

Infomappe der "Initiative B 30" für Annette Sawade MdB (SPD) und Martin Gerster MdB (SPD)



Gaisbeuren, 22. September 2014

Kontakt

"Initiative B 30"
Franz Fischer
Alter Bühlweg 8
88339 Bad Waldsee

 TELEFON (0 75 24) 99 25 83
 MOBIL (01 51) 57 76 23 02
 TELEFAX (0 32) 2 24 12 82 24

 E-MAIL info@b30neu.de
 INTERNET www.b30neu.de

"Initiative B 30"
Annette Uhlenbrock
Friedensweg 2
88339 Bad Waldsee

 E-MAIL 20au10@gmail.com

Inhalt

Wir fordern	5
Ziele der "Initiative B 30" für den BVWP 2015.....	7
Das Projekt Biberach (Jordanbad) - Enzisreute.....	9
Informationen und Begründung.....	12
Lage der B 30	13
Ausbaustand der B 30	15
Verkehrsaufkommen der B 30	17
Verkehrsbedeutung der B 30	19
Bedeutung der B 30 für die Region	20
Einzugsbereich der B 30.....	22
Verbindung zur Metropolregion Stuttgart	23
Verbindung zum Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm	24
Verkehrsablauf der B 30	29
Verkehrssicherheit.....	30
Lebensqualität	33
Anmeldung des Landes für den BVWP 2015 und Kritik	35
Einige Positionen für einen schnellen Ausbau der B 30	38

Staedte Mobilitaet

Lebensqualitaet
Regionen

Wirtschaftsstandort

ermoeglichen

verbinden

Verkehrssicherheit

Die "Initiative B 30"

Wir fordern:

- ▶ Die Aufnahme von allen sechs Projektabschnitten der B 30 von nördlich von Baidt bis nach Biberach/Riß in die Projektbewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2015.
- ▶ Eine bedarfsgerechte, faire und nachvollziehbare Bewertung und Priorisierung.
- ▶ Eine Anerkennung und Bearbeitung der B 30 als Hauptachse.
- ▶ Eine Anerkennung und Bearbeitung der Einzelprojekte im Zuge der B 30 im Zusammenhang der Schließung einer Netzlücke im großräumigen Verkehrsnetz Deutschlands und nicht als weniger wichtige kleinräumige Einzelprojekte.

Bundesstraße 30

Ziele der "Initiative B 30" für den Bundesverkehrswegeplan 2015

VB+ = Vordringlicher Bedarf Plus
 VB = Vordringlicher Bedarf
 WB = Weiterer Bedarf

BESTEHENDES AUSBAUENDE
 HOCHDORF - BIBERACH/JORDANBAD

min. VB



Ausbau Hochdorf bis Biberach/Jordanbad
 min. VB

OBERESSENDORF - HOCHDORF

VB



Ausbau Oberessendorf bis Hochdorf
 VB

BAD WALDSEE - OBERESSENDORF

1. Fahrbahn VB



2. Fahrbahn min. WB



Ausbau Bad Waldsee-Nord bis Oberessendorf
 1. Fahrbahn VB
 2. Fahrbahn min. WB

AUSBAU BAD WALDSEE

min. WB



Ausbau OU Bad Waldsee
 min. WB

GAISBEUREN

VB+



OU Gaisbeuren
 VB+

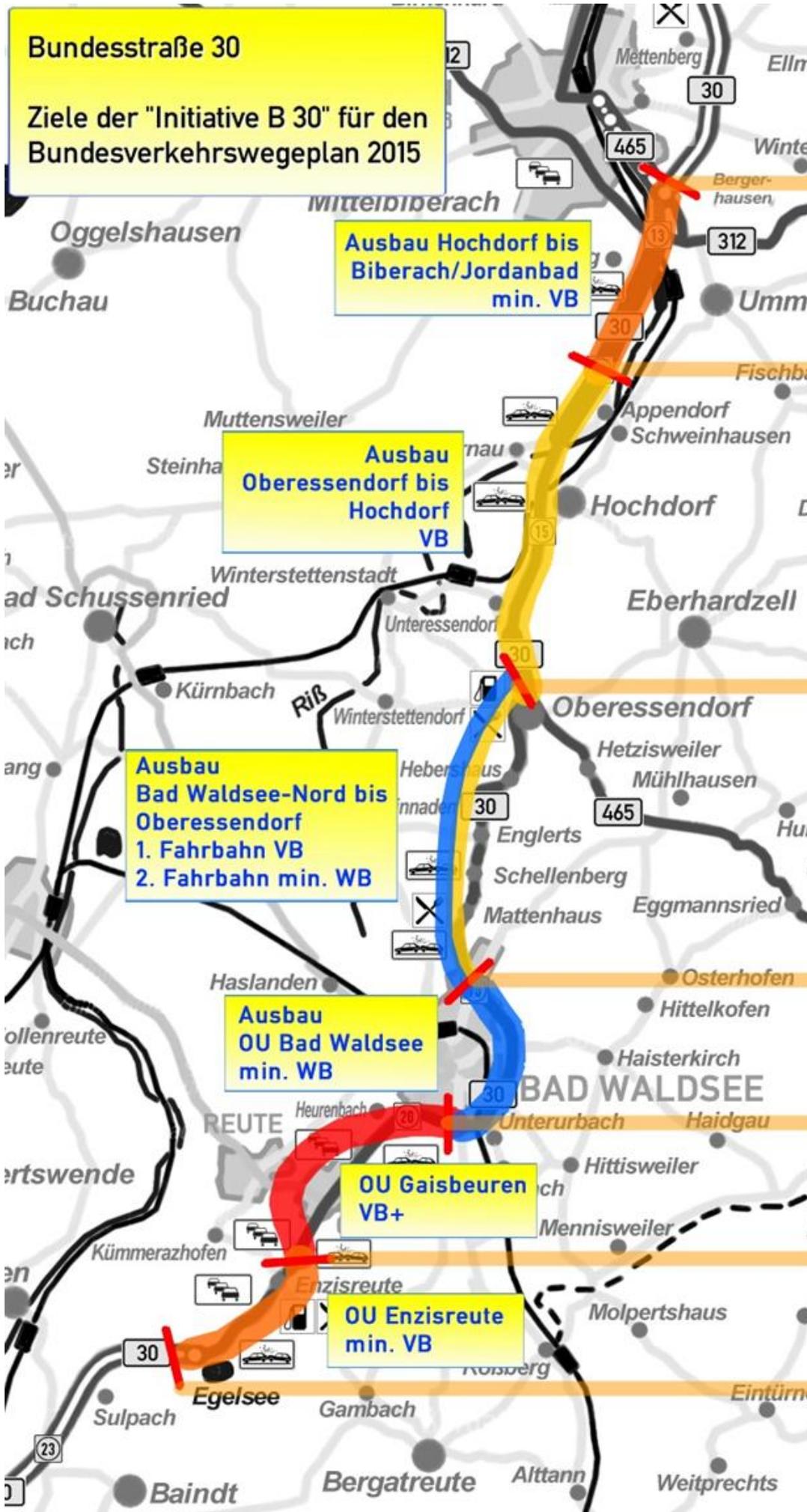
ENZISREUTE

min. VB



OU Enzisreute
 min. VB

BESTEHENDES AUSBAUENDE



Ziele der "Initiative B 30" für den BVWP 2015

In Kenntnis der Finanzsituation des Bundes und der bekannten Sachlage (Bedarf, Defizite, Kosten, Gutachten, Akzeptanz, Grundkonzeption und Bewertungsmethodik für den BVWP 2015 usw.) kämpft die "Initiative B30" für folgende Einstufungen:

► für Gaisbeuren (Priorität der "Initiative B 30": Priorität 1):

Vordringlicher Bedarf Plus (VB+) für Vollausbau (2-bahnig, 4-streifig)

Begründung: Hochbelastete Hauptachse der Stufe I, überlastet, Engpass und Stauschwerpunkt zwischen Ober- und Wirtschaftszentren. Enorme gesundheitliche Belastung (Lärm, Abgase) der Bewohnerinnen und Bewohner. Nach aktuellem Stand liegt nach der Bewertungsmethodik für den BVWP 2015 und der LUBW Baden-Württemberg keine hohe Umweltbetroffenheit vor. Damit sind wesentliche Kriterien für den VB+ erfüllt.

► für Enzisreute (Priorität 2) sowie auf dem Streckenabschnitt von Hochdorf (AS Appendorf) bis Biberach/Jordanbad (Priorität 3):

Mindestens Vordringlicher Bedarf (VB) für Vollausbau

Begründung: Hochbelastete Hauptachse der Stufe I, überlastet. Enorme gesundheitliche Belastung (Lärm, Abgase) der Bewohnerinnen und Bewohner von Enzisreute. Aber möglicherweise zu hohe Umweltbetroffenheit für VB+.

► von Bad Waldsee-Nord bis Oberessendorf (Priorität 4):

Vordringlicher Bedarf (VB) für den Bau der ersten Richtungsfahrbahn und mindestens Weiterer Bedarf (WB) für die zweite Richtungsfahrbahn

Begründung: Hochbelastete Hauptachse der Stufe I, schlechter Verkehrsablauf, Engpass zu erwarten lt. Gutachten. Für einen zunächst richtlinienkonformen, durchgängigen und verkehrssicheren 3-streifigen Ausbau (2+1, RQ 15,5 für EKL I, plan/teilplanfrei), sowie Umfahrung von Ortslagen, dort Minderung der Lärmbelastung. Nach Priorität 1 und 2 wird dieser Abschnitt in Zukunft der schlechteste der B 30 sein.

► **von Oberessendorf bis Hochdorf (AS Appendorf) (Priorität 5):**
Vordringlicher Bedarf (VB) für Vollausbau

Begründung: Hochbelastete Hauptachse der Stufe I, hohe Schwerverkehrsbelastung, Unfallhäufung. Für den BVWP 2015 ist für diesen Streckenabschnitt nur der Vordringliche Bedarf sinnvoll. Bei jeder niedrigeren Einstufung wird es voraussichtlich bis mindestens 2040 keine nachhaltige Lösung geben. Eine richtungsgeteilte Dringlichkeit ist aufgrund des bestehenden Ausbaustands, sowie der hohen Verkehrs- und Schwerverkehrsbelastung auf diesem Abschnitt der B 30 nur bedingt sinnvoll. 3-streifige (2+1) Ausbauten erhöhen die Kapazität einer Straße nur unwesentlich¹.

► **für den Ausbau der Ortsumgebung Bad Waldsee (Priorität 6):**
Mindestens Weiterer Bedarf (WB) für Vollausbau

Begründung: Ein Ausbau ist langfristig sinnvoll. Hoher Sanierungsbedarf zu erwarten. Allerdings wirkt ein Ausbau "verkehrsanziehend". Dadurch würden die Orte nördlich und südlich der Ortsumgebung Bad Waldsee zusätzlich belastet. Deshalb haben die Prioritäten 1, 2 und 4 Vorrang vor dem Ausbau der Ortsumgebung Bad Waldsee. Die Ortsumgebung Bad Waldsee kann aufgrund der dichten Folge zahlreicher Bauwerke nicht außerhalb des Bundesverkehrswegeplans ausgebaut werden (zu hohe Kosten). Das heißt, ein vorläufiger 3-streifiger Ausbau (2+1) ist nicht möglich.

