

Position zum Bundesverkehrswegeplan 2015

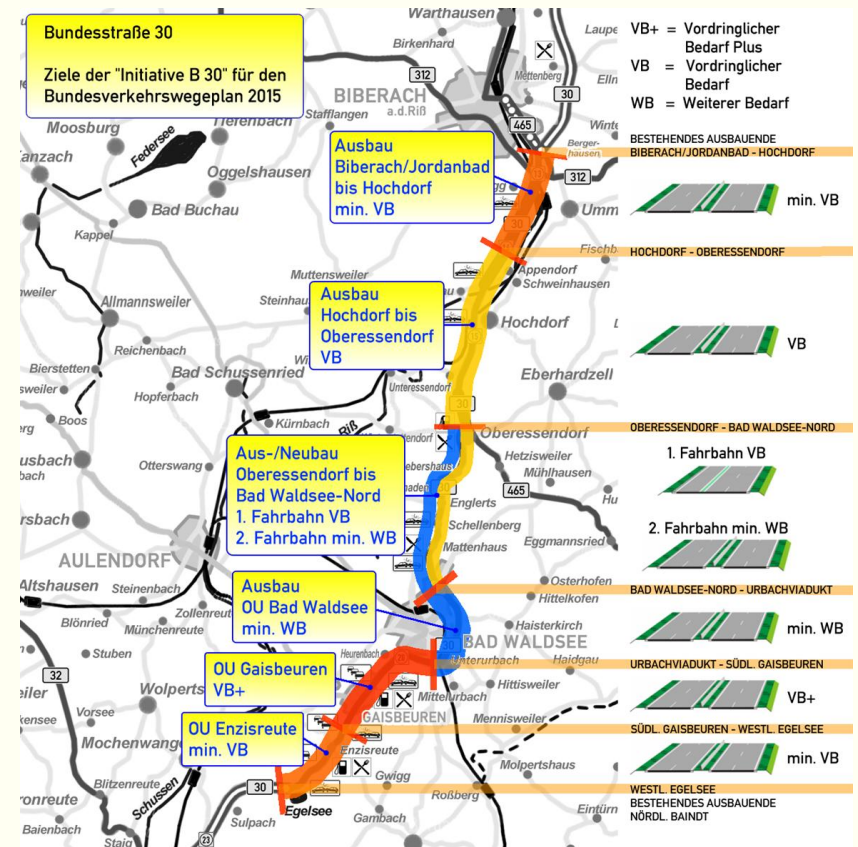
AUFGRUND DER LANGEN PLANUNGSZEITEN WIRD MIT
DEM BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2015 ÜBER
ZUKÜNFTIGE VERBESSERUNGEN BIS CA. 2050
ENTSCHIEDEN

