

Daten und Fakten

Ausbau der Bundesstraße 30

**Projekt BW 6512
Biberach/Jordanbad -
Enzisreute (Egelsee)**



"Initiative B 30"

Franz Fischer, Alter Bühlweg 8, 88339 Bad Waldsee

▪ info@b30neu.de ▪ www.b30neu.de

1. Ausgabe

Stand: 23. Okt. 2011

Inhalt

Zielsetzung	5
Anlass	5
Alternative	5
 Grundlagen.....	 7
 Blick über den Tellerrand. Die Situation in Deutschland und Baden-	
Württemberg	11
Autobahnnetz in Baden-Württemberg	13
Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen	15
Projekte mit überlasteten Abschnitten	17
Projekte mit besonders hohem Konfliktpotential	19
Hauptachsen mit hohem bis herausragendem Verkehrsaufkommen in	
Ortsdurchfahrten.....	21
Projekte mit Prioritätskonflikten	23
Projekte mit Verkehrsschatten	25
 Bundesstraße 30	 29
Aktueller Ausbaustand der B 30	33
Einordnung im Grundnetz der Bundesfernstraßen	35
Verkehrsbedeutung	39
Unfallentwicklung.....	45
Bedeutung der Bundesstraße 30	47
Defizite der Bundesstraße 30	49
Zukünftige Entwicklung	51
Projekt BW 6512.....	53
 Anwendung von Regelquerschnitten	 57
Abkürzungen.....	59

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 circa 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"

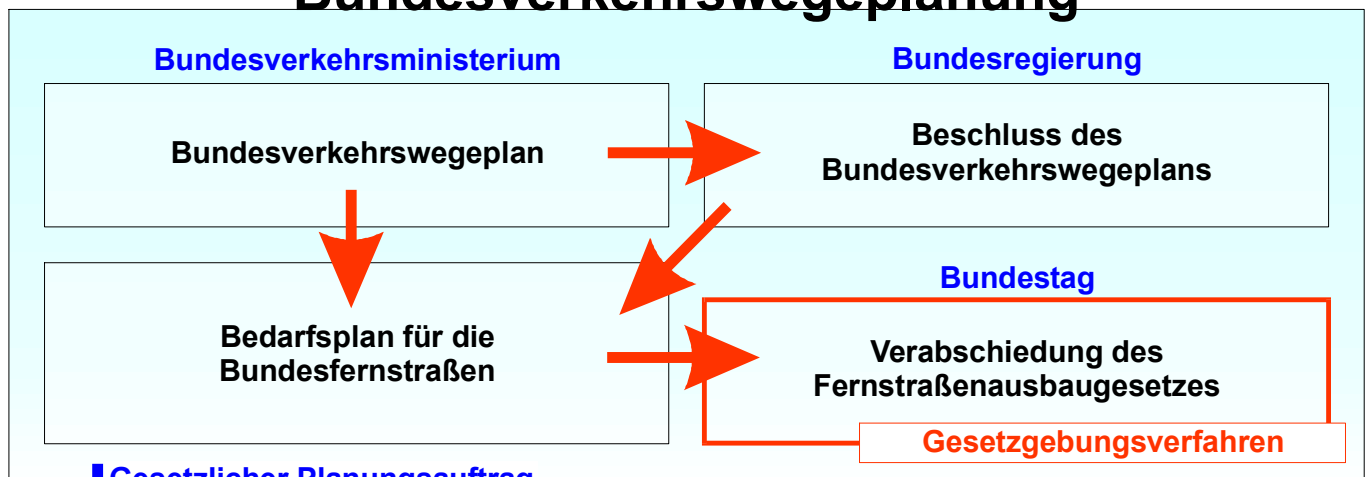
Die Realisierung dieser Projekte legt der Deutsche Bundestag mittels seiner jährlichen Haushaltspläne fest. Durch die Haushaltssituation des Bundes bedeutet dies, dass für Projekte im "Weiteren Bedarf" grundsätzlich keine Gelder zur Verfügung stehen. Projekte im "Weiteren Bedarf" dürfen nur in Ausnahmefällen 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"

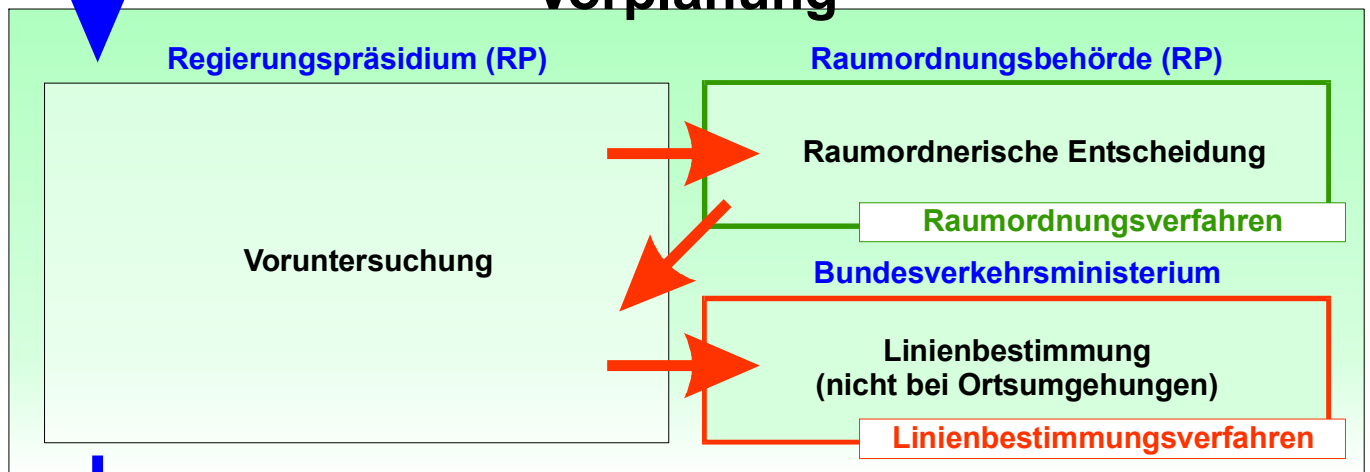
Die Realisierung dieser Projekte wird schnellstmöglich angestrebt. Diese Projekte haben den vollen Planungsauftrag. Die Finanzierung wird weitestgehend sichergestellt. Es besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag. Die Planung ist schnellstmöglich bis zur Planreife zu bringen und die Projekte zu realisieren.

Bundesfernstraßenplanung

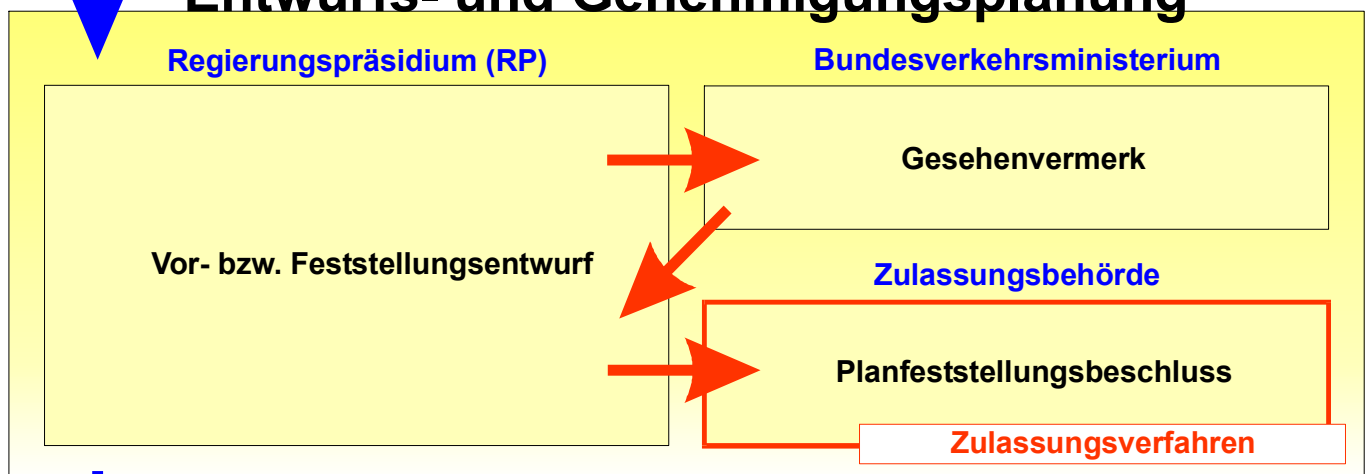
Bundesverkehrswegeplanung



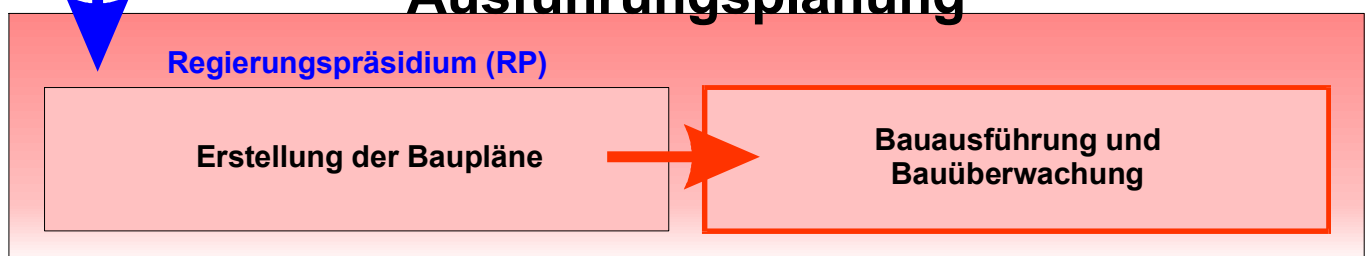
Vorplanung



Entwurfs- und Genehmigungsplanung



Ausführungsplanung



Planung

Die Bundesfernstraßenplanung erfolgt grundsätzlich anhand eines 4-stufigen Verfahrens. Nach der Bundesverkehrswegeplanung, beginnend mit der Vorplanung bis zur Ausführungsplanung, vergehen in der Regel 15 Jahre.