¹ Dr.-Ing. Christian Baselau, Entwicklung eines Verfahrens zur Beurteilung der Verkehrsqualität auf Straßen mit 2+1-Verkehrsführung, 2005. Insbesondere Kapitel 1 bis 3. Theoretische Grundlagen und Definition, Literaturauswertung

Erläuterung zum Abschnitt "Bad Waldsee-Nord bis Oberessendorf"

Straßentyp Fernstraße – EKL 1

Quelle: Weber, HS Darmstadt

Kolloquium Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)
18. Juni 2013 in Köln

Dir. und Prof. a.D. Dipl.-Ing. Gert Hartkopf
Rösrath

12

Die B 30 ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung eine Straße der Stufe 1. Straßen der Stufe 1 werden in Deutschland entweder autobahnähnlich ausgebaut oder der Ausbau richtet sich nach der Entwurfsklasse 1 der RAL (siehe Abbildung oben)

Ein richtlinienkonformer und verkehrssicherer Ausbau der B 30 von Bad Waldsee-Nord bis Oberessendorf ist nach den RAL nur mit einer abschnittswisen Neutrassierung möglich. Dazu ist die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan notwendig.

Bei dem vom Land in die Diskussion gebrachten, nicht richtlinienkonformen, abschnittswisen 3-streifigen Zwischenausbau zwischen den Ortslagen Oberessendorf, Englerts und Mattenhaus entsteht ein "Flickwerk", das nach dem aktuellem Stand von Wissenschaft und Technik problematisch ist. Es könnten sogar neue Unfallschwerpunkte entstehen. Außerdem würde ein "richtiger" Ausbau um mindestens weitere 10 bis 15 Jahre verzögert und bis dahin Menschen weiterhin unnötigerweise mit Lärm und Abgasen belastet.

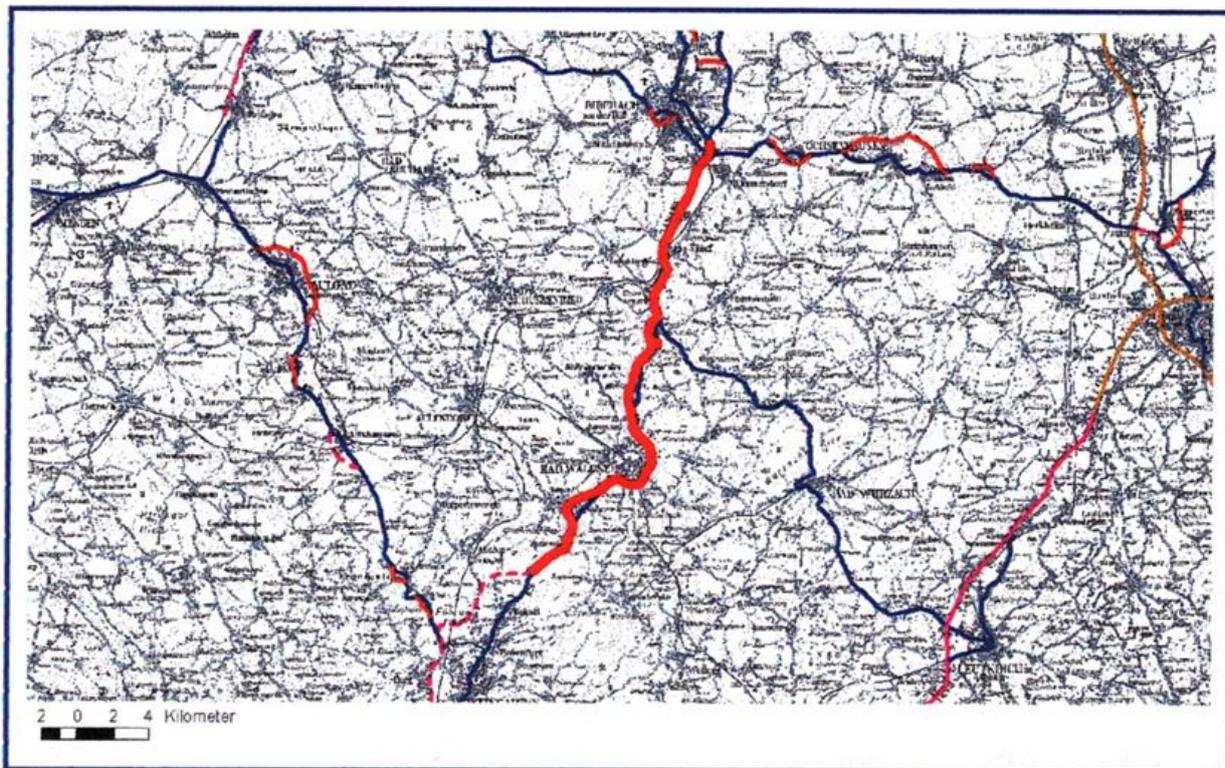
Deshalb erachtet die "Initiative B 30" die Aufnahme in den BVWP 2015 für dringend erforderlich.

B 30 Biberach (Jordanbad) - Enzisreute

Projekt-Nr.:
BW6512

Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien

Baden - Württemberg



Technische Merkmale und Ziele:

Erweiterung der B 30 von 2 auf 4 Fahrstreifen mit Standstreifen und 4 streifiger Neubau teils mit Standstreifen

Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen, Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verkehrsstärke 2015:	rd. 22000 Kfz/24h	Lkw-Anteil:	13%	VKE:
Kosten und Länge:	148,8 Mio.EUR / 30,7 km	Kosten pro km:	4,8 Mio.EUR	

Projektbeurteilungen:

- 1. Gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung**
- Nutzen-Kosten-Verhältnis: 4,2
- 2. Umweltrisikoeinschätzung**
- (Früherkennung)
- 3. Raumwirksamkeitsanalyse**
- von mittlerer Bedeutung

Einstufung:

Weiterer Bedarf

Projekte BW 6512 - Ausbau B 30 Biberach (Jordanbad) - Enzisreute

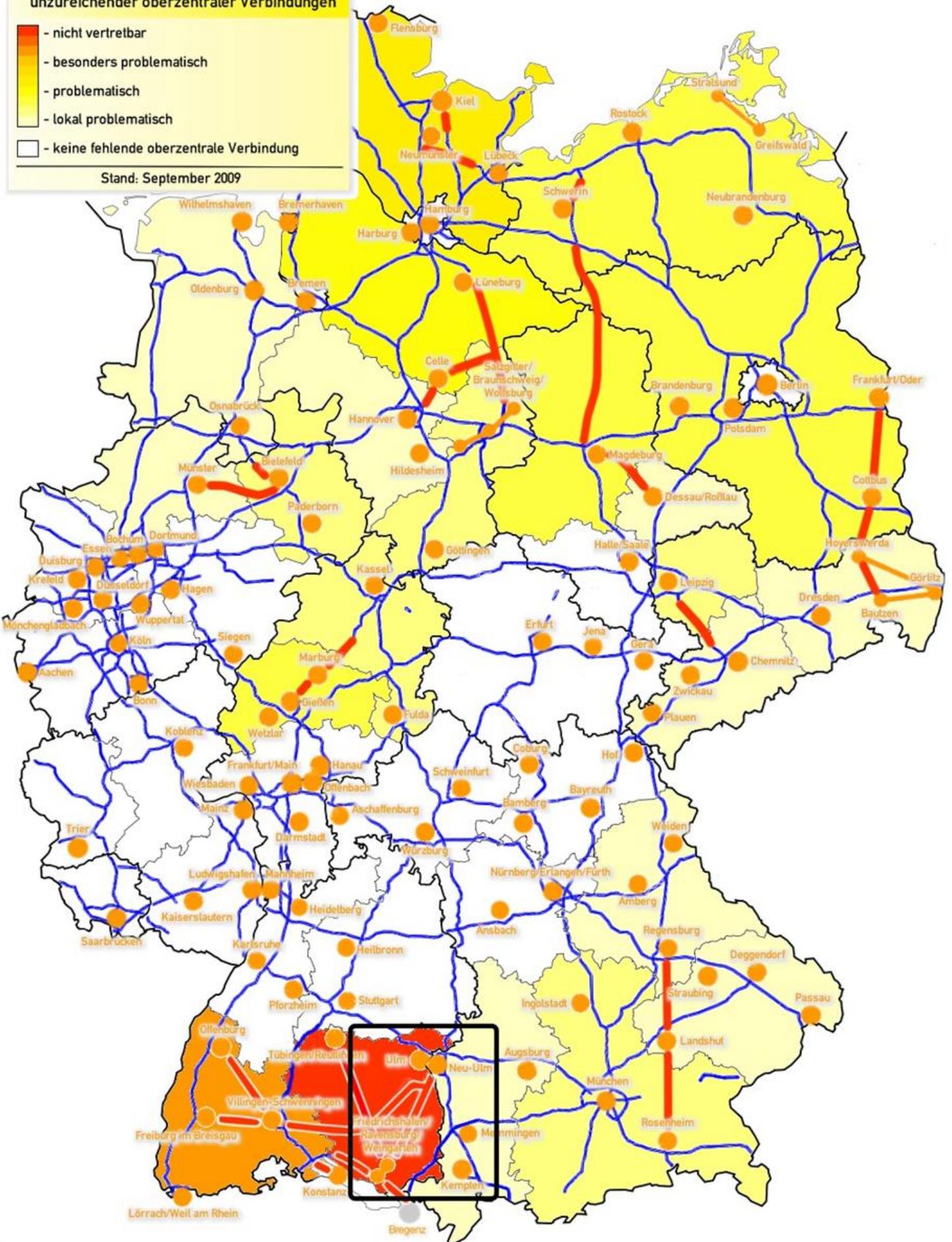
Das Projekt BW6512 im BVWP 2003 gliedert sich in sechs Projektabschnitte:

	Projektabschnitt	DTV ₂₀₁₀		Einige bestehende Defizite	Bemerkung
		Kfz/24h	SV/24h		
1	B 30: AS Biberach/Jordanbad bis Hochdorf (AS Appendorf)	21.000	2.121 (10,1%)	<ul style="list-style-type: none"> - Sehr hohe Verkehrsbelastung - Verkehrsfluss wird instabil - Laut einem Gutachten ist die Kapazität nicht ausreichend (vgl. Anmeldeunterlagen des Landes für den BVWP 2015) - Unfallhäufung 	Anmeldung des Landes für den BVWP 2015 erfolgt. Als OU Biberach.
2	B 30: Hochdorf (AS Appendorf) bis Oberessendorf	16.500	1.931 (11,7%)	<ul style="list-style-type: none"> - Schlechter Verkehrsablauf zwischen Hochdorf und Unteressendorf und zwischen Oberessendorf und Bad Waldsee-Nord - Gutachten belegt, dass bis 2025 zwischen Bad Waldsee und Oberessendorf ein Engpass droht - Unfallhäufung - Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase vor allem zwischen Oberessendorf und Bad Waldsee - Problematischer Ausbaustandard mit zahlreichen plangleichen Knotenpunkten, teilweise ohne Abbiegestreifen und enger Kurvenbereich im Bereich der Kreisgrenze Biberach/Ravensburg (zwischen Oberessendorf und Englerts) 	Keine Anmeldung des Landes für den BVWP 2015. Es bestehe kein Bedarf.
3	B 30: Oberessendorf bis AS Bad Waldsee-Nord	13.700	1.370 (10,0%)		
4	B 30: Bad Waldsee-Nord bis AS Bad Waldsee-Süd	11.300	1.243 (11,0%)		
5	B 30: Ortsumgehung Gaisbeuren	21.300	1.598 (7,5%)	<ul style="list-style-type: none"> - Überlastet nach dem HBS - Zentraler Engpass zwischen Ulm und Ravensburg - Größte Ortsdurchfahrt und einzige Ampeln zwischen Ulm und Ravensburg - Häufige Staus - Unfallhäufung - Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase, Trennwirkung - Ausweichverkehr durch benachbarte Orte, Ortsteile, Wohngebiete und auf Fuß-, Rad-, und Wirtschaftswege - Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung "besonders problematisch " - Problematischer Ausbaustandard mit ausschließlich plangleichen Knotenpunkten, teilweise ohne Abbiegestreifen. 	Anmeldung des Landes für den BVWP 2015 erfolgt. Als OU Gaisbeuren.
6	B 30: Ortsumgehung Enzisreute	21.300	1.598 (7,5%)	<ul style="list-style-type: none"> - Überlastet nach dem HBS - Häufige Staus - Unfallhäufung - Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase, Trennwirkung - Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung "nicht vertretbar". - Problematischer Ausbaustandard mit ausschließlich plangleichen Knotenpunkten, teilweise ohne Abbiegestreifen - Problematische Trassenführung zwischen Enzisreute und dem Egelsee - Doppel-S-Kurve im Waldgebiet über Kuppen und Senken und 6,5% Steigung in starker Kurvenlage (255 gon/km) 	Anmeldung des Landes für den BVWP 2015 erfolgt. Als OU Enzisreute.