-

WAS OHNE HOHE PRIORITÄT AUFGENOMMEN WIRD,
KANN KAUM VOR 2040-2050 REALISIERT WERDEN

EINIGE BESTEHENDE PROBLEME

<p>1 B 30: AS Biberach/Jordanbad bis Hochdorf (AS Appendorf) aktuell 21.000 Kfz/Tag, davon 2.121(10,1%) Lkw</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sehr hohe Verkehrsbelastung - Verkehrsfluss wird instabil - Gutachten belegt, dass die Kapazität bis 2030 nicht ausreicht¹ - Unfallhäufung 	<p>Anmeldung als OU Biberach.</p>
<p>2 B 30: Hochdorf (AS Appendorf) bis Oberessendorf aktuell 16.500 Kfz/Tag, davon 1.931(11,7%) Lkw</p>	
<p>3 B 30: Oberessendorf bis AS Bad Waldsee-Nord aktuell 13.700 Kfz/Tag, davon 1.370(10,0%) Lkw</p>	
<p>4 B 30: Bad Waldsee-Nord bis AS Bad Waldsee-Süd aktuell 11.300 Kfz/Tag, davon 1.243(11,0%) Lkw</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schlechter Verkehrsablauf von Hochdorf bis Unteressendorf und Oberessendorf bis Bad Waldsee-Nord - Gutachten^{1,2} belegen, 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 (210 gon/km) im Bereich der Kreisgrenze Biberach/Ravensburg (zwischen Oberessendorf und Englerts) 	<p>Keine Anmeldung des Landes für den BVWP 2015. Es besteht kein Bedarf.</p>
<p>5 B 30: Ortsumgehung Gaisbeuren</p>	
<p>6 B 30: Ortsumgehung Enzisreute aktuell 21.300 Kfz/Tag, davon 1.598(7,5%) Lkw</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereits seit 2005 überlastet - mehr als 300 Stautunden im Jahr - Gutachten belegt, dass die Kapazität bis 2030 nicht ausreicht¹ - 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 "nicht vertretbar" - Problematischer Ausbaustandard mit ausschließlich plangleichen Knotenpunkten, teilweise ohne Abbiegestreifen. <p>Zusätzlich bei Gaisbeuren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zentraler Engpass zwischen Ulm und Ravensburg - Größte Ortsdurchfahrt und einzige Ampeln zwischen den Wirtschafts- und Oberzentren Ulm und Ravensburg - Häufige Staus <p>Zusätzlich bei Enzisreute:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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) 	<p>Anmeldung als OU Gaisbeuren und OU Enzisreute</p>



► Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)

Höchste Dringlichkeit im Bundesverkehrswegeplan 2015. Stark begrenzt auf Einzelmaßnahmen zur Beseitigung von gravierenden Engpässen im großräumigen Verkehrsnetz. Nur für Autobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen der Kategorie 1. Schnellstmögliche Planung und Realisierung.

► Vordringlicher Bedarf (VB)

Zweithöchste Dringlichkeit im Bundesverkehrswegeplan 2015. Erteilung eines gesetzlichen Planungsauftrags. Nachrangig gegenüber VB+. Realisierung wird bis 2030 angestrebt.

► Weiterer Bedarf (WB)

Niedrigste Dringlichkeit im Bundesverkehrswegeplan 2015. Kein Planungsrecht. Merkposten für Projekte mit einer Realisierung nach 2030 (ca. min. 2040-2050 nach der Planung)

¹ "Bundesverkehrswegeplan 2015 Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen" von Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Dez. 2013

² Vgl. Landtagsdrucksache 15/3754 des Landtages von Baden-Württemberg

Staedte Mobilitaet
Lebensqualitaet
Regionen Wirtschaftsstandort

ermoeglichen

verbinden
Verkehrssicherheit

▶ **Mobilitaet ermoeeglichen**

- Stauschwerpunkte beseitigen
- Sichere Überholmöglichkeiten schaffen
- Personenverkehr und Gütertransporte ermöglichen
- Verkehrsfluss verbessern - Ökonomisches und ökologischeres Fahren ermöglichen mit geringerem Kraftstoffverbrauch, geringerem Schadstoffausstoß und geringerem Fahrzeugverschleiß.

▶ **Städte, Regionen und Wirtschaftsstandorte verbinden**

- Verbesserung der Erreichbarkeit von zentralen Orten, Städten, Wirtschaftsstandorten, Messen, Bahnhöfe und Flughäfen
- Verbesserung der Anlieferung und Stärkung von Wirtschaftsstandorten
- Ohne Stau zur Arbeit und nach Hause
- Kürzere und berechenbare Fahrzeiten
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Krankenhäusern im Notfall und Verbesserung der Hilfszeiten von Notarzt, DRK, Feuerwehr und Polizei.

