://www.b30neu.de">www.b30neu.de</a> eingesehen werden kann. Werden Sie Mitglied, um Zugriff auf die aktuellsten Informationen zu erhalten: <a href="http://www.b30neu.de/mitglied-werden.html">http://www.b30neu.de/mitglied-werden.html</a>



# Zukünftige Entwicklung<sup>6)</sup>

- O Die Bevölkerung nimmt in der Region bis 2025 zu und dann erst leicht ab. Aber nicht der Personenverkehr, sondern der Güterverkehr ist das zukünftige Problem,
- o Die Verkehrsaufkommen werden weiter steigen,
- o Der Güterverkehr wird weiter steigen,
- o Der grenzüberschreitende Güterverkehr wird drastisch steigen,
- 3,9 % der europäischen Güterverkehre auf der Straße führen bereits heute von Deutschland nach Italien,
- Vor allem ausländische Lkw weichen im Europaverkehr auf kostengünstigere Strecken aus, da bei ihnen meist die Zeit keine so große Rolle, wie die Kosten spielt,
- Der Landkreis Ravensburg ist bis 2025 bundesweit von den höchsten Steigerungen im Straßengüterverkehr betroffen,
- o Mehr Verkehr durch Vollendung der Ortsumgehung Ravensburg,
- o Mehr Verkehr durch geplante Verkehrsumlenkungen,
- O Der Pfändertunnel gilt zurzeit als überlastet und ist unattraktiv. Dadurch ist wahrscheinlich mit mehr Schwerverkehr nach der Fertigstellung der zweiten Röhre des Pfändertunnels von 2013 an zu rechnen,
- Mehr Schwerverkehr durch die Verlängerung der B 10/B 30 bei Neu-Ulm zur A 7.
- O Durch die Steigerung der Attraktivität für den Mautausweichverkehr, stärkere Einbindung in den Güterverkehr des Transeuropäischen Netzes,
- Die Elektrifizierung der Südbahn kann das Verkehrswachstum bremsen, aber nicht stoppen.

<sup>6)</sup> Eine ausführliche Erläuterung zu diesen Punkten kann der "Begründung - Ausbau der Bundesstraße 30" entnommen werden, die unter folgender Adresse zur Verfügung steht: <a href="http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15">http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15</a> begruendung ausbau b30.pdf, sowie in ständig aktualisierter Form auch im Mitaliederbereich von www.b30neu.de eingesehen werden kann. Werden Sie Mit-

sierter Form auch im Mitgliederbereich von <a href="http://www.b30neu.de">www.b30neu.de</a> eingesehen werden kann. Werden Sie Mitglied, um Zugriff auf die aktuellsten Informationen zu erhalten: <a href="http://www.b30neu.de/mitglied-werden.html">http://www.b30neu.de/mitglied-werden.html</a>

## Projekt BW 6512

Der Ausbau der Bundesstraße 30 von Biberach/Jordanbad bis Enzisreute (Egelsee) läuft unter der Bezeichnung BW 6512. Das Projekt gliedert sich in sechs Projektabschnitte (Bauabschnitte).

Nördlich und südlich ist die B 30 bereits 4streifig ausgebaut. Der Ausbau weiter nach Süden von Ravensburg nach Friedrichshafen ist absehbar. Das Projekt BW 6512 soll die Lücke im 4-streifigen Ausbau schließen.

Erst durch die Gesamtrealisierung wird die volle Verkehrswirksamkeit und damit der volle Nutzen erreicht.

Zurzeit besteht ein Planungsverbot.