**Regionaler Schweregrad
unzureichender oberzentraler Verbindungen**

- nicht vertretbar
- besonders problematisch
- problematisch
- lokal problematisch
- keine fehlende oberzentrale Verbindung

Stand: September 2009



Lage der B 30

Die Bundesstraße 30 liegt im südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg und führt von Ulm/Neu-Ulm bis Friedrichshafen.

Die B 30 verläuft in einem Teilraum in dem fast alle Autobahnplanungen der 1960er- und 70er-Jahre aufgegeben wurden.

Die B 30 liegt dadurch in einem Teilraum Deutschlands mit der geringsten Autobahndichte, dem schlechtesten Autobahnnetz und den schlechtesten Straßenverbindungen zu größeren Städten und Zentren. Die Innere Erschließung erfolgt ausschließlich durch Bundesstraßen.

Das Oberzentrum Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten ist zurzeit über nicht ausgebaute Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten zu erreichen.

Die B 30 liegt im südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg

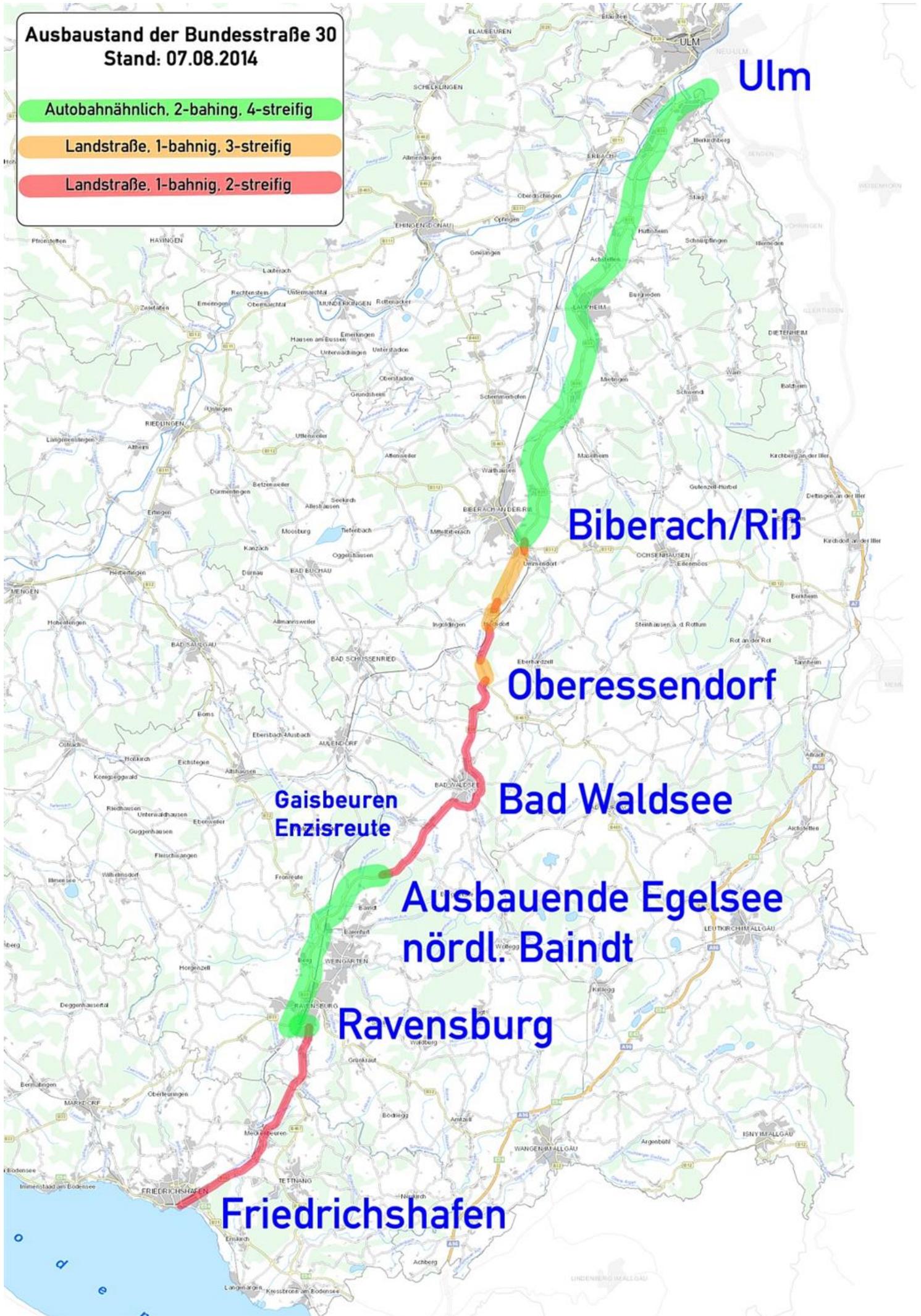
Ein Raum mit unterentwickelter Verkehrsinfrastruktur

Ausbaustand der Bundesstraße 30
Stand: 07.08.2014

Autobahnähnlich, 2-bahing, 4-streifig

Landstraße, 1-bahing, 3-streifig

Landstraße, 1-bahing, 2-streifig



Ausbaustand der B 30

Über eine Länge von rund 102 km verbindet die Bundesstraße 30 das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm im Norden mit dem mittleren Bodensee im Süden.

Länge ca. 102 km

Ausbaustand am 07.08.2014:

ca. 54,5 km voll ausgebaut

- 54,5 km 2-bahnig, 4-streifig (autobahnähnlich)
- 6,6 km 1-bahnig, 3-streifig
- 40,9 km 1-bahnig, 2-streifig

Für den langfristig geplanten Vollausbau fehlen:

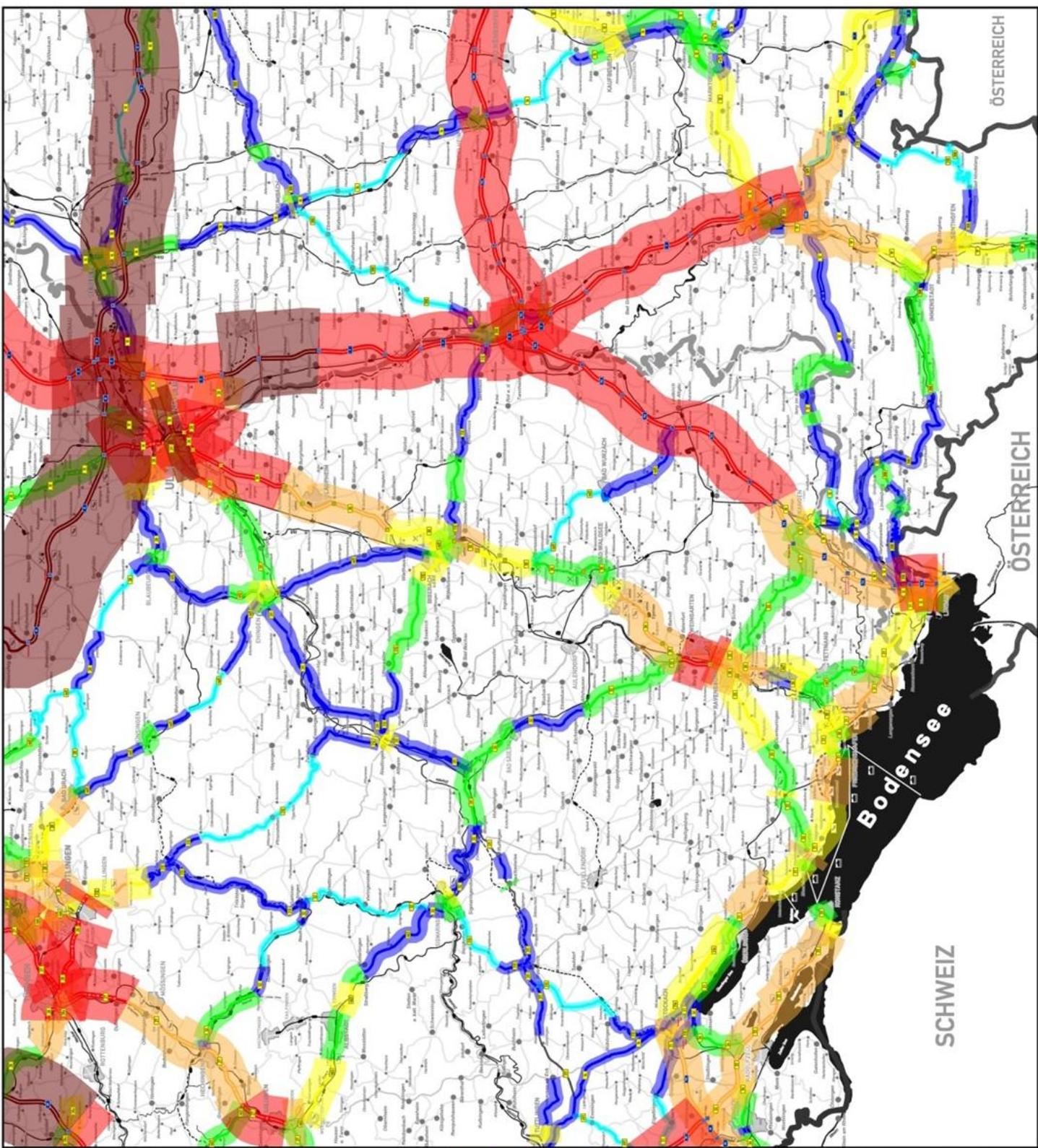
ca. 50,0 km fehlen zum Vollausbau

- Im Landkreis Biberach ca. 14 Ausbau-km
- Im Landkreis Ravensburg ca. 22 Ausbau-km (5,5 km in Bau)
- Im Bodenseekreis ca. 14 Ausbau-km (in Planung)

Nach aktuellen Planungen wird bis voraussichtlich 2025-2030 nur noch der ca. 31 km lange Streckenabschnitt von nördlich von Baidt bis nach Biberach/Riß nicht ausgebaut sein. Er stellt damit eine echte Ausbaulücke im großräumigen Verkehrsnetz in Deutschland dar.

Bis 2030 noch ca. 31 fehlende Ausbau-km: zwischen Baidt und Biberach/Jordanbad

Der Streckenabschnitt zwischen Baidt und Biberach/Jordanbad ist eine echte Ausbaulücke im großräumigen Verkehrsnetz Deutschlands.