Bundesverkehrswegeplanung

Bevor mit der Planung einer Straße begonnen werden kann, erfolgt die Bedarfsermittlung. Hier wird das "Ob", aber nicht das "Wie" entschieden. Ergebnis der Bundesverkehrswegeplanung ist der Bundesverkehrswegeplan.

Vorplanung

Die erste Konkretisierung von Bauvorhaben erfolgt mit der Aufnahme der Vorplanung. Um die Vorplanung aufzunehmen ist ein Planungsrecht erforderlich. Dies wird durch die Aufnahmen in den "Vordringlichen Bedarf" im Bundesverkehrswegeplan erreicht. Im Rahmen der Vorplanung werden alle Fragen der Linienführung bearbeitet. Als Ergebnis geht aus der Vorplanung die Voruntersuchung hervor. Dieses Papier enthält als Ergebnis die Vorzugslinie, also die bevorzugte Straßenführung.

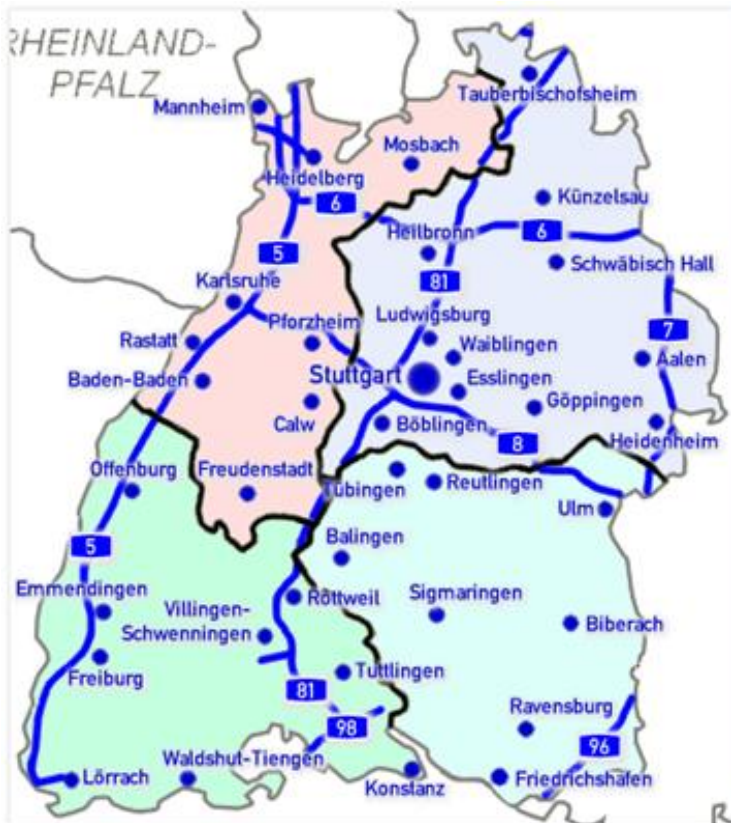
Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Grundsätzlich bedarf der Neubau oder die Änderung der Bundesverkehrswege der vorherigen Planfeststellung. Während des Entwurfs- und Genehmigungsverfahrens wird der sogenannte Planfeststellungsbeschluss erstellt.

Ausführungsplanung

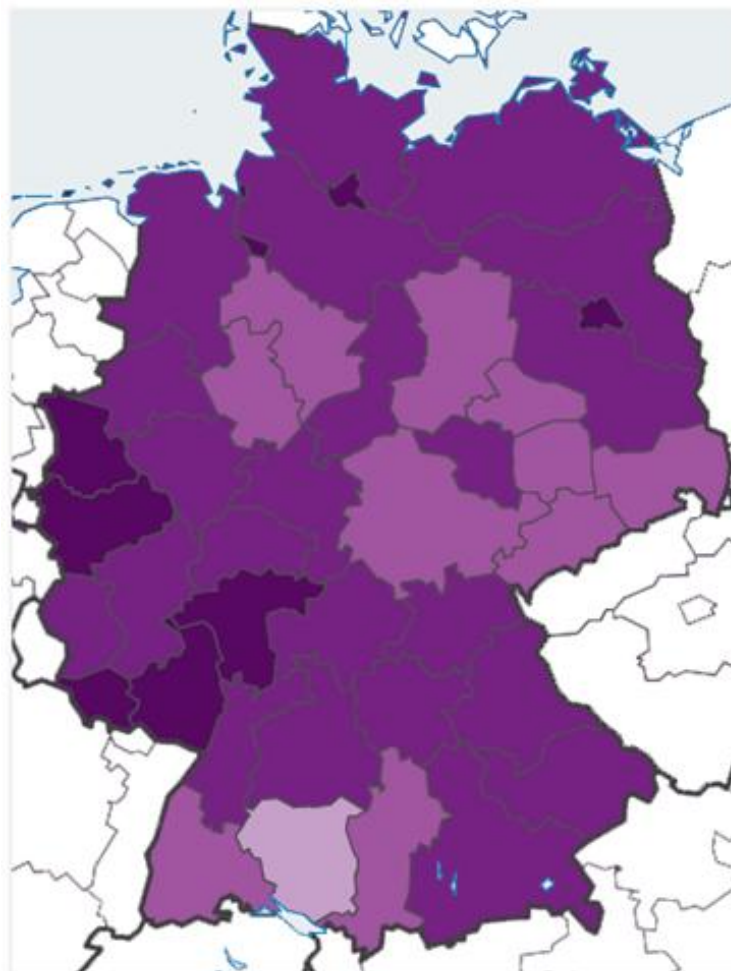
Nach dem ein Planfeststellungsbeschluss Rechtskraft erlangt hat, werden in der Ausführungsplanung die Baupläne erstellt. Im Anschluss kann mit dem Bau begonnen werden, sobald die dazu notwendigen Gelder zur Verfügung stehen. Planfeststellungsbeschlüsse sind nicht unbegrenzt gültig. Zurzeit sind Planfeststellungsbeschlüsse 10 Jahre gültig und können mit einem Verlängerungsverfahren um 5 Jahre verlängert werden. Danach werden sie ungültig. Sobald mit der Bauausführung begonnen wurde, verjähren Planfeststellungsbeschlüsse nicht mehr.

Blick über den Tellerrand
Die Situation in Deutschland und
Baden-Württemberg



Autobahnen in Baden-Württemberg

- Regierungsbezirk Stuttgart
- Regierungsbezirk Karlsruhe
- Regierungsbezirk Freiburg
- Regierungsbezirk Tübingen
- Bundesautobahn



Autobahndichte in Deutschland

Autobahndichte nach Fläche und Einwohner

- 0 km
- 1- 74 km
- 75-149 km
- 150-249 km
- 250 km oder mehr
- keine Daten

Autobahnnetz in Baden-Württemberg

Durch Baden-Württemberg verlaufen mit Stand 2007, 1.039 km Bundesautobahnen. Dies entspricht rund 8,3 Prozent der Länge des Bundesautobahnnetzes in Deutschland. Die Fläche Baden-Württembergs beträgt rund 10,0 Prozent der Fläche Deutschlands.