Projekt- abschnitte	Verkehrsbelastung <sup>7)</sup>							
		2005	Vergleich 2005 <sup>11)</sup>	2015	2025	Planungsstand <sup>8)</sup>	Länge <sup>9)</sup>	Kosten <sup>10)</sup>
1. Ausbau Biberach/ Jordanbad bis Hochdorf	DTV <sup>12)</sup> : SV <sup>13)</sup> :	17.500 1.729	+87,4 % +123,1 %	22.000 2.860	20.100 2.250	Ohne Planung, Weiterer Bedarf, Planungsverbot	5,0 km	rd. 19,8 Mio. EUR
2. Ausbau von Hochdorf bis Oberessendorf	DTV: SV:	16.000 1.831	+71,3 % +136,3 %	22.000 2.860	18.400 2.380	Ohne Planung, Weiterer Bedarf, Planungsverbot	4,8 km	rd. 24,0 Mio. EUR
3. Neubau von Oberessendorf bis Bad Waldsee-Nord	DTV: SV:	11.400 1.378	+22,1 % +77,8 %	22.000 2.860	15.100 1.950	Ohne Planung, Weiterer Bedarf, Planungsverbot	7,6 km	rd. 34,5 Mio. EUR
4. Ortsumgehung Bad Waldsee (Ausbau der bestehenden Ortsumgehung)	DTV: SV:	10.700 1.264	+14,6 % +63,1 %	22.000 2.860	20.600 2.270	Die Planung von 1999 ist verjährt, Weiterer Bedarf, Planungsverbot	4,5 km	rd. 22,5 Mio. EUR
5. Ortsumgehung Gaisbeuren	DTV: SV:	20.000 1.502	+184,3 % +345,7 %	22.000 2.860	25.800 2.840	Ohne Planung, Weiterer Bedarf, Planungsverbot	5,4 km	rd. 29,0 Mio. EUR
6. Ortsumgehung Enzisreute	DTV: SV:	20.000 1.502	+184,3 % +345,7 %	22.000 2.860	24.500 2.700	Ohne Planung, Weiterer Bedarf, Planungsverbot	3,4 km	rd. 18,9 Mio. EUR
							30,7 km	rd. 148,8 Mio. EUR

Verkehrsbelastung. Durchschnittliche t\u00e4gliche Verkehrsbelastung in 24 Stunden mit Stand 2005. Die Zahlen der Z\u00e4hlung von 2010 lagen zur Drucklegung noch nicht vor. Die Zahlen von 2015 geben die Prognosewerte der Verkehrsprognose des Bundes unter der Voraussetzung an, dass die B 30 komplett von Baindt bis Biberach/Ri\u00df 4-streifig ausgebaut wird. Die Zahlen von 2025 f\u00fcr den Abschnitt Baindt - Oberessendorf geben die Prognosewerte der Verkehrsprognosen der B\u00fcros Dr. Brenner Aalen und Modus Consult Ulm unter der Voraussetzung wieder, dass die B 30 auf dem Abschnitt von Baindt bis Biberach/Ri\u00e4 nur bei Bad Waldsee 4-streifig

#### WIRTSCHAFTLICHKEIT

Nach Berechnungen im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 ist von einem **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,2** auszugehen. Das heißt, dass der Nutzen 4,2-mal so hoch ist, wie die Kosten. Damit ist die Wirtschaftlichkeit des Projekts nachgewiesen.. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze von 1,0 wird deutlich überschritten.

Ebenfalls wurde ein **jährlicher volkswirtschaftlicher Nutzen von rund 27,532 Millionen Euro** ermittelt. Im Vergleich beträgt der errechnete jährliche volkswirtschaftliche Nutzen für den Ausbau der A 8 von Mühlhausen bis Hohenstadt "nur" 24,708 Millionen Euro.

ausgebaut wird. Die Zahlen beim Schwerverkehr geben die abgeleiteten und aus den prozentualen Angaben berechneten Werte wieder. Mit dem Ausbau weiterer Abschnitte wird das Verkehrsaufkommen weiter steigen. Die Zahlen von 2025 für den Abschnitt Oberessendorf - Biberach/Riß geben die anhand der allgemeinen regionalen Entwicklung zu erwartenden entsprechenden Verkehrszunahmen unter der Voraussetzung wieder, dass von Baindt bis Biberach/Riß nur im Raum Bad Waldsee ein Ausbau der B 30 erfolgt. Mit dem Ausbau weiterer Abschnitte wird das Verkehrsaufkommen weiter steigen. Laut des Büros Modus Consult Ulm GmbH ist auf der B 30 von Biberach/Riß bis Enzisreute (Egelsee) bis zum Jahr 2025 in erster Näherung mit einer allgemeinen Steigerung des Gesamtverkehrs um 15 Prozent und beim Schwerverkehr um 20 bis 30 Prozent zu rechnen.