Verkehrsbelastungskarte 2010

Multiscale Originalkarte 1:100.000
(diese Karte kann verkleinert sein)
Stand: 02.2012

© 2012 by www.fbi-berlin.de
Die hier aufgeführten Verkehrsbelastungen sind die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen der Straßen im Jahr 2010. Die Verkehrsbelastungen sind in der Karte farblich dargestellt. Die Verkehrsbelastungen sind in der Karte farblich dargestellt. Die Verkehrsbelastungen sind in der Karte farblich dargestellt.



Verkehrsaufkommen der B 30

Die Bundesstraße 30 ist eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen in Deutschland. Laut der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 werden durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen (DTV) von bis zu 45.573 Kraftfahrzeuge pro Tag erreicht (AS Ulm-Wiblingen - AD Neu Ulm). Im Vergleich zu anderen Bundesstraßen zeigt sich die deutlich überdurchschnittliche Belastung (siehe Abbildung).

Die Verkehrsbelastung an Werktagen liegen nochmals deutlich höher.

21.300 Kraftfahrzeuge, davon rund 1.600 Lkw quälen sich im täglichen Durchschnitt (Sonn- und Feiertage eingerechnet) auf der B 30 durch die Orte Gaisbeuren und Enzisreute. Die durchschnittliche Belastung von Ortsdurchfahrten beträgt hingegen nur 7.240 Kraftfahrzeuge pro Tag, davon lediglich 341 Lkw².

Gaisbeuren und Enzisreute sind die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 30 mit der höchsten Schwerverkehrsbelastung. Nach der Fertigstellung der Ortsumgehung Ravensburg, voraussichtlich um 2018, werden Gaisbeuren und Enzisreute die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 30 mit der absolut höchsten Verkehrsbelastung sein.

Einige Verkehrszahlen lt. bundesweiter Zählung 2010

	Abschnitt	DTV ₂₀₁₀	
		Kfz/24h	SV/24h
1	B 30: AS Biberach/Jordanbad bis Hochdorf	21.000	2.121 (10,1%)
2	B 30: Hochdorf bis Oberessendorf	16.500	1.931 (11,7%)
3	B 30: Oberessendorf bis AS Bad Waldsee-Nord	13.700	1.370 (10,0%)
4	B 30: Bad Waldsee-Nord bis AS Bad Waldsee-Süd	11.300	1.243 (11,0%)
5	B 30: Gaisbeuren	21.300	1.598 (7,5%)
6	B 30: Enzisreute	21.300	1.598 (7,5%)

² Laut Statistischem Landesamt Baden-Württemberg

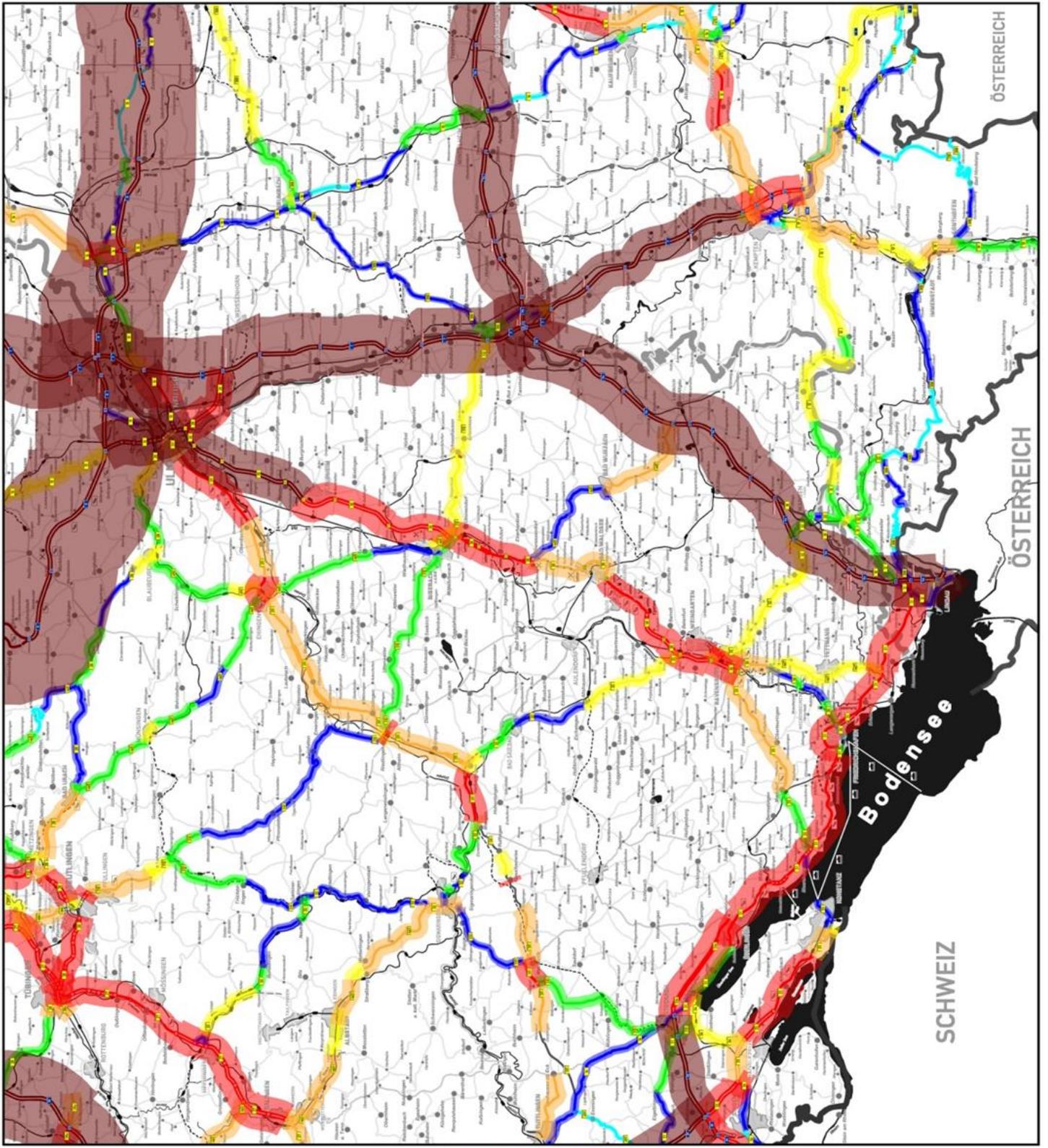
B 30 ist eine der stärksten befahrenen Bundesstraßen in Deutschland

Besonders belastet sind die Orte Gaisbeuren und Enzisreute:

21.300 Kfz, 1.600 Lkw

Gaisbeuren und Enzisreute haben die höchste Schwerverkehrsbelastung von allen Orten der B 30

Nach der Fertigstellung der Ortsumgehung Ravensburg (ca. 2018) werden Gaisbeuren und Enzisreute die Ortsdurchfahrten der B 30 mit der absolut höchsten Verkehrsbelastung sein.



Schwerverkehrskarte 2010

Maßstab Originalkarte 1:100.000
 (diese Karte kann verkleinert sein)
 Stand: 01.01.2010

© 2010 by www.250-Ordnung.de
 Die Inhalte dieser Karte sind urheberrechtlich geschützt und dürfen ohne schriftliche Genehmigung nicht weiterverbreitet werden. Diese Karte ist als Informationsprodukt für den privaten Gebrauch bestimmt.



LEGENDE

< 250 SV-Kfz/24h
250 - 499 SV-Kfz/24h
500 - 749 SV-Kfz/24h
750 - 999 SV-Kfz/24h
1.000 - 1.499 SV-Kfz/24h
1.500 - 2.499 SV-Kfz/24h
>= 2.500 SV-Kfz/24h

Verkehrsbedeutung der B 30

Das Verkehrsaufkommen auf der B 30 beträgt im Mittel über die oberzentrale Achse Ulm - Ravensburg 22.317 Kfz pro Tag, bei einem Schwerverkehr von 2.127 Kfz_{SV} pro Tag.

Dies verdeutlicht die wirtschaftliche Bedeutung der B 30 von Ulm bis Ravensburg. Hier wird ein großer Teil des Straßengüterverkehrs des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg abgewickelt.

Zwischen Ravensburg und Friedrichshafen, der teilweise im Bau ist und mit Hochdruck planerisch verfolgt wird - beträgt das gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen nur 16.556 Kfz pro Tag bei einem Schwerverkehr von 805 Kfz_{SV} pro Tag.

Die Jahresfahrleistung von allen Kraftfahrzeugen auf der B 30 von Ulm bis Friedrichshafen beträgt 783,5 Mio. km. Davon entfallen 95,8 Mio. km auf den Güterverkehr. Zum Vergleich beträgt die Jahresfahrleistung auf allen öffentlichen Straßen in Baden-Württemberg 91.796 Mio. km. Der Anteil der B 30 beträgt ca. 0,9%, bei einem Längenanteil von lediglich ca. 0,4%. Das heißt die Fahrleistung der B 30 ist mehr als doppelt so hoch, wie im Durchschnitt.

Alleine 84,7 Mio. km (88,4%; ca. 80 km) des Güterverkehrs der B 30 werden über die oberzentrale Achse Ulm - Ravensburg abgewickelt. 11,1 Mio. km (11,6%; ca. 22 km) des Güterverkehrs entfallen auf den Abschnitt von Ravensburg nach Friedrichshafen.

(Stand: 2010)

Belastung oberzentrale Achse Ulm-Ravensburg: ca. 22.317 Kfz, 2.127 Lkw

Die B 30 ist von wirtschaftlich hoher Bedeutung: Abwicklung eines großen Teils des Straßengüterverkehrs im südöstlichen Baden-Württemberg

Die Fahrleistung der B 30 ist mehr als doppelt so hoch, wie im Durchschnitt (alle Straßen, mit Autobahnen)

88,4% des Güterverkehrs der B 30 wird zwischen Ulm und Ravensburg abgewickelt (Fahrleistung: 84,7 Mio. km/Jahr)

M Müller
ratiopharm
GARDENA
IVECO

**Doppelzentrum
 Ulm/Neu-Ulm**

GVZ

Ulm

Ulm-Donautal

**Mittelzentrum
 Laupheim**

**Mittelzentrum
 Biberach/Riß**

**Mittelzentrum
 Bad Waldsee**

**Oberzentrum
 Friedrichshafen/
 Ravensburg/
 Weingarten**

**MESSE
 FRIEDRICHSHAFEN**

EADS

Rolls-Royce
 Rolls-Royce Power Systems AG

Zeppelin
 ZLT Zeppelin Luftschifftechnik
 GmbH & Co KG

ZF

Friedrichshafen

Rentschler
 Biotechnologie
DIEHL
 Aircabin
AIRBUS

**Boehringer
 Ingelheim**
LIEBHERR
handtmann
 Ideen mit Zukunft.
VOLLMER

EHYMER
baby-walz

RAFI
 SOLUTIONS WITH PASSION
CHG
 CHG-MERIDIAN
 Deutsche Computer Leasing AG
OMIRA MILCH
Milka
Deutsche Post
DIALOG MARKETING
VOITH
 Deutsche Post
 Briefzentrum 88
Tauernburger

Die dargestellten Marken sind eingetragene Marken (Warenzeichen) der jeweiligen Inhaber und von diesen geschützt.

Bedeutung der B 30 für die Region

Die B 30 ist eine großräumige Hauptverkehrsachse zwischen Oberzentren. Sie ist die Hautverbindung des Oberzentrums Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten mit dem Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm, verbindet Wirtschaftszentren und die Mittelzentren Laupheim, Biberach/Riß, Bad Waldsee und Weingarten untereinander.