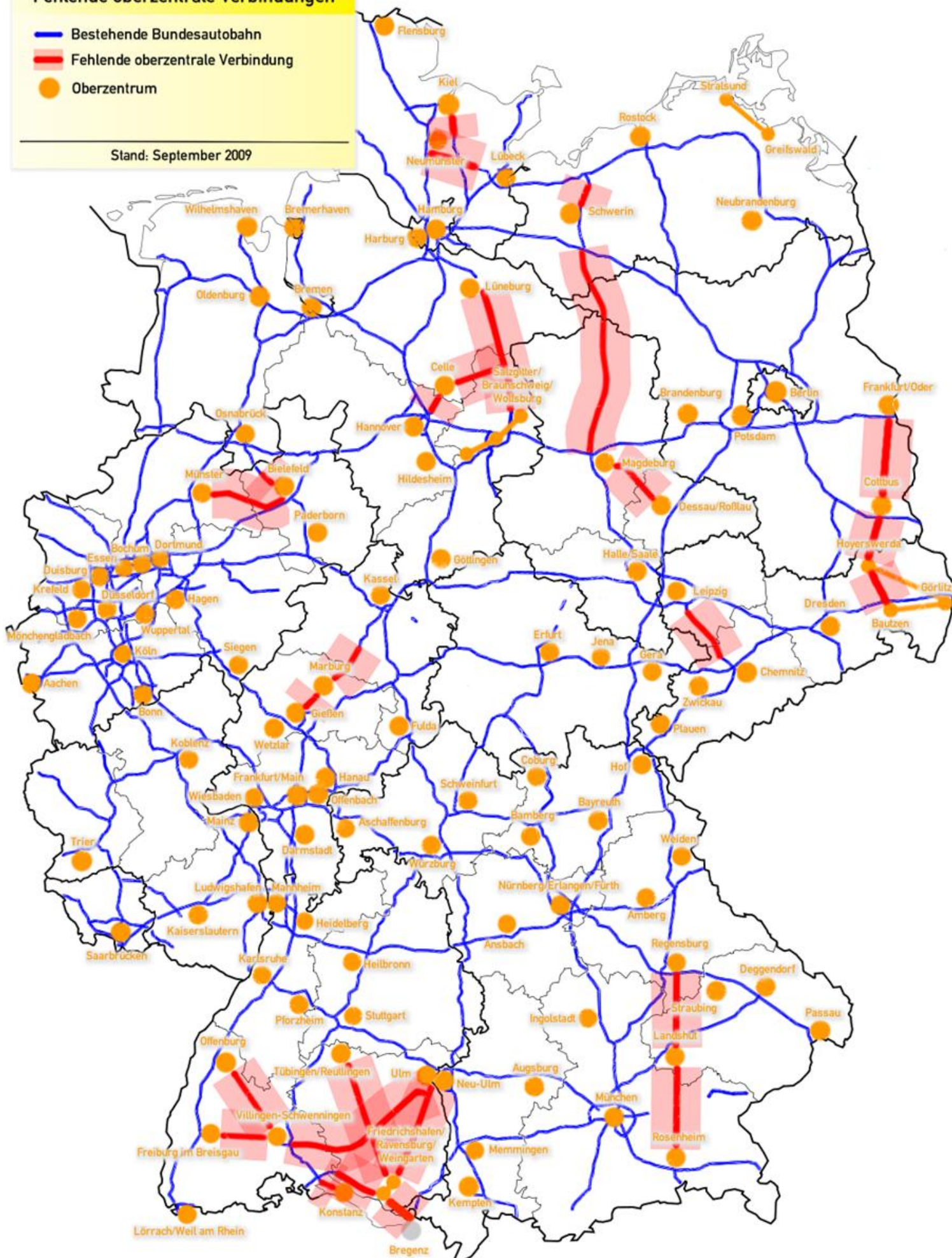
Die nördlichen Landesteile mit den Regierungsbezirken Stuttgart und Karlsruhe sind überwiegend von Autobahnen durchzogen. Das Autobahnnetz im Süden ist erheblich dünner. Im Regierungsbezirk Tübingen gibt es bis auf kurze Teilstücke der A 7, A 8 und A 96 keine Autobahn, die durch den Bezirk führt. Alle anderen verlaufen am Rande des Bezirks. Die Größe des Regierungsbezirks Tübingen beträgt mit 8.918 km² rund 24,9 % der Landesfläche. Allerdings verfügt er nur über rund 10,0 % der Bundesautobahnen in Baden-Württemberg.

Der Regierungsbezirk Tübingen ist damit am schlechtesten mit Autobahnen aller Regierungsbezirke in Deutschland ausgestattet. Teilweise schlecht ausgebaute Bundesstraßen mit zahlreichen Ortsdurchfahrten übernehmen deren Aufgabe.

Fehlende oberzentrale Verbindungen

- Bestehende Bundesautobahn
- Fehlende oberzentrale Verbindung
- Oberzentrum

Stand: September 2009



Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen

Aufgrund des unzureichenden Autobahnnetzes im Süden, fehlen in den Regierungsbezirken Freiburg und Tübingen leistungsfähige Verbindungen zwischen den Städten von höchster Bedeutung (oberzentrale Verbindungen).

Oberzentren sind die Städte von höchster Bedeutung und sind heute in Deutschland in der Regel mit Autobahnen verbunden. Die Verbindung von Oberzentren erfolgt in den Regierungsbezirken Freiburg und Tübingen aber meist durch teilweise schlecht ausgebauten Bundesstraßen mit Ortsdurchfahrten.

In keiner Region in Deutschland sind Oberzentren untereinander so schlecht zu erreichen, wie im Regierungsbezirk Tübingen.



Projekte mit überlasteten Abschnitten

Bei den folgenden Projekten in Baden-Württemberg, die voraussichtlich bis 2015 noch nicht fertiggestellt sind, sind die heutigen Streckenabschnitte überlastet. Auf diesen Strecken kommt man voraussichtlich noch im Jahr 2015 am schlechtesten voran.

Straße	Abschnitt	Projekt	Verkehrsbelastung		Priorität	
			2005	2015	Bund	Land
1. Ortsumgehungsprojekte						
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	22.100	-	WB*	kein Bedarf
B 30	OU Enzisreute	BW6512	20.000	22.000	WB	kein Bedarf
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	20.000	22.000	WB	kein Bedarf
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	19.400	21.000	WB	kein Bedarf
2. Neubauprojekte, die zum Teil ebenfalls Ortsdurchfahrten entlasten						
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	BW7603	21.300	23.000	WB*	C*
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	BW7603	21.300	23.000	VB	B4
B 27	Nehren–Bodelshausen	BW8507	30.100	26.000	VB	B4
B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	28.300	29.000	VB	B4
B 29a	Aalen–Unterkochen, nach Abstufung B 19	BW8120	30.100	-	WB*	C*
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	BW6513	18.700	19.000	VB	B4
B 31	Stadttunnel Freiburg	BW8613	33.700	18.000	WB*	C*
B 33	A 5–Elgersweier	BW7614	19.400	-	VB	B3
3. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte						
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	HE5021	88.100	90.000	WB	kein Bedarf
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	BW7605	22.600	28.000	WB	kein Bedarf
B 10	Nordtangente Karlsruhe (Ostteil–A 5)	-	34.500	-	WB	kein Bedarf
B 10	Schwieberdingen–Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	BW7605	21.900	28.000	VB	C5
B 27	Bad Friedrichshall–A 6	BW7087	29.600	38.000	WB*	C*
B 29	Essingen–Aalen	BW7611	30.100	26.000	VB	B2
B 31	Hinterzarten–Titisee	BW5514	19.400	21.000	WB	kein Bedarf
B 31	Meersburg/West–Stetten	BW6525	24.900	26.000	VB	B4
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	BW6525	24.900	26.000	VB	C6
B 31	Überlingen/Ost–Oberuhldingen	BW6525	24.900	26.000	VB	C5
B 33	Elgersweier–Gengenbach	BW7614	19.400	-	WB*	B*
B 39	Lgr. RP/BW–L 722 Lusshof	BW8288	27.100	-	WB	kein Bedarf
B 312	Metzingen–Metzingen/West	BW8227	21.400	24.000	WB	kein Bedarf
B 317	Lörrach–Schopfheim	BW8247	21.500	24.000	WB	kein Bedarf
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	BW8256	31.500	28.000	WB	kein Bedarf
B 500	A 5–Landesgrenze	BW5032	19.100	31.000	WB	kein Bedarf

Projekte mit besonders hohem Konfliktpotential

Grundsätzlich sollten Straßen konfliktfrei sein. Konflikte unterschiedlichster Art gefährden in der Regel die Verkehrssicherheit, die Lebensqualität von Menschen und die Umwelt. Stehender Verkehr vergiftet die Menschen und die Umwelt.

Für jede Straße lässt sich das Konfliktpotential berechnen. Es setzt sich aus den ermittelten Nutzungskonflikten zusammen:

Konflikt	Punkte
Der Ist-DTV von 2005 entspricht bei Bundesstraßen den Stufen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung" oder entspricht bei Bundesautobahnen "obere mittlere Belastung", "hohe Belastung" oder "herausragende Belastung", vorausgesetzt, dass der DTV laut Prognosen weiter ansteigen oder nicht stark sinken wird.	1
Der SV von 2005 entspricht bei Bundesstraßen den Stufen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung" oder entspricht bei Bundesautobahnen "hohe Belastung", "sehr hohe Belastung" oder "herausragende Belastung", vorausgesetzt, dass der SV laut Prognosen weiter ansteigen oder nicht stark sinken wird.	1
Der Level Of Service (LOS), also der Verkehrsfluss nach HCM 2000, beträgt für die prognostizierte Verkehrsmenge D, E oder F, also hohe Belastung, sehr hohe Belastung oder Überlastung.	1
Die RAS-N IST Kategoriegruppe ist C, also eine angebaute Ortsdurchfahrt.	1
Die RAS-N IST Einstufung ist problematisch, besonders problematisch oder nicht vertretbar, vorausgesetzt, dass sich diese nicht durch die Realisierung eines anderen Projekts voraussichtlich auf "optimal" bessert.	1

Bei den folgenden Projekten in Baden-Württemberg wurden mindestens vier Konflikte festgestellt. Es sind nur Projekte enthalten, die noch nicht fertiggestellt und ebenfalls noch nicht im Bau sind. Also, voraussichtlich bis 2015 noch nicht realisiert sind.