<sup>8)</sup> Planungsstand. Aktueller Planungsstand.

<sup>&</sup>lt;sup>9)</sup> Länge. Schätzung entnommen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003. Die endgültige Länge ergibt sich erst aus der Planung.

<sup>&</sup>lt;sup>10)</sup>Kosten. Kostenschätzung entnommen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003. Die Kosten sind inzwischen gestiegen. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 wird eine neue Kostenschätzung erwartet. Zum Vergleich stehen dem Bund zurzeit im jährlichen Mittel rund 1,9 Milliarden Euro für Neu-, Um- und Ausbauprojekte zur Verfügung.

<sup>&</sup>lt;sup>11)</sup>Vergleich 2005. Vergleich der Ist-Verkehrbelastung des Jahres 2005. Bei freien Strecken über dem Bundesdurchschnitt. Bei den Ortsumgehungen Enzisreute und Gaisbeuren über der durchschnittlichen Belastung von Ortsdurchfahrten in Baden-Württemberg.

<sup>&</sup>lt;sup>12)</sup>DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung. Anzahl der Kraftfahrzeuge in 24 Stunden im Jahresmittel.

<sup>&</sup>lt;sup>13)</sup>SV = Schwerverkehr. Alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen. Anzahl der Kraftfahrzeuge in 24 Stunden im Jahresmittel.

## **Anwendung von Regelquerschnitten**

Regelquerschnitt	Beschreibung
	2-streifig
	Normale Bundesstraße/Landesstraße.
	Außerorts können in der Theorie bis zu 20.000 Kfz/24h
	abgewickelt werden. Die Auslastung und der Verkehrs-
	fluss hängen allerdings von einer Vielzahl von Fakto-
	ren <sup>14)</sup> ab.
	3-streifig
	Bundes- oder Landesstraße mit Überholstreifen.
	Außerorts können in der Theorie bis zu 25.000 Kfz/24h
	abgewickelt werden. Wichtig ist die Wahl des richtigen
	Fahrbahnquerschnitts mit ausreichender Länge. Eine ein
	Meter breiten Sperrfläche zwischen den Fahrtrichtungen
	wird von der FGSV <sup>15)</sup> empfohlen. Die Auslastung und
	der Verkehrsfluss hängen wiederum von einer Vielzahl
	von Faktoren <sup>14)</sup> ab.
	4-streifig mit baulicher Mitteltrennung
	Autobahn, autobahnähnliche Bundes- oder Landesstraße.
	Der 4-streifige Ausbau wird in der Regel ab einer zu er-
	wartender Belastung von 18.000 Kfz/24h empfohlen.

1.

Die Auslastung und die Qualität des Verkehrsflusses einer Straße hängen unter anderem von der Fahrbahnbreite, dem Fahrbahnzustand, der Fahrbahnfarbe, des Fahrbahnmaterials (Asphalt, Beton, Pflaster), der Anzahl der Fahrstreifen, von Randsteinen (Hochborde), dem Vorhandensein von Zusatzund Ausweichstellen, dem Vorhandensein von Abbiegestreifen, dem Vorhandensein von Überholstreifen (eine zentrale Rolle spielt hierbei deren Länge), der Einheitlichkeit der Trassierung, der Anzahl der Ortsdurchfahrten, der Bauweise von Kreuzungen, der Anzahl von Ampeln, dem Verkehrsaufkommen, dem Lkw-Verkehrsaufkommen, dem Aufkommen des langsamen Verkehrs, dem Aufkommen und Art des öffentlichen Personennahverkehrs, dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer, den Vorfahrtsverkehrsregelungen, den Geschwindigkeitsbegrenzungen, den Überholverboten, der Witterung, der Jahreszeit, der Wochentage, der Tageszeit, der Unfallhäufigkeit, der Pannenhäufigkeit, der Schockwellenausbreitung und der Trassierung (Anzahl der Kurven, Kurvenradien, Steigungen, Gefälle, Kuppen, Senken, Kuppen- und Wannenhalbmesser, Walddurchfahrten, Alleen, Sichtbeeinträchtigungen, usw.) ab.

<sup>&</sup>lt;sup>15)</sup> FGSV. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. www.fgsv.de.