Die B 30 ist die Nord-Süd-Hauptverbindung zum Flughafen Friedrichshafen, einer der größten Flughäfen in Baden-Württemberg. Zudem ist sie der Nord-Süd-Hauptzubringer zur Messe Friedrichshafen, dem zweitgrößten Messestandort in Baden-Württemberg.

Die B 30 ist die Nord-Süd-Hauptanbindung zum Güterverkehrszentrum Ulm, eines der bedeutendsten Güterumschlagzentren für die Region.

Eines der größten Industriegebiete in Baden-Württemberg, das Industriegebiet Ulm-Donautal, liegt ebenfalls an der B 30.

Die B 30 ist der Nord-Süd-Hauptzubringer zu den touristischen Zentren am mittleren Bodensee und in Oberschwaben. Oberschwaben gehört zu den bedeutendsten Tourismusregionen in Baden-Württemberg.

B 30 ist eine großräumige Landes-Nord-Süd-Hauptachse zwischen Oberzentren

Verbindung von Wirtschaftszentren

Anbindung großer Flughäfen und Messen

Anbindung Güterverkehrszentrum Ulm

Anbindung große Industriegebiete

Anbindung touristischer Zentren

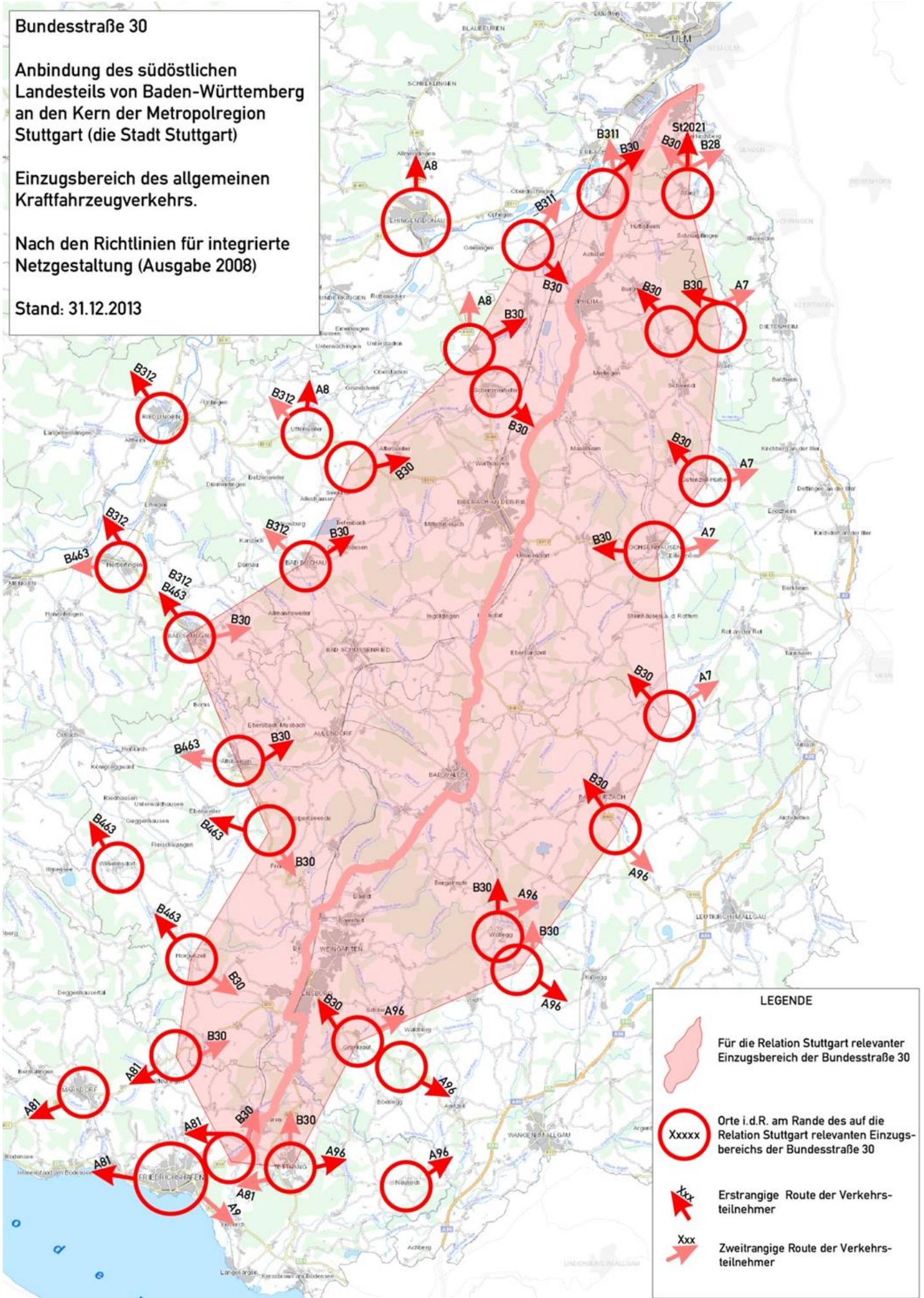
Bundesstraße 30

Anbindung des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg an den Kern der Metropolregion Stuttgart (die Stadt Stuttgart)

Einzugsbereich des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs.

Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (Ausgabe 2008)

Stand: 31.12.2013



Verbindung zur Metropolregion Stuttgart

Die Bundesstraße 30 verbindet zusammen mit der A 8 einen großen Teil des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg mit dem Kern der Metropolregion Stuttgart - die Stadt Stuttgart.

Die Bedeutung der Anbindungsfunktion der B 30 an den Kern der Metropolregion Stuttgart kann nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) nachgewiesen werden.

B 30 verbindet zusammen mit der A 8 einen großen Teil des südöstlichen Baden-Württembergs mit Stuttgart

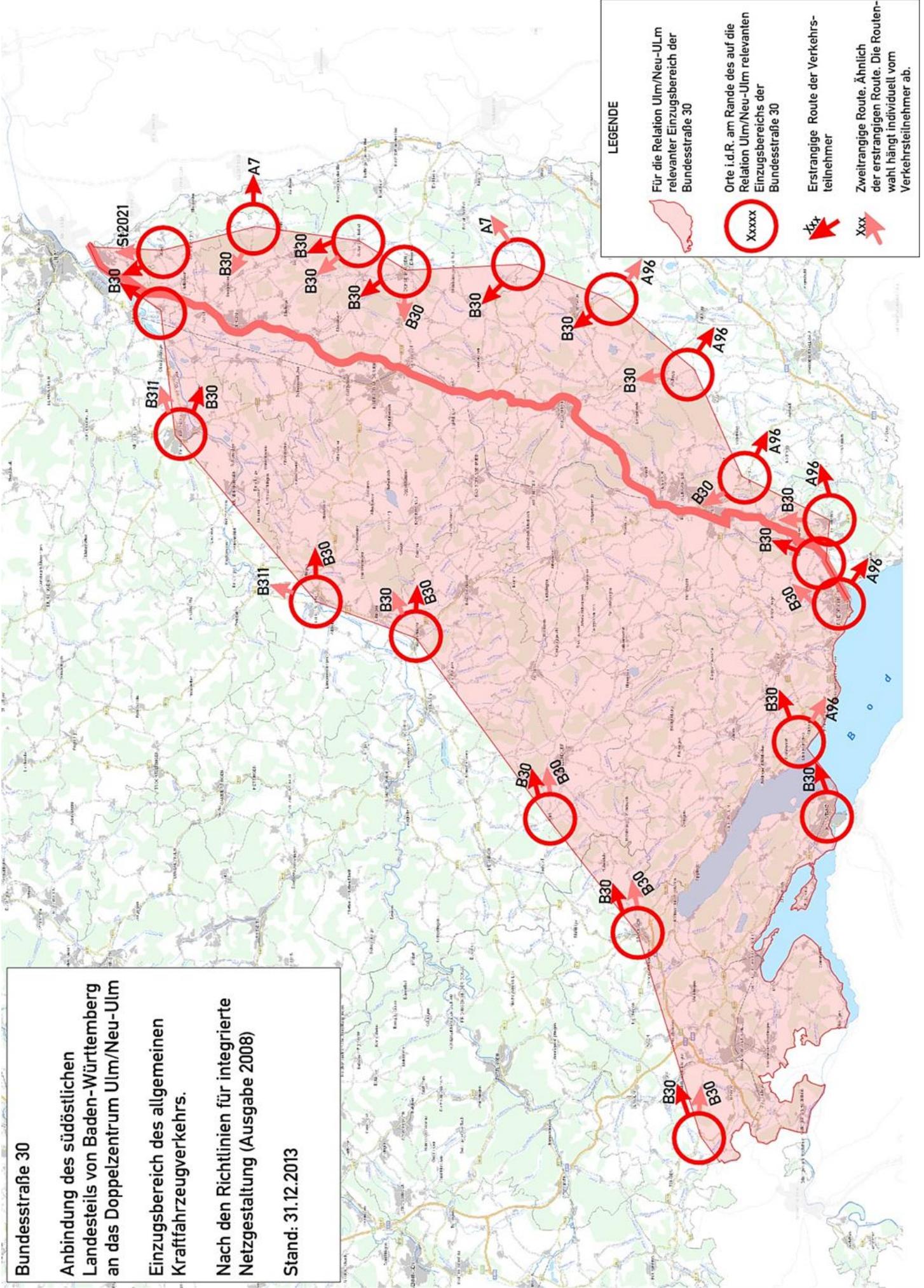
Bundesstraße 30

Anbindung des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg an das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm

Einzugsbereich des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs.

Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (Ausgabe 2008)

Stand: 31.12.2013



Verbindung zum Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm

Die Bedeutung der B 30 auf die Anbindung an das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm kann für einen noch größeren Bereich nachgewiesen werden.

Der nachgewiesene Einzugsbereich reicht bis etwa Klettgau (östlich von Waldshut-Tiengen). Ebenfalls werden Teile der Schweiz, vor allem Teile der Kantone Zürich, Schaffhausen und Thurgau abgedeckt.

Innerhalb von diesem Einzugsbereich liegen die Oberzentren: Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten und Konstanz, der mittlere und westliche Bodenseeraum, außerdem die Mittelzentren Bad Saulgau, Bad Waldsee, Biberach/Riß, Laupheim, Pfullendorf, Radolfzell, Singen/Hohentwiel, Schaffhausen (Schweiz), Stockach und Überlingen. Selbst für die Mittelzentren Ehingen/Donau und Riedlingen konnte die Anbindungsfunktion der B 30 an das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm noch nachgewiesen werden.

Die Kantone Zürich, Schaffhausen und Thurgau in der Schweiz gehören der Metropolregion Zürich an.

B 30 verbindet einen Großteil des südöstlichen Baden-Württembergs und Teile der Schweiz mit Ulm/Neu-Ulm.

Der Einzugsbereich der B 30 reicht bis östlich von Waldshut-Tiengen.

2 Oberzentren und 12 Mittelzentren liegen im Einzugsbereich der B 30. Außerdem der mittlere und westliche Bodenseeraum und Teile der Metropolregion Zürich (Schweiz).

Mobilität ermöglichen!



(Fotos: Franz Fischer)

Bundesstraße 30 Verkehrsablauf 2010

Maßstab Originalkarte 1:100.000
(diese Karte kann verkleinert sein)
Stand 12.2012

© 2012 by www.B30-Oberschwaben.de
Die Reproduktion und Weitergabe dieser Karte ist gestattet, sofern dies unentgeltlich geschieht. Darüber hinaus wird erlaubt diese Karte individuell anzupassen und weiterzuentwickeln. Diese Karte wird kostenlos abgegeben. Es ist nicht erlaubt diese Karte, auch nur auszugsweise, zu verkaufen!