Straße	Abschnitt	Projekt	Konflikte	Priorität	
				Bund	Land
1. Ortsumgehungsprojekte mit Fünf Konflikten					
B 30	OU Enzisreute	BW6512	5	WB	kein Bedarf
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	5	WB	kein Bedarf

2. Ortsumgehungsprojekte mit Vier Konflikten					
B 3	OU Sinzheim (L 85 - L 80, red. Querschnitt)	-	4	WB*	kein Bedarf
B 14	OU Oppenweiler	BW8074	4	VB	B4
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	4	WB	kein Bedarf
B 27	OU Schömsberg	BW6506	4	WB*	C*
B 29	OU Mögglingen	-	4	VB	A1
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	BW5514	4	WB*	kein Bedarf
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	4	WB	kein Bedarf
B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	4	WB	kein Bedarf
B 33	OU Haslach	BW8167	4	VB	B5
B 35	OU Bruchsal	BW8174	4	WB*	C*
B 35	OU Helmsheim	BW8173	4	WB	kein Bedarf
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	4	WB	kein Bedarf
B 463	OU Lautlingen	BW8261	4	VB	B3
3. Neubauprojekte, die zum Teil ebenfalls Ortsdurchfahrten entlasten mit Fünf Konflikten					
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	BW7603	5	WB*	C*
B 10	Gingen/Ost–Geislingen/Mitte	BW7603	5	VB	B4
B 27	Nehren–Bodelshausen	BW8507	5	VB	B4
4. Neubauprojekte, die zum Teil ebenfalls Ortsdurchfahrten entlasten mit Vier Konflikten					
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	BW7602	4	VB	B3
B 10	Mühlacker–Lienzingen	BW6604	4	WB	kein Bedarf
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	BW8067	4	WB	kein Bedarf
B 27	Balingen/Süd–Dotternhausen	BW6506	4	WB*	C*
B 27	Tübingen–Bläsibad (langer Schindhaubasistunnel)	BW6105	4	VB	B4
B 29	Nordoststring Stuttgart	BW6286	4	WB	kein Bedarf
B 30	Ravensburg/Eschach–Friedrichshafen (B 31)	BW6513	4	VB	B4
B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen	BW6525	4	VB	A2
B 31	Stadttunnel Freiburg (1. Röhre)	BW8613	4	VB	C6
B 31	Stetten–Immenstaad	BW6525	4	VB	B4
B 311	Querspange Erbach–Dellmensingen (B 30)	BW7703	4	VB	B4
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	4	WB	kein Bedarf
5. Ausbauprojekte bestehender Abschnitte					
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	BW6525	4	VB	C6
B 31	Stadttunnel Freiburg (2. Röhre)	BW8613	4	WB*	C*

Hauptachsen mit hohem bis herausragendem Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten

Hauptachsen dienen in erster Linie dem überregionalen Verkehr und verbinden die Städte von höchster Bedeutung (Oberzentren) oder binden die Städte von zweithöchster Bedeutung (Mittelzentren) an Oberzentren an. Deshalb sollten diese Verkehrswege möglichst ortsdurchfahrtsfrei sein. Dennoch gibt es in Baden-Württemberg derzeit folgende Abschnitte der Hauptachsen mit hohem bis herausragenden Verkehrsaufkommen in Ortsdurchfahrten.

Regierungsbezirk Freiburg

- ▶ B 31 Breisach - Freiburg - Hüfingen
- ▶ B 33 Allensbach - Konstanz
- ▶ B 317 Schopfheim - Weil am Rhein

Regierungsbezirk Karlsruhe

- ▶ -keine-

Regierungsbezirk Stuttgart

- ▶ B 10 Geislingen (Steige) - Stuttgart
- ▶ B 14 Backnang - Waiblingen
- ▶ B 29 Lorch - Aalen

Regierungsbezirk Tübingen

- ▶ B 27 Tübingen - Hechingen
- ▶ B 30 Bad Waldsee - Friedrichshafen
- ▶ B 31 Stetten - Friedrichshafen

Projekte mit Prioritätskonflikten

Prioritätskonflikte sind Konflikte, die auftreten, wenn der tatsächliche verkehrliche Bedarf und die Priorität von Bund und Land auseinander gehen. Das heißt, besteht zum Beispiel für ein Projekt ein hoher Bedarf, der Bund stuft dieses allerdings nachrangig (in den Weiteren Bedarf) ein, so entsteht ein Prioritätskonflikt.

Je weiter Priorität und Nutzen auseinander gehen, desto höher ist der Prioritätskonflikt.

Straße		Abschnitt	Projekt	Nutzen	Priorität		Prioritätskonflikt
					Bund	Land	
1. Projekte mit herausragendem Prioritätskonflikt							
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg		HE5021	41,5	WB	kein Bedarf	5,0 herausragender Konflikt
2. Projekte mit sehr hohem Prioritätskonflikt							
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch		BW5015	40,5	WB	kein Bedarf	4,9 sehr hoher Konflikt
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd		BW5002	39,7	WB	kein Bedarf	4,8 sehr hoher Konflikt
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart		BW5015	39,5	WB	kein Bedarf	4,8 sehr hoher Konflikt
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen		BW5015	39,5	WB	kein Bedarf	4,8 sehr hoher Konflikt
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen		BW5015	39,5	WB	kein Bedarf	4,8 sehr hoher Konflikt
B 30	OU Enzisreute		BW6512	37,0	WB	kein Bedarf	4,5 sehr hoher Konflikt
B 30	OU Gaisbeuren		BW6512	37,0	WB	kein Bedarf	4,5 sehr hoher Konflikt
B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen		BW7287	36,0	WB	kein Bedarf	4,3 sehr hoher Konflikt
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen		BW5501	34,8	WB	kein Bedarf	4,2 sehr hoher Konflikt
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf		BW6512	34,6	WB	kein Bedarf	4,2 sehr hoher Konflikt
B 30	Hochdorf–Oberessendorf		BW6512	34,6	WB	kein Bedarf	4,2 sehr hoher Konflikt
3. Projekte mit hohem Prioritätskonflikt							
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf		BW5009	33,0	WB	kein Bedarf	4,0 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen		BW5054	32,9	WB	kein Bedarf	4,0 hoher Konflikt
A 5	Freiburg Mitte–Bgr. D/CH		BW5502	32,8	WB	kein Bedarf	4,0 hoher Konflikt
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee		BW6512	32,8	WB	kein Bedarf	4,0 hoher Konflikt
B 30	OU Bad Waldsee (2. Fahrbahn)		BW6512	32,6	WB	kein Bedarf	3,9 hoher Konflikt
B 317	Zell–Hausen		BW8250	32,0	WB	kein Bedarf	3,9 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen		BW5054	31,8	WB	kein Bedarf	3,8 hoher Konflikt
A 6	AK Mannheim–AD Hockenheim		BW5008	31,1	WB	kein Bedarf	3,8 hoher Konflikt
B 10	Esslingen–Plochinger Dreieck		BW5054	30,4	WB	kein Bedarf	3,7 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen		BW8066	30,2	WB	kein Bedarf	3,6 hoher Konflikt
B 317	Lörrach–Schopfheim		BW8247	29,5	WB	kein Bedarf	3,6 hoher Konflikt
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen		BW7605	29,3	WB	kein Bedarf	3,5 hoher Konflikt
A 6	Rheinbrücke Ludwigshafen–Lgr. BW/HE		RP6601	29,2	WB	kein Bedarf	3,5 hoher Konflikt

B 311	OU Deppenhäusen	BW7619	26,3	WB kein Bedarf	3,2 hoher Konflikt
B 311	OU Obermarchtal	BW7619	26,3	WB kein Bedarf	3,2 hoher Konflikt
B 317	OU Atzenbach	BW8248	26,1	WB kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 311	Ehingen/Stetten–Ehingen	BW7619	25,9	WB kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 311	Ehingen–Gamerschwang	BW7619	25,9	WB kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	BW8067	25,8	WB kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 33	OU Gutach	BW8166	25,6	WB kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 311	OU Immendingen	BW8214	25,4	WB kein Bedarf	3,1 hoher Konflikt
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	25,2	WB kein Bedarf	3,0 hoher Konflikt
A 98	Rheinfelden/Karsau–Bad Säckingen	BW5505	25,1	WB kein Bedarf	3,0 hoher Konflikt
B 31	Hinterzarten–Titisee	BW5514	25,0	WB kein Bedarf	3,0 hoher Konflikt
4. Projekte mit mittlerem Prioritätskonflikt					
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	24,6	WB kein Bedarf	3,0 mittlerer Konflikt
A 98	Bad Säckingen–Murg	BW5505	24,1	WB kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	BW7188	23,8	WB kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
A 656	AS Mannheim/West–AK Mannheim	BW7029	23,8	WB kein Bedarf	2,9 mittlerer Konflikt
B 31	Döggingen–Hüfingen	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 31	Friedenweiler–Unadingen	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 31	Titisee–Friedenweiler	BW5514	23,0	WB kein Bedarf	2,8 mittlerer Konflikt
B 500	A 5–Landesgrenze	BW5032	22,6	WB kein Bedarf	2,7 mittlerer Konflikt
B 10	OU Urspring	BW8058	22,5	WB kein Bedarf	2,7 mittlerer Konflikt
B 10	OU Amstetten	BW8055	22,3	WB kein Bedarf	2,7 mittlerer Konflikt
A 656	AK Mannheim–AK Heidelberg	BW7030	21,8	WB kein Bedarf	2,6 mittlerer Konflikt
A 656	AK Heidelberg–AS Wieblingen	BW7031	21,5	WB kein Bedarf	2,6 mittlerer Konflikt
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	21,0	WB kein Bedarf	2,5 mittlerer Konflikt
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	BW8256	20,4	WB kein Bedarf	2,5 mittlerer Konflikt
B 29	Nordoststring Stuttgart	BW6286	19,8	WB kein Bedarf	2,4 mittlerer Konflikt
B 27	OU Neukirch	BW6506	19,7	WB kein Bedarf	2,4 mittlerer Konflikt
B 14	OU Michelfeld	BW8291	19,2	WB kein Bedarf	2,3 mittlerer Konflikt
B 10	Geislingen/Ost–Amstetten (Geislinger Steige)	BW8059	18,9	WB kein Bedarf	2,3 mittlerer Konflikt
B 317	Durchstich unter der DB bei Weil/Friedlingen	BW8246	18,1	WB kein Bedarf	2,2 mittlerer Konflikt
B 32	Verlegung bei Blitzenreute	BW8159	18,0	WB kein Bedarf	2,2 mittlerer Konflikt
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	17,9	WB kein Bedarf	2,2 mittlerer Konflikt
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	BW8122	17,9	WB kein Bedarf	2,2 mittlerer Konflikt
B 14	OU Rietheim-Weilheim	BW8075	17,8	WB kein Bedarf	2,1 mittlerer Konflikt
B 312	Metzingen–Metzingen/West	BW8227	17,2	WB kein Bedarf	2,1 mittlerer Konflikt
B 10	Mühlacker–Lienzingen	BW6604	17,1	WB kein Bedarf	2,1 mittlerer Konflikt
B 10	Illingen–Enzweihingen	BW6604	16,7	WB kein Bedarf	2,0 mittlerer Konflikt

Projekte mit Verkehrsschatten

Verkehrsschatten lassen sich aus Nutzungs- und Prioritätskonflikten berechnen. Verkehrsschatten geben an, wo der höchste Bedarf für Verbesserungen besteht, dieser allerdings nicht anerkannt wird.