▶ **Lebensqualität ermöglichen**

- Nachhaltige Entlastung von Ortskernen, Ortsdurchfahrten und Ortslagen
- Abbau von Trennwirkung und Gefahrenstellen
- Umgestaltung der Ortskerne zu lebendigen und menschenfreundlichen Orten
- Entlastung von Ausweich- und Umleitungsstrecken
- Entlastung von Wohngebieten, Nachbarorten und Parallelstrecken vom Ausweichverkehr
- Bestmöglicher Schutz möglicher neuer Betroffener (für möglicherweise neue Betroffene besteht ein gesetzlicher Schutzanspruch - die bisher Betroffenen haben keinen gesetzlichen Schutzanspruch)

▶ **Verkehrssicherheit erhöhen**

- Unfallanfällige Streckenabschnitte beseitigen und entschärfen
- Bündelung der Verkehre auf eine sichere und leistungsfähige Hauptachse (bisher verteilte Verkehrsströme)
- Richtlinienkonformer und verkehrssicherer Aus-/Neubau

▶ **Für eine zukunftsfähige Infrastruktur**

- Keine neuen "Flickwerke" und Engpässe schaffen
- Bedarfsgerechter, richtlinienkonformer und zukunftsorientierter Aus-/Neubau

PRIORISIERUNG

Die "Initiative B 30" hat 2011 im Rahmen einer Fragebogenaktion zum Aus-/Neubau der B 30 die Positionen in der Raumschaft von Ulm bis Friedrichshafen ermittelt und in einer Entscheidungstabelle zusammengefasst. Darauf aufbauend und in Kenntnis der Finanzsituation des Bundes, sowie weiterer Fakten (Bedarf, Defizite, Kosten, Gutachten, Akzeptanz, Grundkonzeption und Bewertungsmethodik für den BVWP 2015 usw.) ergibt sich für die Initiative ein klares Ziel: Die "Initiative B 30" kämpft für folgende Einstufungen im Bundesverkehrswegeplan 2015:

▶ **Priorität 1**

B 30: Ortsumgehung Gaisbeuren

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

Nach aktuellem Stand werden für die Ortsumgehung Gaisbeuren die Kriterien für den "Vordringlichen Bedarf Plus" (VB+) erfüllt - vorbehaltlich eines hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses im bundesweiten Vergleich.

▶ **Priorität 2**

B 30: Ortsumgehung Enzisreute

Mindestens "Vordringlicher Bedarf" (VB) für Vollausbau (2-bahnig, 4-streifig)

▶ **Priorität 3**

B 30: Ausbau von Biberach/Jordanbad - Hochdorf (AS Appendorf)

Mindestens "Vordringlicher Bedarf" (VB) für Vollausbau (2-bahnig, 4-streifig)

▶ **Priorität 4**

B 30: Aus-/Neubau von Oberessendorf - Bad Waldsee-Nord

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

Zunächst richtlinienkonformer, durchgängiger und zukunftsorientierter 3-streifiger Aus- und abschnittsweiser Neubau der ersten Richtungsfahrbahn mit Umfahrung der Ortslagen (im RQ 15,5 nach EKL 1 der RAL).

▶ **Priorität 5**

B 30: Ausbau von Hochdorf (AS Appendorf) - Oberessendorf

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

Eine richtungsgeteilte Dringlichkeit ist aufgrund des bestehenden Ausbaustands, sowie der hohen Verkehrs- und sehr hohen Schwerverkehrsbelastung nur bedingt sinnvoll. Bei jeder niedrigeren Einstufung wird es voraussichtlich bis mindestens 2040 keine nachhaltige Lösung geben. Deshalb ist für den Bundesverkehrswegeplan 2015 nur der Vordringliche Bedarf sinnvoll.