Deutschland



LEGENDE

Detailberechnung des Verkehrsablaufs der Bundesstraße 30 nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenveranlagen (HBS) - Ausgabe 2001 in der Fassung 2009. Zuletzt geändert durch Nachschreiben vom 24.06.2010.

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV):

QSV A - geringe Belastung, stabiler Verkehrsfluss
Übergang QSV A - QSV B
QSV B - geringe Belastung, stabiler Verkehrsfluss
Übergang QSV B - QSV C
QSV C - mittlere Belastung, stabiler Verkehrsfluss
Übergang QSV C - QSV D
QSV D - hohe Belastung, noch stabiler Verkehrsfluss
Übergang QSV D - QSV E
QSV E - sehr hohe Belastung, Verkehrsfluss wird instabil
Übergang QSV E - QSV F
QSV F - überlastet, instabiler Verkehrsfluss

QSV A
Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit. Der Verkehrsfluss ist frei.

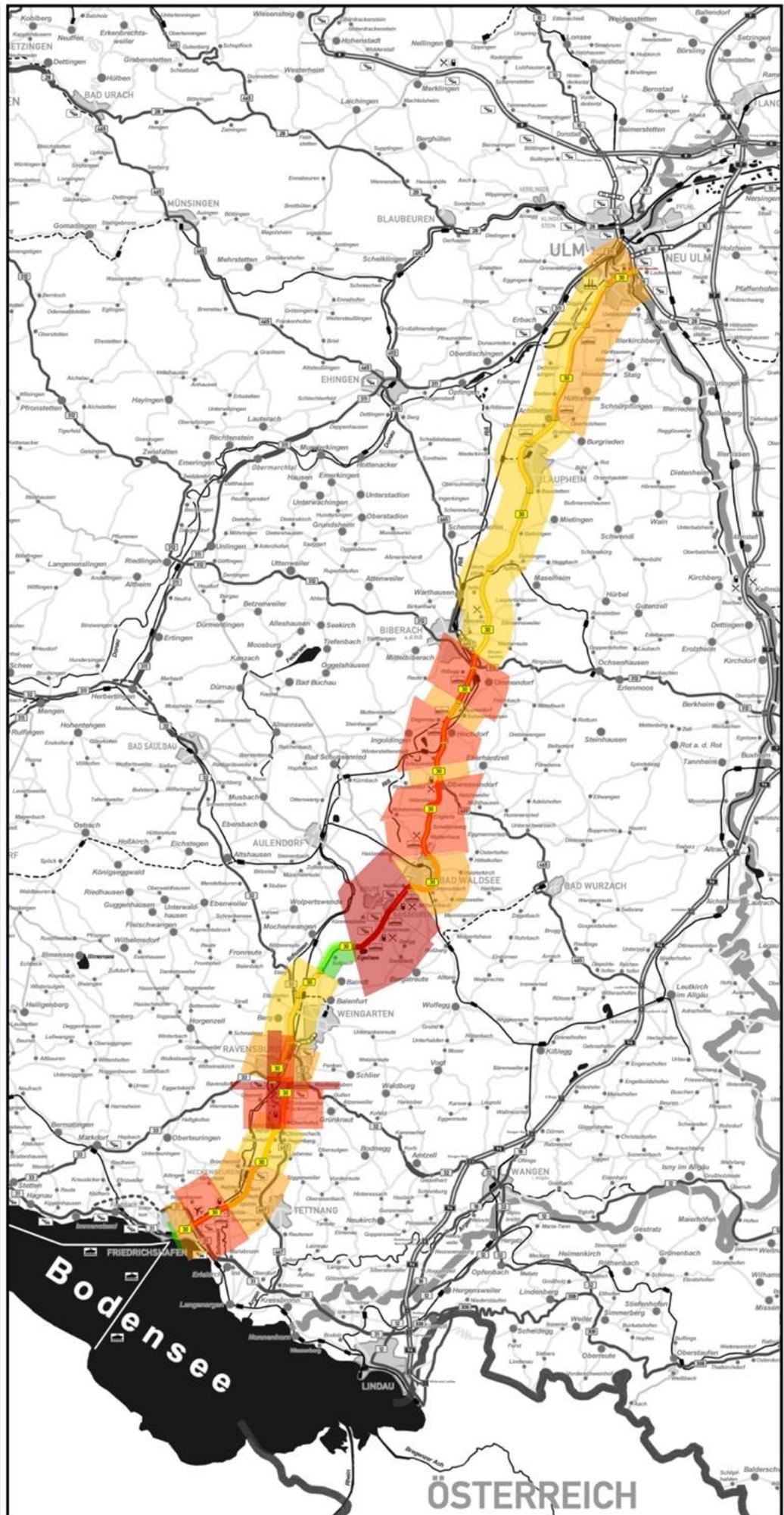
QSV B
Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

QSV C
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

QSV D
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeit der individuellen Geschwindigkeitswahl ist stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubbildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.



Verkehrsablauf der B 30

Die Bundesstraße 30 ist von Ravensburg bis Friedrichshafen und von Baintdt bis Biberach/Riß 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 Baintdt - Biberach/Riß insbesondere den Güter- und Schwerverkehr. Auf dem Abschnitt Ravensburg - Friedrichshafen schließt sich ab Meckenbeuren eine Ortsdurchfahrt an die andere an.

Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen belegen, dass die B 30 in Ravensburg und auf den Streckenabschnitten um Gaisbeuren und Enzisreute besonders stark überlastet ist.

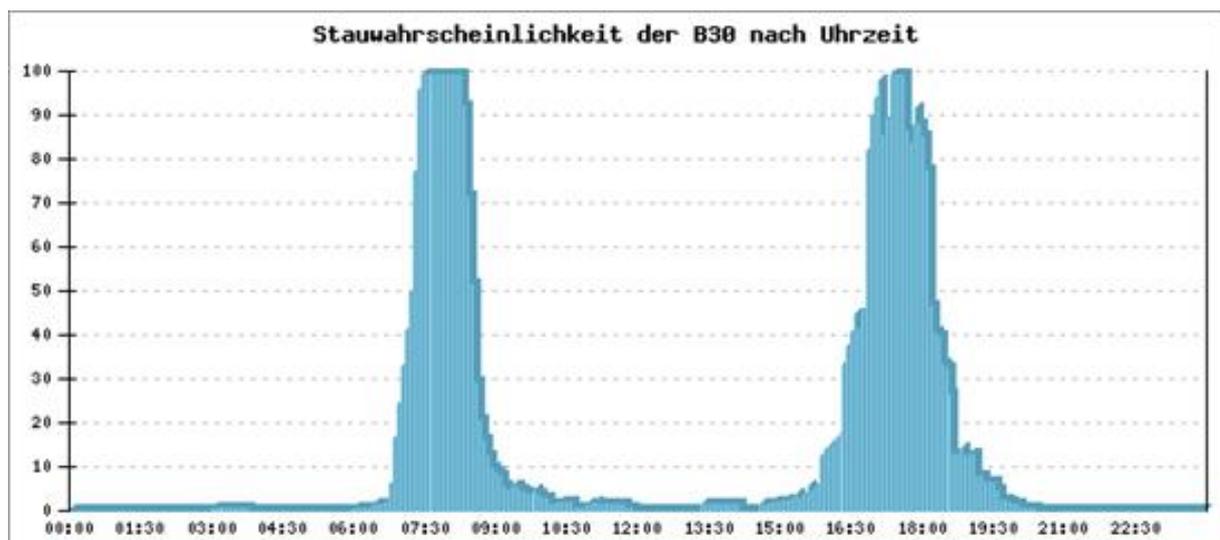
Ein schlechter Verkehrsablauf ist auch zwischen Appendorf und Biberach/Jordanbad, Bad Waldsee-Nord und Oberessendorf, Unteressendorf und Hochdorf, sowie zwischen Lochbrücke und Friedrichshafen nachweisbar.

Erhebliche Defizite im Verkehrsablauf in nicht ausgebauten Abschnitten

Baintdt - Biberach/Riß besonders hohe Belastung durch den Schwerverkehr

Besonders hohe Überlastung in Ravensburg, Gaisbeuren und Enzisreute

Schlechter Verkehrsablauf auf 4 weiteren Abschnitten



Stauwahrscheinlichkeit der B 30 an Werktagen (Stand: 16.09.2014 16:12)

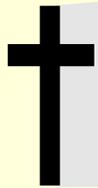
Verkehrssicherheit erhöhen!

Bundesweiter Vergleich 2006-2012 Verunglückte auf Bundesstraßen

Deutschland
ca. 39 700 km

B 30
insgesamt
ca. 102 km

B 30
Biberach-Enzisreute
ca. 31 km



30/1.000 km



36/1.000 km



72/1.000 km

Getötete



361/1.000 km



301/1.000 km

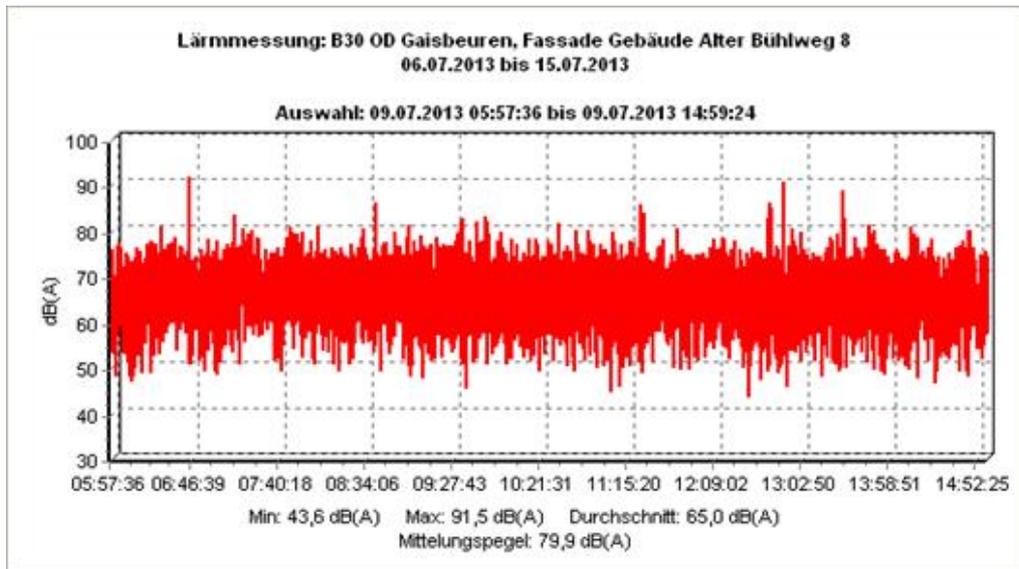


487/1.000 km

Schwerverletzte

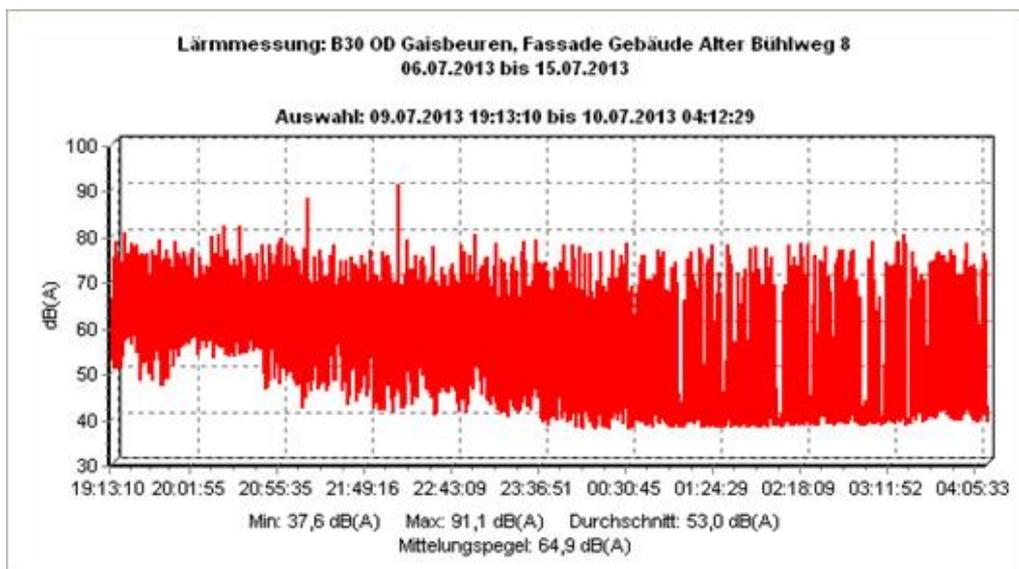


Auswahl einiger Unfälle der letzten Jahre auf der B 30 zwischen Baidt und Biberach/Riß
(Fotos: Polizei, Feuerwehr)