Abkürzungen

NK = Nutzungskonflikte
PK = Prioritätskonflikt

Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	NK	PK	Verkehrsschatten
1. Projekte mit herausragendem Verkehrsschatten						
B 30	OU Enzisreute	BW6512	37,0	5	4,5	5,0 herausragender Verkehrsschatten
B 30	OU Gaisbeuren	BW6512	37,0	5	4,5	5,0 herausragender Verkehrsschatten
2. Projekte mit hohem Verkehrsschatten						
A 5	Hemsbach–AK Heidelberg	HE5021	41,5	3	5,0	3,4 hoher Verkehrsschatten
A 8	AK Stuttgart–AS Stuttgart/Degerloch	BW5015	40,5	3	4,9	3,3 hoher Verkehrsschatten

noch Tabelle Verkehrsschatten

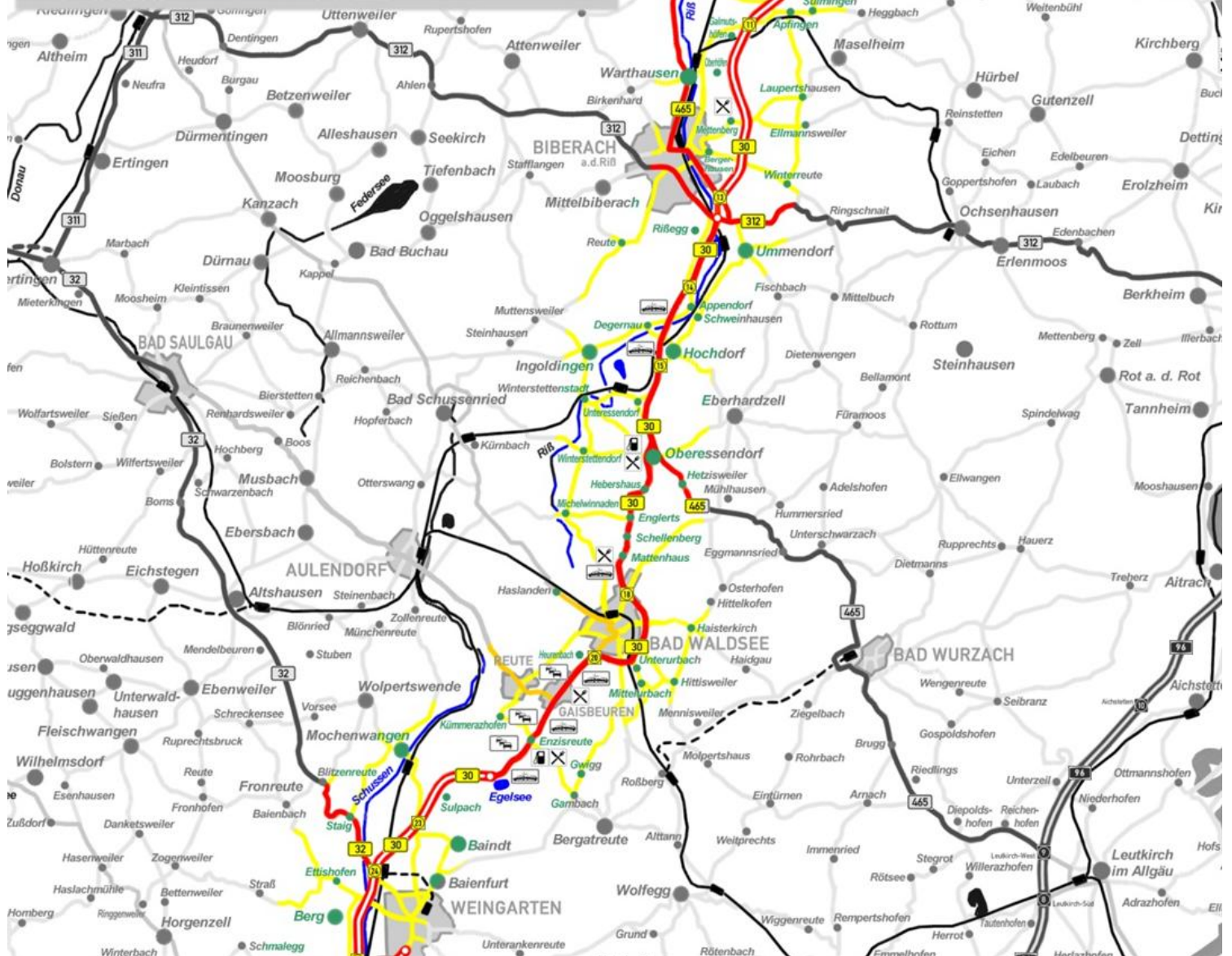
Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	NK	PK	Verkehrsschatten
3. Projekte mit mittlerem Verkehrsschatten						
B 10	Stuttgart/Zuffh. (Friedrichswahl)–Stgt/N. (Pragsattel)	BW8067	25,8	4	3,1	2,8 mittlerer Verkehrsschatten
B 31	OU Hinterzarten/Oberhöllsteig	BW5514	25,2	4	3,0	2,7 mittlerer Verkehrsschatten
B 10	Stuttgart/Zuffh.–Neuwirtshausen	BW8066	30,2	3	3,6	2,5 mittlerer Verkehrsschatten
B 317	Lörrach–Schopfheim	BW8247	29,5	3	3,6	2,4 mittlerer Verkehrsschatten
B 10	Enzweihingen–Schwieberdingen	BW7605	29,3	3	3,5	2,4 mittlerer Verkehrsschatten
B 312	Verlegung bei Lichtenstein (Albaufstieg)	BW6236	21,0	4	2,5	2,3 mittlerer Verkehrsschatten
A 5	AK Walldorf–AS Karlsruhe/Süd	BW5002	39,7	2	4,8	2,2 mittlerer Verkehrsschatten
B 29	Nordoststring Stuttgart	BW6286	19,8	4	2,4	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
B 311	OU Deppenhäusen	BW7619	26,3	3	3,2	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
B 311	OU Obermarchtal	BW7619	26,3	3	3,2	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AD Leonberg–AK Stuttgart	BW5015	39,5	2	4,8	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AS Esslingen–AS Wendlingen	BW5015	39,5	2	4,8	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
A 8	AS Stuttgart/Degerloch–AS Esslingen	BW5015	39,5	2	4,8	2,1 mittlerer Verkehrsschatten
B 31	Hinterzarten–Titisee	BW5514	25,0	3	3,0	2,0 mittlerer Verkehrsschatten
B 10	Geislingen/Mitte–Geislingen/Ost	BW7603	31,2	5	1,8	2,0 mittlerer Verkehrsschatten
B 27	AS Aich–AS Leinfelden-Echterdingen	BW7287	36,0	2	4,3	2,0 mittlerer Verkehrsschatten
4. Projekte mit geringem Verkehrsschatten						
B 27	OU Jagstfeld	BW8101	17,9	4	2,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
A 5	AS Offenburg/Süd–AS Teningen	BW5501	34,8	2	4,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 30	Biberach (Jordanbad)–Hochdorf	BW6512	34,6	2	4,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 30	Hochdorf–Oberessendorf	BW6512	34,6	2	4,2	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 10	Mühlacker–Lienzingen	BW6604	17,1	4	2,1	1,9 geringer Verkehrsschatten
B 500	A 5–Landesgrenze	BW5032	22,6	3	2,7	1,8 geringer Verkehrsschatten
A 6	AD Hockenheim–AK Walldorf	BW5009	33,0	2	4,0	1,8 geringer Verkehrsschatten
B 10	Stuttgart/Hafen–Esslingen	BW5054	32,9	2	4,0	1,8 geringer Verkehrsschatten
B 30	Oberessendorf–Bad Waldsee	BW6512	32,8	2	4,0	1,8 geringer Verkehrsschatten
B 35	OU Helmsheim	BW8173	16,3	4	2,0	1,8 geringer Verkehrsschatten
B 317	Zell–Hausen	BW8250	32,0	2	3,9	1,7 geringer Verkehrsschatten