▶ **Priorität 6**

B 30: Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee

Mindestens "Weiterer Bedarf" (WB) für Vollausbau (2-bahnig, 4-streifig)

LITERATUR

•HBS 2001, Fassung 2009 - Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2001, 2009 •RAA - Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, FGSV 2008 •RAL - Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, FGSV 2012 •RIN - Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV 2008 •Abgase des Kraftfahrzeugverkehrs, BLU 2003 •Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050, Prograns 2007 •B 30: 3-streifiger Ausbau zwischen Oberessendorf und Biberach/Jordanbad. Abschnitt 1b: Unteressendorf - AS Hochdorf/K 7562, Modus Consult Ulm GmbH 2012 •Berechnung von modalen Verlagerungen im Güterverkehr für die Ableitung konsistenter Bewertungsansätze für die Bundesverkehrswegeplanung, BVU, TNS Infratest 2014 •Bewertung von Investitionen zum Ausbau deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf zur NEAT, BVU 2006 •Bewertungsansätze für Reisezeiten und Zuverlässigkeiten auf der Basis eines Modells für modale Verlagerungen im nicht-gewerblichen und gewerblichen Personenverkehr für die Bundesverkehrswegeplanung, TNS Infratest, IVT ETH Zürich 2014 •Bundesverkehrswegeplan 2015 - Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen, Brilon Bondzio Weiser 2013 •Effekte der Güterverkehrszentren in Deutschland, LUB Consulting GmbH 2010 •Entwicklung des Luftverkehrs in Baden-Württemberg bis 2025, Symbios Prograns 2010 •Entwicklung eines Verfahrens zur Beurteilung der Verkehrsqualität auf Straßen mit 2+1-Verkehrsführung, Baselau 2005 •Erfassung des Indikators Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs im Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung, Significance, Goudappel Coffeng, NEA 2012 •Ermittlung des Zusammenhangs von Infrastruktur und Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs für den Verkehrsträger Straße, Lehrstuhl für Verkehrswesen Ruhr Universität Bochum 2014 •Funktionale Gliederung des Straßennetzes nach RIN, Modus Consult Karlsruhe 2012 •Generalverkehrsplan Baden-Württemberg, 2010 •Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, BMVBS 2014 •IHK Ulm Leitbild Verkehr, 2012 •IHK Weingarten Leitbild Verkehr, 2005 •Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung, Bosch & Partner, TU Berlin, Planco Consult, Dr. Dammert & Steinforth 2010 •Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, 2002 •Landesentwicklungsprogramm Bayern, 2013 •Lärmaktionsplan Bad Waldsee, 2013 •Methodik der Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplan 2015, BBSR 2014 •Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von Morgen, Acatch 2006 •Modernisierung der BVWP-Methodik - Teil Städtebauliche Effekte, VSU GmbH 2012 •Raumordnungsbericht 2011, BBR 2012 •Region Donau-Iller. Perspektive 2030, Prognos AG 2010 •Regionalplan Bodensee-Oberschwaben, 2006 •Regio-S-Bahn Donau-Iller, Interplan Consult, SMA und Partner AG 2012 •Shell Pkw-Szenarien bis 2030, Shell 2004 •Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Shell 2014 •Stadtentwicklungsbericht 2008, BBR 2009 •Stadtentwicklungsbericht 2012, BBR 2013 •Straßenverkehrszählung 2010, BASt 2012 •Systematische Untersuchungen der Emissionen aus der motorischen Verbrennung, FAL 2003 •Verkehrsentwicklungsplan Bad Waldsee, Dr. Brenner Aalen 2010 •Verkehrsprognose 2030, BVU Interplan IVV Planco 2014 •Verkehrsstudie Ost, Modus Consult Ulm 2010 •Verkehrsuntersuchung Bad Waldsee, Modus Consult Ulm 2008 •Landeskonzept für die Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015, MVI 2013 •Fragebogenaktion zur Position der Raumschaft zum Aus-/Neubau der Bundesstraße 30 Ulm - Friedrichshafen, "Initiative B 30" 2011 •Bevölkerungsvorausrechnung für 2030, Statistisches Landesamt BW 2014.

IMPRESSUM

Herausgeber: "Initiative B 30", Franz Fischer, Alter Bühlweg 8, 88339 Bad Waldsee, Deutschland, Franz Fischer, presserechtlich verantwortlich, info@b30neu.de,

www.b30neu.de, Tel. +49 (01 51) 57 76 23 02

Stand: Donnerstag, 12. März 2015