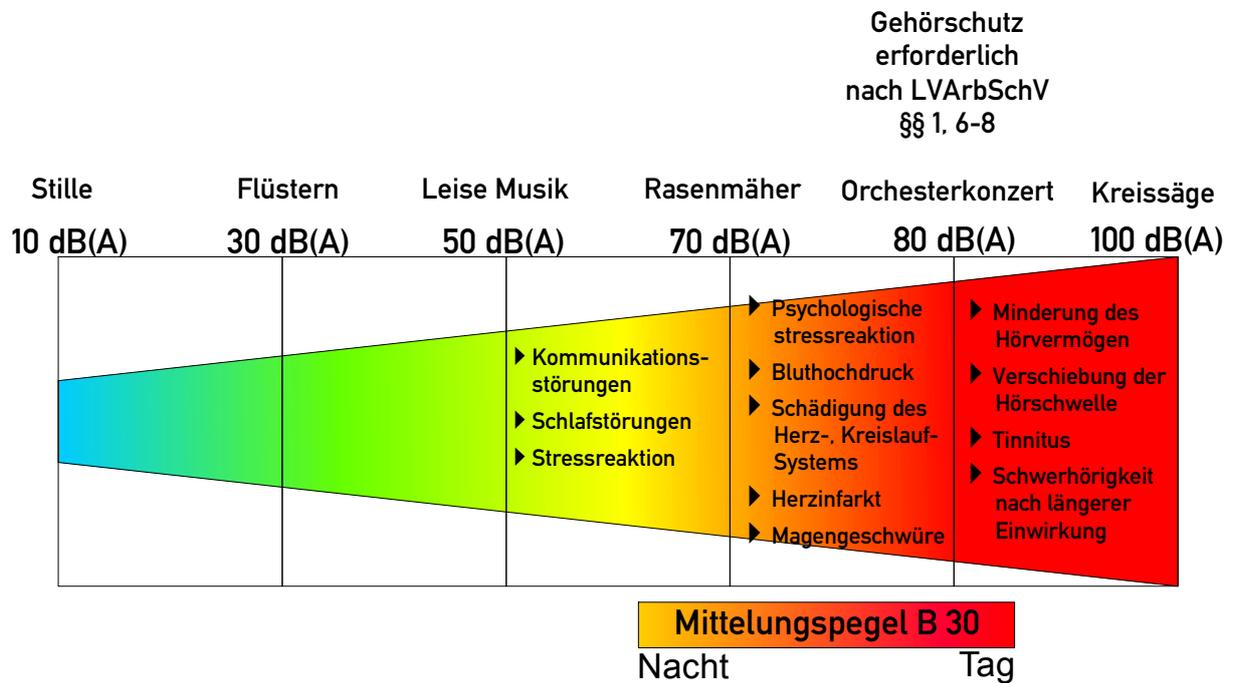
Lärmbelastung der B 30 in Gaisbeuren **tagsüber** am Immissionsort
(Normalwerktag, trockene Fahrbahn)

Datum	Zeitbereich	Zeitraum	Min	Max	Mittelungspegel
Dienstag, 09. Juli 2013 und Nacht zum Mittwoch, 10. Juli 2013					
EU-Umgebungslärmrichtlinie - 2002/49/EG					
08.07.2013	Day	06:00-18:00	43,6 dB(A)	91,5 dB(A)	79,4 dB(A)
08.07.2013	Evening	18:00-22:00	41,8 dB(A)	88,0 dB(A)	76,5 dB(A)
08.07.2013	Night	22:00-06:00	37,6 dB(A)	91,1 dB(A)	62,2 dB(A)
08.07.2013	LDEN	06:00-06:00	37,6 dB(A)	91,5 dB(A)	77,8 dB(A)
RLS 90					
08.07.2013	Day	06:00-22:00	41,8 dB(A)	91,5 dB(A)	78,7 dB(A)
08.07.2013	Night	22:00-06:00	37,6 dB(A)	91,1 dB(A)	62,2 dB(A)



Lärmbelastung der B 30 in Gaisbeuren **nachts** am Immissionsort
(Normalwerktag, trockene Fahrbahn)

Lebensqualität ermöglichen!



Lärmaktionsplan Bad Waldsee

Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft Aalen/Dresden, 2013

Im Auftrag der Stadt Bad Waldsee

**"Die Realisierung der Ortsumgehung von Gaisbeuren ist die einzige wirksame Lärmmin-
derungsmaßnahme... Enzisreute: Nur eine Ortsumfahrung kann nachhaltig Abhilfe gegen die
sehr hohen Verkehrslärmbelastungen leisten."**

Lärmbetroffene Gaisbeuren (nur B 30): 1.161

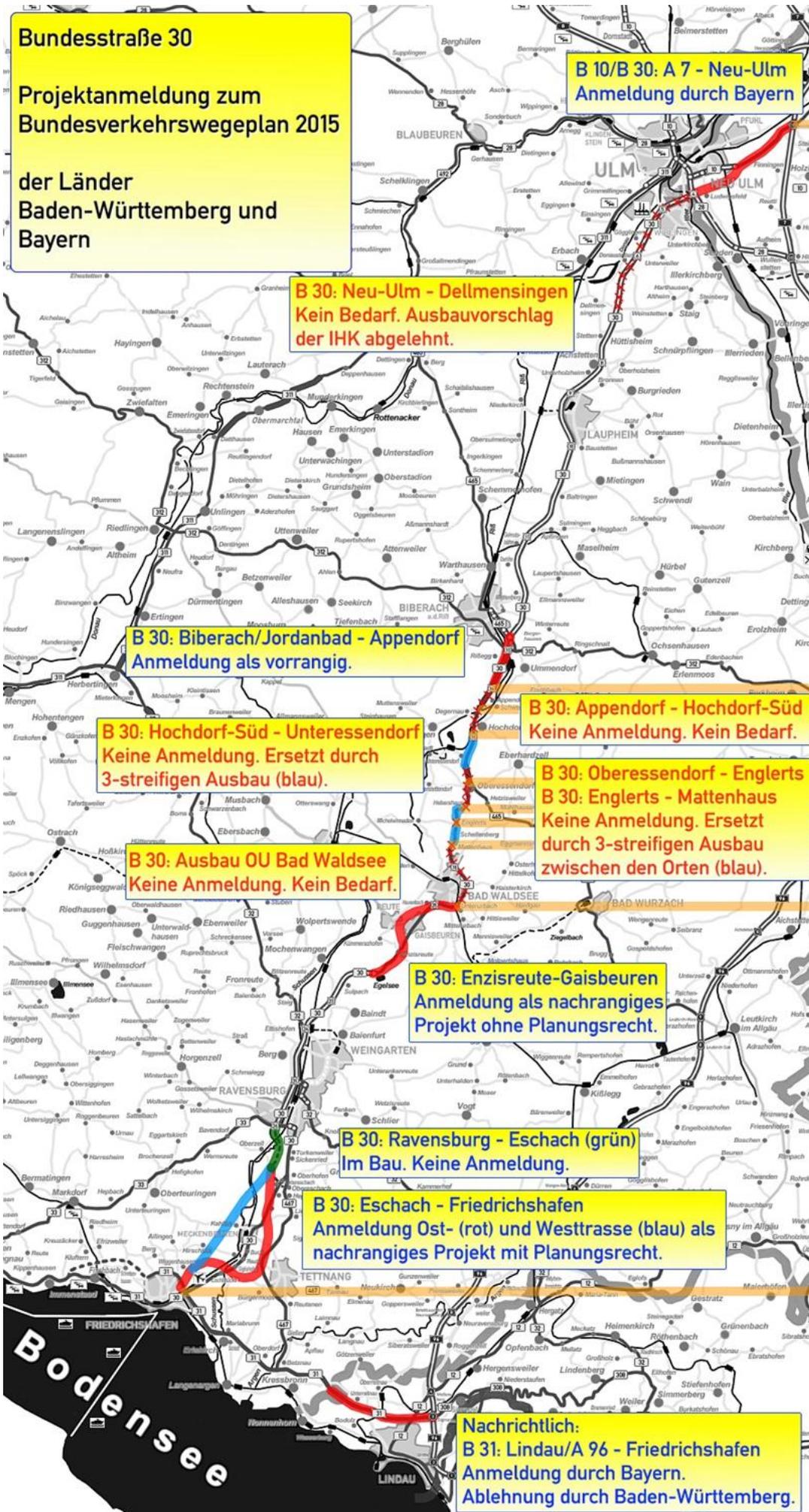
Lärmbetroffene Enzisreute (nur B 30): 59

Lärm macht nicht am Fahrbahnrand Halt.

Bundesstraße 30
Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015
der Länder Baden-Württemberg und Bayern

B 10/B 30: A 7 - Neu-Ulm
Anmeldung durch Bayern

Bestand und aktuelle Generalplanung der B 30 laut Projektanmeldung der Länder



B 30: Neu-Ulm - Dellmensingen
Kein Bedarf. Ausbautorschlag der IHK abgelehnt.

B 30: Biberach/Jordanbad - Appendorf
Anmeldung als vorrangig.

B 30: Hochdorf-Süd - Unteressendorf
Keine Anmeldung. Ersetzt durch 3-streifigen Ausbau (blau).

B 30: Ausbau OU Bad Waldsee
Keine Anmeldung. Kein Bedarf.

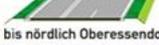
B 30: Enzisreute-Gaisbeuren
Anmeldung als nachrangiges Projekt ohne Planungsrecht.

B 30: Ravensburg - Eschach (grün)
Im Bau. Keine Anmeldung.

B 30: Eschach - Friedrichshafen
Anmeldung Ost- (rot) und Westtrasse (blau) als nachrangiges Projekt mit Planungsrecht.

Nachrichtlich:
B 31: Lindau/A 96 - Friedrichshafen
Anmeldung durch Bayern.
Ablehnung durch Baden-Württemberg.