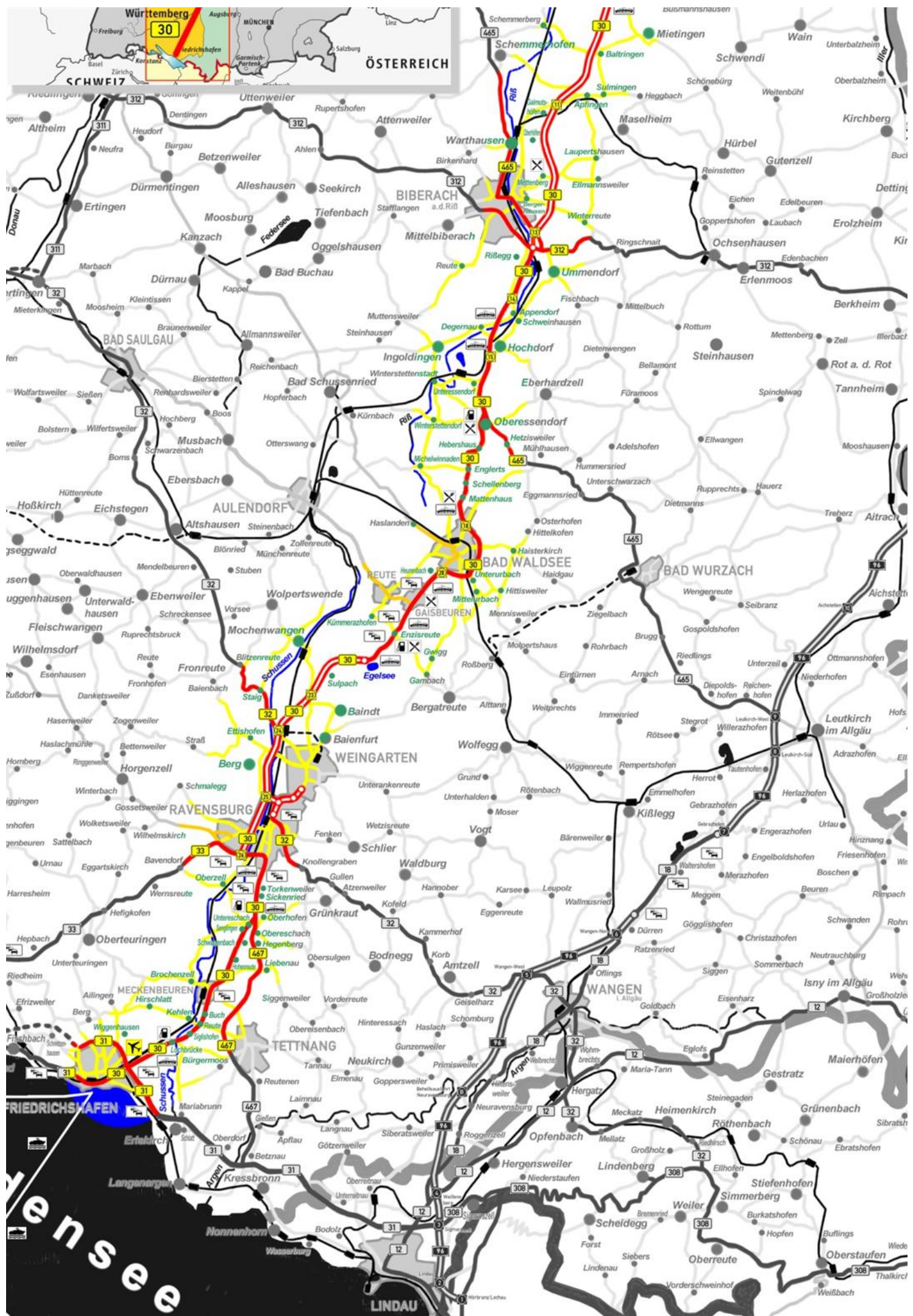
noch Tabelle Verkehrsschatten

Straße	Abschnitt	Projekt	Nutzen	NK	PK	Verkehrsschatten
B 10	Stuttgart (B 14)–Stuttgart/Hafen	BW5054	31,8	2	3,8	1,7 geringer Verkehrsschatten
B 462	Bad Rotenfels–Gaggenau/Mitte	BW8256	20,4	3	2,5	1,7 geringer Verkehrsschatten
B 10	Esslingen–Plochingen Dreieck	BW5054	30,4	2	3,7	1,6 geringer Verkehrsschatten
B 31	OU Falkensteig (1. Tunnelröhre)	BW5514	23,4	4	1,8	1,6 geringer Verkehrsschatten
B 27	OU Neukirch	BW6506	19,7	3	2,4	1,6 geringer Verkehrsschatten
B 297	OU Neckartailfingen (2. BA)	BW8201	14,3	4	1,7	1,5 geringer Verkehrsschatten
B 29	OU Trochtelfingen bei Bopfingen	BW8122	17,9	3	2,2	1,5 geringer Verkehrsschatten
B 14	OU Riethem-Weilheim	BW8075	17,8	3	2,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 317	OU Atzenbach	BW8248	26,1	2	3,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 312	Metzingen–Metzingen/West	BW8227	17,2	3	2,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 33	OU Gutach	BW8166	25,6	2	3,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 311	OU Immendingen	BW8214	25,4	2	3,1	1,4 geringer Verkehrsschatten
B 317	OU Schönau im Schwarzwald	BW8249	24,6	2	3,0	1,3 geringer Verkehrsschatten
B 32	OU Ravensburg (Molldiete-Tunnel)	BW6156	12,2	4	1,5	1,3 geringer Verkehrsschatten
B 29	OU Pflaumloch	BW8121	16,1	3	1,9	1,3 geringer Verkehrsschatten
B 290	Königshofen–Bad Mergentheim	BW7188	23,8	2	2,9	1,3 geringer Verkehrsschatten
B 31	Döggingen–Hüfingen	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	Friedenweiler–Unadingen	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	Kirchzarten–Buchenbach	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	OU Falkensteig (2. Tunnelröhre)	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	Titisee–Friedenweiler	BW5514	23,0	2	2,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 10	OU Urspring	BW8058	22,5	2	2,7	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 10	OU Amstetten	BW8055	22,3	2	2,7	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 32	OU Jungingen	BW8155	14,6	3	1,8	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 465	OU Owen und Lenningen	BW8511	14,5	3	1,7	1,2 geringer Verkehrsschatten
B 31	Oberuhldingen–Meersburg/West	BW6525	35,1	4	1,2	1,1 geringer Verkehrsschatten
B 464	OU Reutlingen (Dietwegtrasse)	BW8265	13,6	3	1,6	1,1 geringer Verkehrsschatten
B 14	OU Michelfeld	BW8291	19,2	2	2,3	1,0 geringer Verkehrsschatten
B 19	OU Schwäbisch Hall–Gelbingen	BW8083	12,7	3	1,5	1,0 geringer Verkehrsschatten

Bundesstraße 30

Deutschland





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.

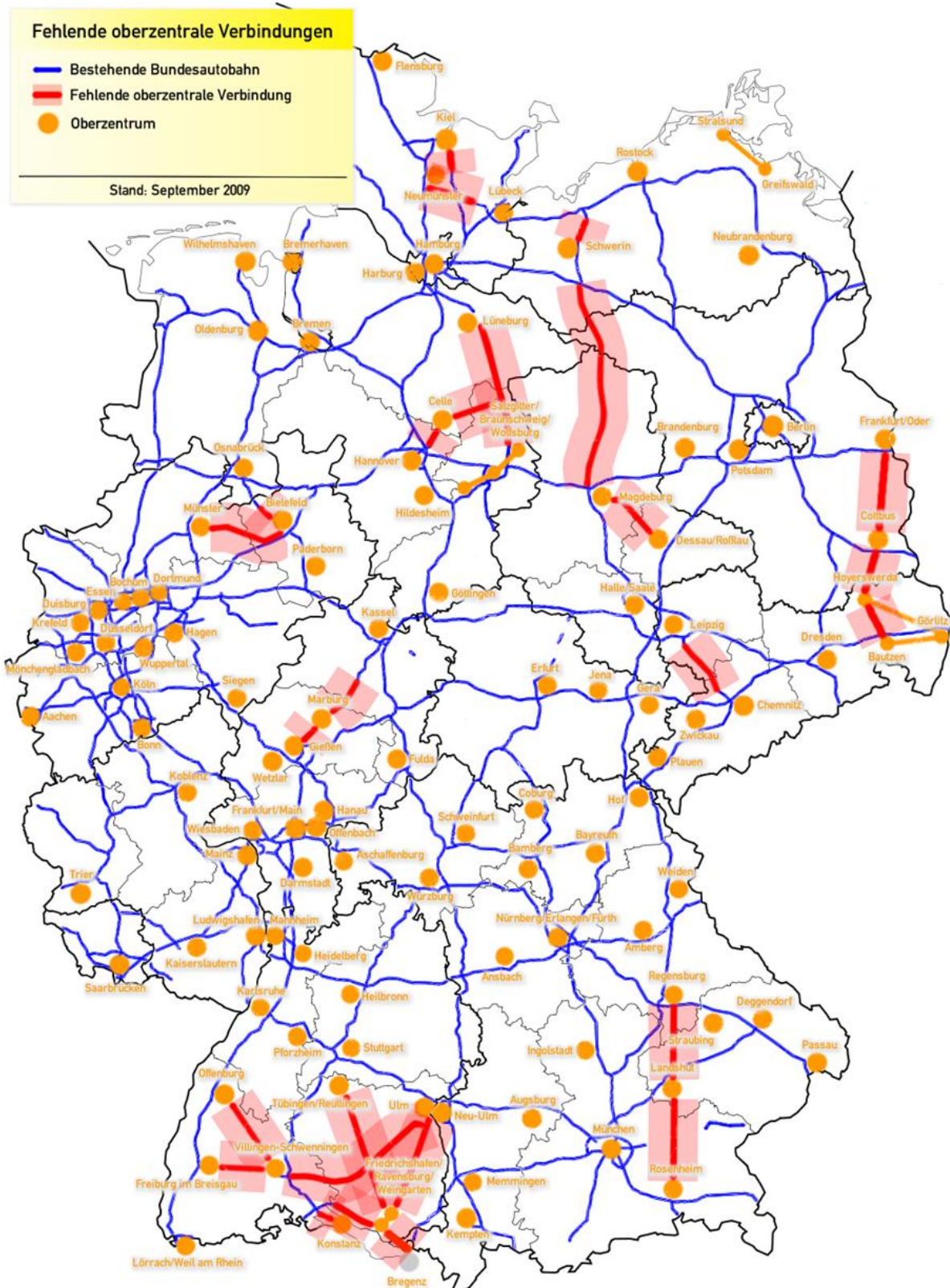
Einstufung im Bundesverkehrswegeplan 2003:

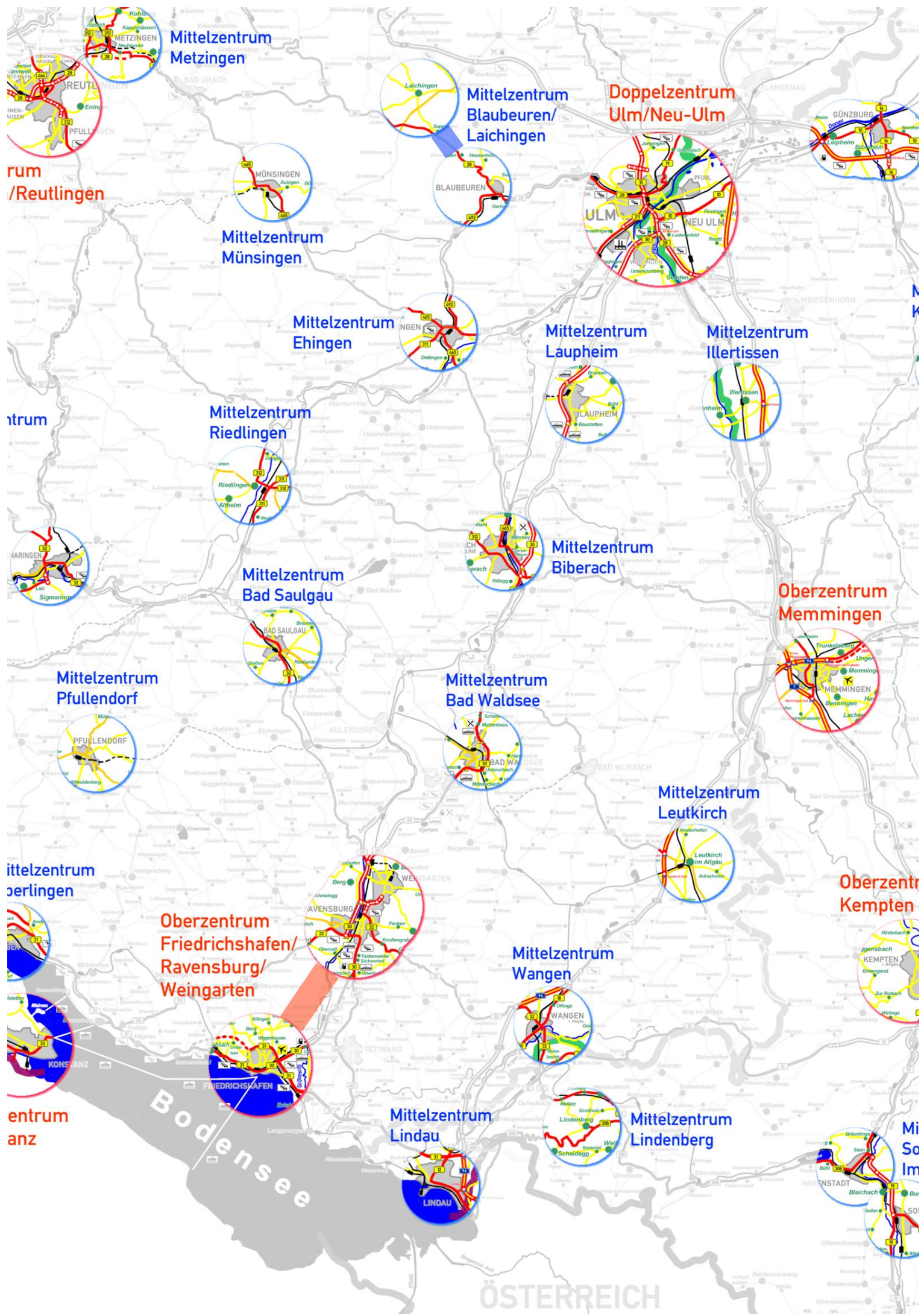
- Biberach/Jordanbad - Enzisreute (Egelsee) Weiterer Bedarf ca. 31 km
- Ravensburg-Süd - Friedrichshafen Vordringlicher Bedarf ca. 19 km

Nach der Realisierung der B 30 von Ravensburg nach 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, Engelters, Hebershaus und Oberessendorf sind direkt betroffen. Im Zuge des vorläufigen 3-streifigen Ausbaus bei Unteressendorf ist bereits eine ortsfernere Verlegung geplant.

Einordnung im Grundnetz der Bundesfernstraßen

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





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

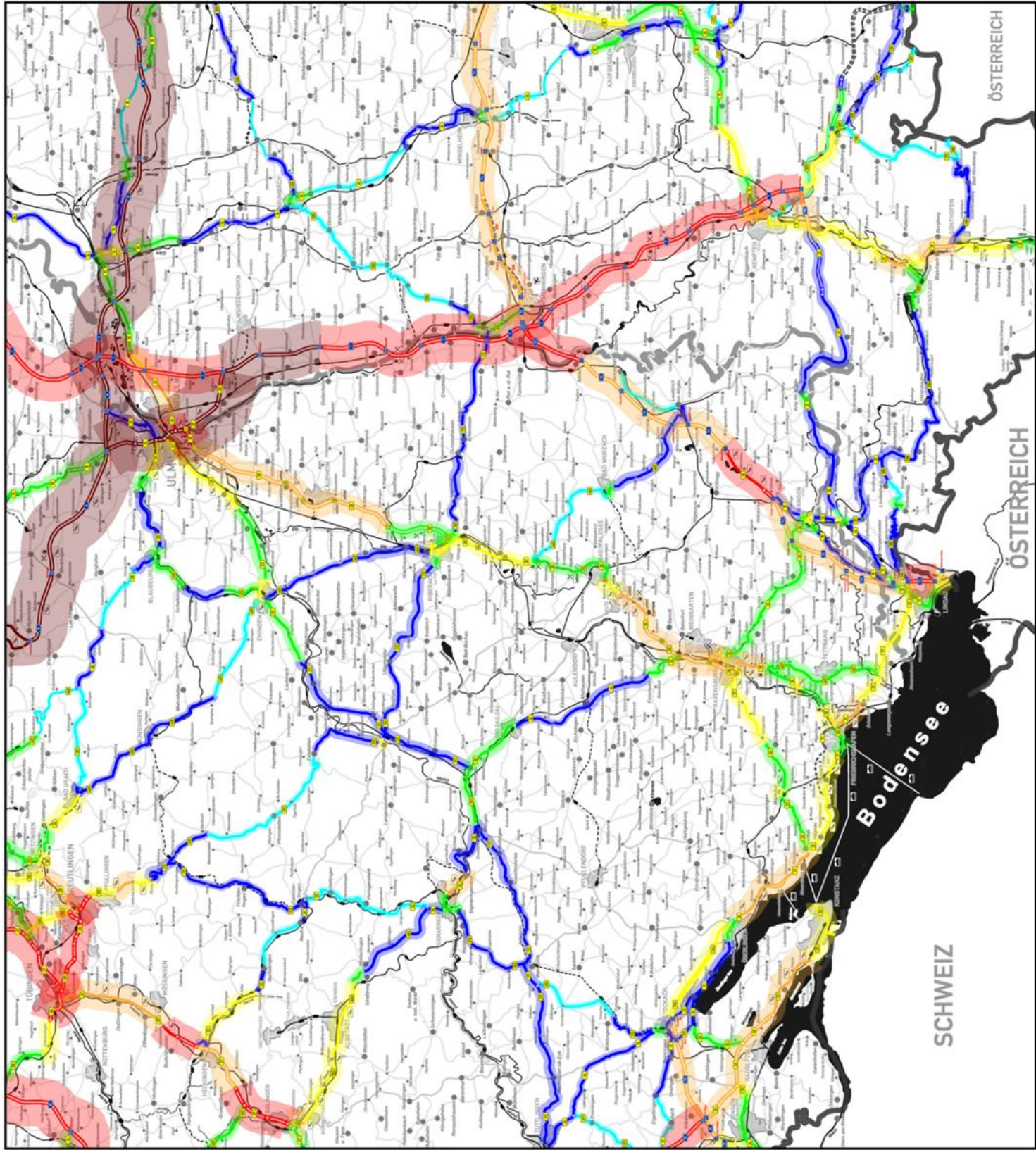
Oberzentren sind die Städte von höchster Bedeutung, die innerhalb und auch außerhalb von Metropolregionen existieren. So sind zum Beispiel alle Landeshauptstädte Oberzentren. Die Städte von zweithöchster Bedeutung sind die Mittelzentren. Beide Zentren zeichnen sich durch die Bündelung von Infrastruktur 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.