A 7 Anschlussstelle (AS) Nersingen
bis L 284 AS Appendorf
50.8 km

-  **2.1 km**
bis 3-streifiges Ausbauende Hochdorf
-  **2.1 km**
bis AS Hochdorf-Süd
-  **2.5 km**
bis nördlich Oberessendorf
- Durchfahrt Oberessendorf**
- Durchfahrt Hebershaus**
-  **2.0 km**
bis südlich Hebershaus
-  **1.5 km**
bis nördlich Englerts
- Durchfahrt Englerts**
-  **0.4 km**
bis südlich Englerts
-  **1.1 km**
bis nördlich Mattenhaus

- L 284 AS Appendorf**
- 3-streifiges Ausbauende Hochdorf**
- AS Hochdorf-Süd**
- Durchfahrt Oberessendorf**
- Durchfahrt Hebershaus**
- Durchfahrt Englerts**
- Durchfahrt Mattenhaus**
-  **5.7 km**
- Urbachviadukt Bad Waldsee**
-  **40.3 km**
- bis AS B 31 Friedrichshafen**

AS B 31 Friedrichshafen

Alle Kilometerangaben in erster Näherung. Bei vorhandenen 3-streifigen Abschnitten ist nur die tatsächlich 3-streifig befahrbare Länge berücksichtigt.

Anmeldung des Landes für den BVWP 2015 und Kritik

Die baden-württembergische Landesregierung hat das Gesamtprojekt B 30 Biberach/Jordanbad - Enzisreute bei der Projektanmeldung für den BVWP 2015 in Einzelprojekte zerteilt und dazwischen liegenden Teilabschnitte nicht angemeldet.

Angemeldet für den BVWP 2015 wurde:

B 30 Ausbau Biberach - Hochdorf (AS Appendorf)	als "OU Biberach",
B 30 OU Gaisbeuren	als "OU Gaisbeuren"
B 30 OU Enzisreute	als "OU Enzisreute"

Nicht für den BVWP 2015 angemeldet wurde:

B 30 Ausbau OU Bad Waldsee
B 30 Bad Waldsee-Nord - Oberessendorf
B 30 Oberessendorf - Hochdorf (AS Appendorf)

Wir kritisieren, dass der Zusammenhang für den Lückenschluss einer großräumigen Verkehrsachse infrage gestellt wird. Offensichtlich soll an der B 30 ein Flickwerk aus unterschiedlichen Ausbaustandards geschaffen werden, das nach den geltenden Richtlinien und Regelwerken weder vereinbar, zu vertreten, noch zu verantworten ist (siehe Abbildung). Dies wirkt vor dem Hintergrund befremdlich, dass bundesweit neue Autobahnen und autobahnähnliche Ausbauten von Bundesstraßen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet wurden, bei denen die verkehrliche Belastung/Bedeutung unter den Werten der B 30 liegt u.a.:

- B 4	Bienenbüttel - Gifhorn	ca. 81,9 km	5.200 - 20.100 Kfz/Tag
- B 12	Kempten (A7) - AS Jengen (A96)	ca. 57,6 km	11.200 - 17.800 Kfz/Tag
- B 85	Schwandorf (A 93) - Altenkreith	ca. 28,9 km	6.500 - 11.600 Kfz/Tag
- A 14	Wolmirstedt - Wöbbelin	ca. 163,0 km	3.200 - 17.100 Kfz/Tag
- A 39	Parallel zur B 4 (siehe oben)		5.200 - 20.100 Kfz/Tag

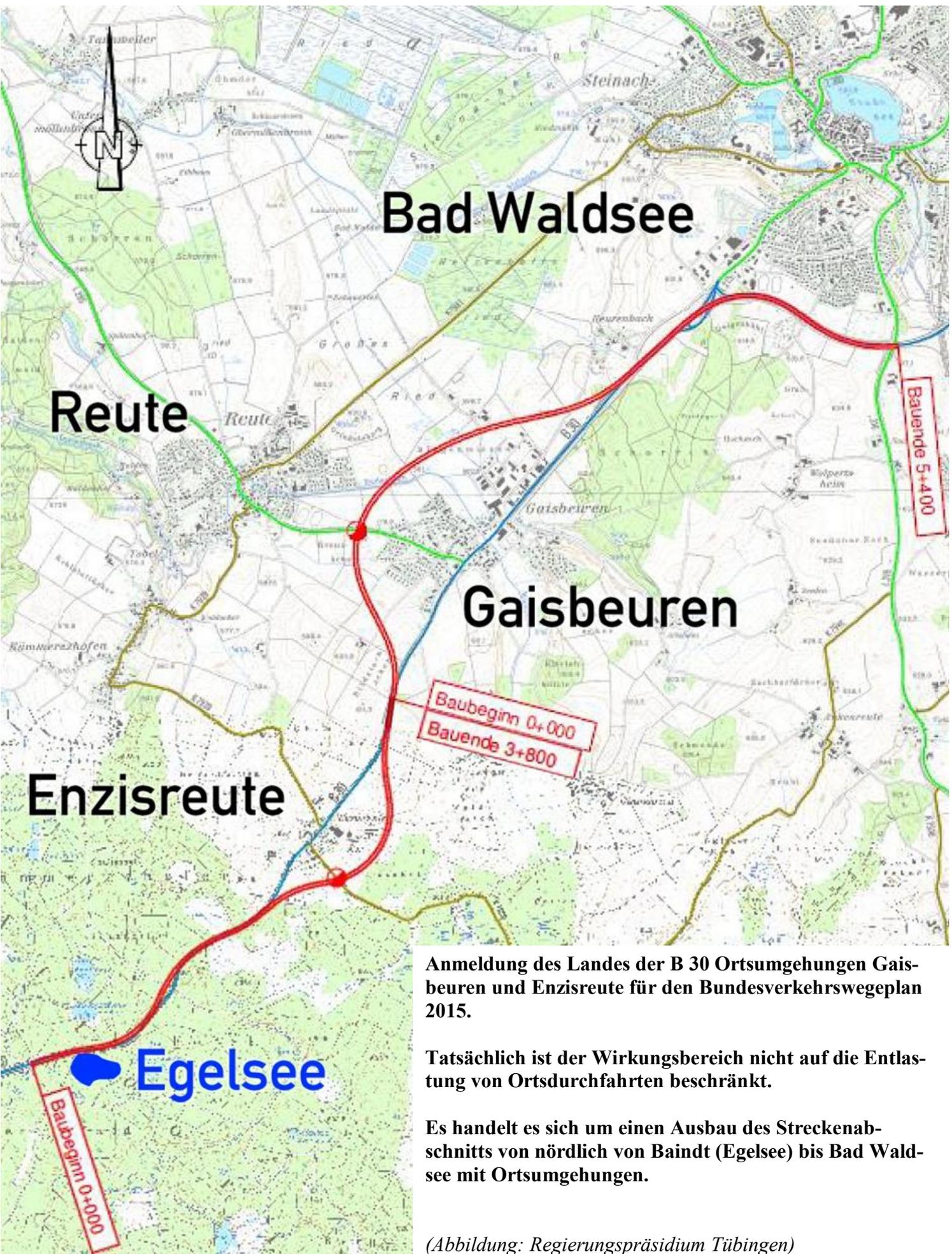
Durch die Zerstückelung der B 30 in Einzelprojekte wird zudem der verkehrliche Nutzen gemindert und der Anschein erweckt, dass es sich um ein unwichtiges Projekt handle. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, warum der Ausbau des Streckenabschnitts von Biberach/Jordanbad bis Hochdorf als "Ortsumgehung Biberach" angemeldet wurde.

B 30 wurde vom Land in nicht zusammenhängende Einzelprojekte geteilt

Der Lückenschluss der B 30 von Baidt bis Biberach/Jordanbad als großräumige Hauptachse wird damit infrage gestellt

Die B 30 darf gegenüber anderer Projekte nicht benachteiligt werden

Die Zerstückelung der B 30 erweckt den Anschein, dass es sich um ein unwichtiges Projekt handle.



Anmeldung des Landes der B 30 Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute für den Bundesverkehrswegeplan 2015.

Tatsächlich ist der Wirkungsbereich nicht auf die Entlastung von Ortsdurchfahrten beschränkt.

Es handelt es sich um einen Ausbau des Streckenabschnitts von nördlich von Baintdt (Egelsee) bis Bad Waldsee mit Ortsumgehungen.

(Abbildung: Regierungspräsidium Tübingen)

Die ausschließliche Anmeldung der Teilprojekte der B 30 als "Ortsumgehung" vermittelt den Eindruck, dass der Nutzen ausschließlich in der Entlastung von Orten liegt und lokal begrenzt sei. Dadurch ist zu befürchten, dass in der Diskussion der Nutzen der B 30-Einzelprojekte infrage gestellt wird. Der Nutzen liegt vor allem in der Schließung einer echten Netzlücke im großräumigen Verkehrsnetz in Deutschland, die Beseitigung von echten Engpässen (eine Überlastung liegt vor und kann eindeutig nachgewiesen werden) und in der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Dieses Verhalten des Landes ist nicht hinnehmbar und muss korrigiert werden. Es verhindert eine bedarfsgerechte und faire Bewertung und Priorisierung der B 30 im bundesweiten Vergleich. Andere Projekte in Land und Bund haben die Länder als Achse angemeldet. Die B 30 wurde hingegen als Einzelprojekte angemeldet. Das vermittelt den Eindruck, dass diese Projekte von geringer Bedeutung seien. Dies kann zu einer deutlichen und unangemessen Benachteiligung der B 30 in der Bewertung und Priorisierung des Bundes, sowie in der parlamentarischen Diskussion im Deutschen Bundestag führen.

Das Land handelt damit auch gegen die Interessen der Raumschaft. Es besteht ein breiter Konsens für einen durchgängigen 2-bahnig, 4-streifigen Ausbau der B 30 von Ulm bis Friedrichshafen.

Die "Initiative B 30" bittet die Abgeordneten im Bundestag dies zu berücksichtigen und eine faire Bewertung und Diskussion der B 30 zu ermöglichen.

Der Nutzen liegt vor allem in der Schließung einer großräumigen Netzlücke, Beseitigung von Engpässen und der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Zudem werden Orte entlastet.

Die Verwaltung des Bundes und die Abgeordneten im Bundestag müssen eine faire Bewertung und Priorisierung der B 30 im bundesweiten Vergleich und in der parlamentarischen Diskussion ermöglichen.

Die Interessen der Raumschaft sollten berücksichtigt werden.

Einige Positionen für einen schnellen Ausbau der B 30

	Position	Bekanntgabe
Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag (BWIHK)	B 30: Ausbau von Ulm bis Friedrichshafen	2013
Landkreistag Baden-Württemberg	B 30: Ausbau von Ulm bis Friedrichshafen	2013
Regionalverband Bodensee-Oberschwaben (RVBO)	B 30: Vordringlich Gaisbeuren und Enzisreute B 30: Langfristig komplett 4-streifiger Ausbau von Ulm bis Friedrichshafen	2013
Arbeitsgespräch der Bürgermeister im Landkreis Ravensburg	B 30: Vordringlich Gaisbeuren und Enzisreute B 30: 4-streifiger Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee B 30: 4-streifiger Neubau von Bad Waldsee bis Oberessendorf	2013
Kreistag Ravensburg	B 30: Vordringlich Gaisbeuren und Enzisreute B 30: 4-streifiger Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee B 30: 4-streifiger Neubau von Bad Waldsee bis Oberessendorf.	2013
Kreistag Biberach	B 30: 4-streifiger Ausbau zwischen Biberach und Baidnt	2013
CDU-Kreisvorstand Ravensburg	B 30: 4-streifiger Ausbau von Biberach bis Friedrichshafen	2013
CDU-Kreisvorstand Biberach	B 30: Ausbau von Biberach bis Bad Waldsee	2013
SPD Kreisverband Ravensburg	B 30: Durchgehend leistungsfähiger Ausbau	2014