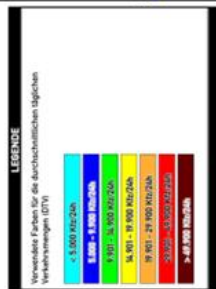
Zusätzlich verbindet sie die Mittelzentren Laupheim, Biberach/Riß und Bad Waldsee untereinander, mit den Oberzentren und zusammen mit der A 8 mit der Metropolregion Stuttgart.



Verkehrsbelastungskarte 2005

Maßstab Originalkarte 1:100.000
(dieser Print-Ausdruck 1:200.000)
Stand 03.2008

Die Verkehrsbelastung ist nach der Anzahl der Fahrzeuge pro Tag (AVT) in den verschiedenen Verkehrsarten (Straßen, Schienen, Luft, Wasser) unterteilt. Die Verkehrsbelastung ist in fünf Klassen unterteilt. Die Klassen sind: 1. Klasse (AVT < 100), 2. Klasse (AVT 100 - 1.000), 3. Klasse (AVT 1.000 - 10.000), 4. Klasse (AVT 10.000 - 100.000), 5. Klasse (AVT > 100.000).

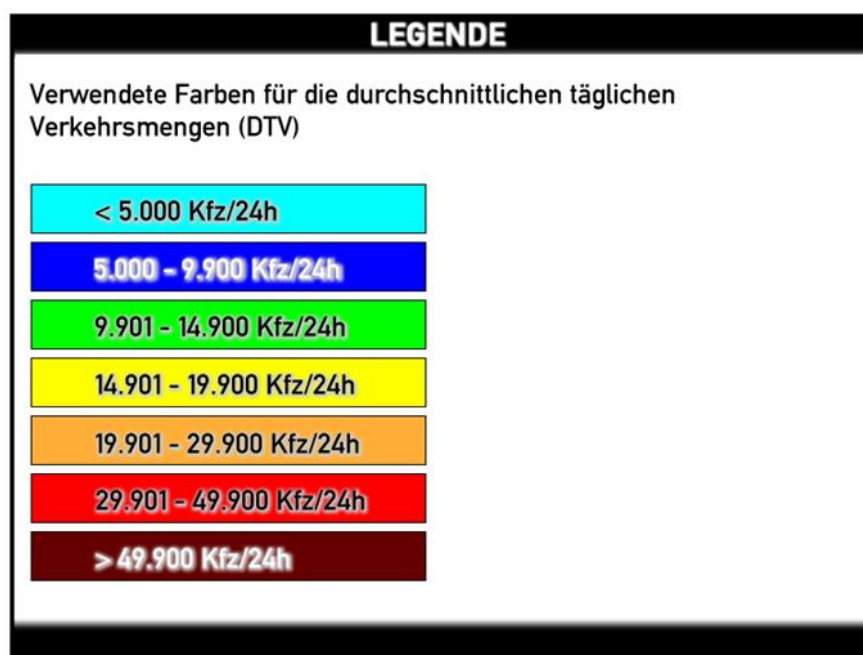


Verkehrsbedeutung

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

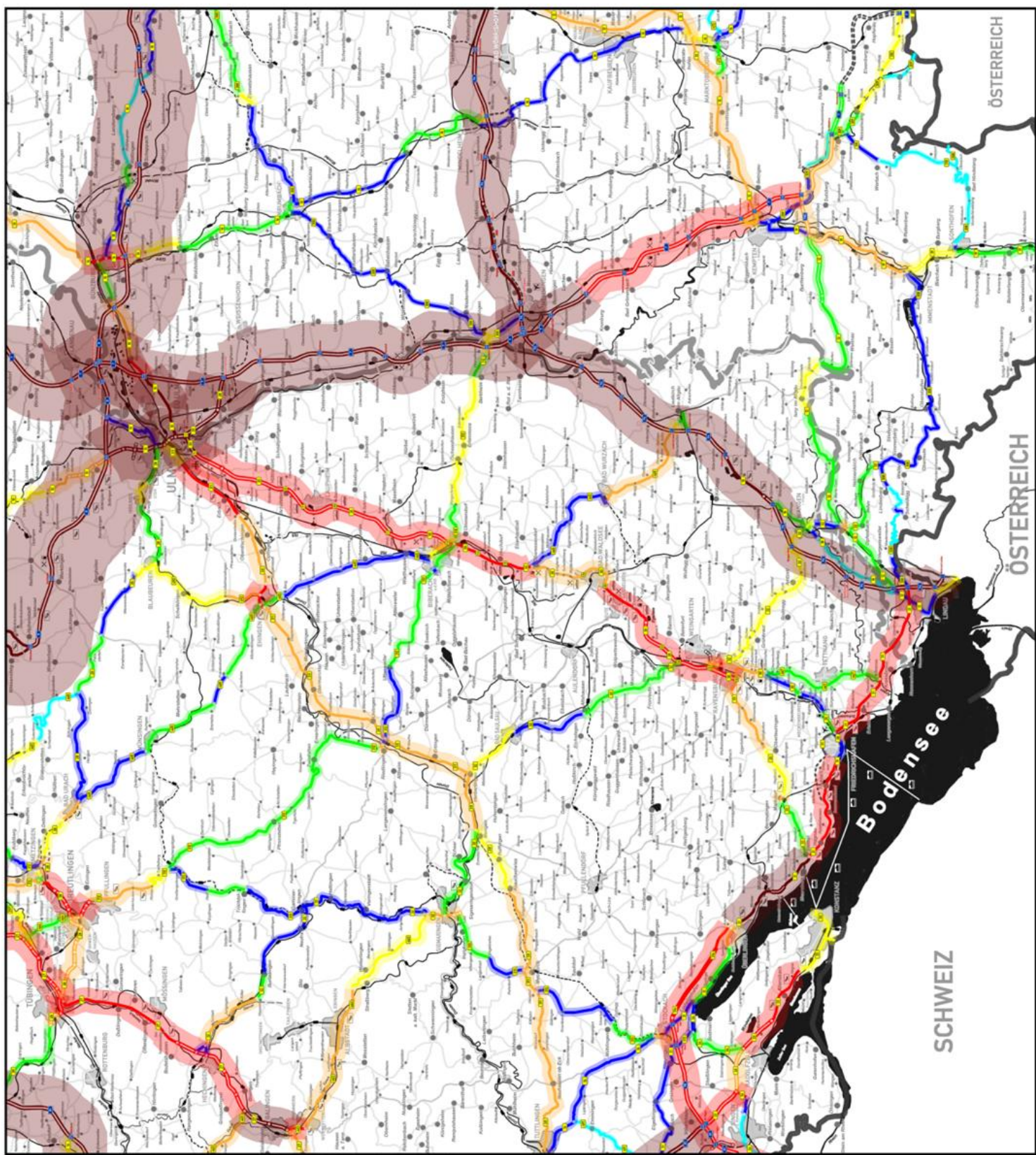
Gesamtverkehr

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



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

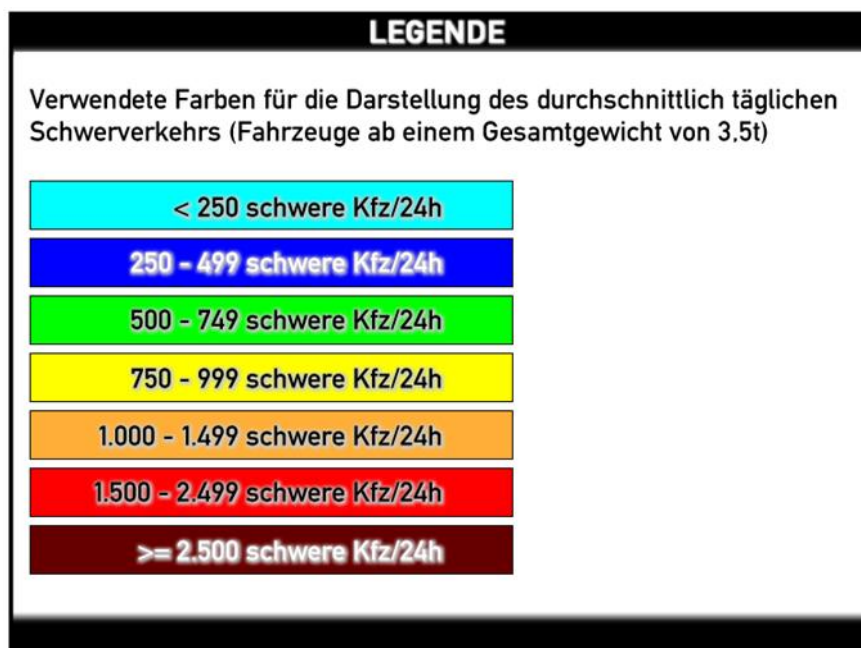
Maßstab Originalkarte 1:100.000
(diese Karte kann verkleinert sein)



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 Bodensee-raum zusammen und fließen nach Norden ab. Mit zunehmender Nähe zu Ulm/Neu-Ulm erhöht sich die Schwerverkehrsbelastung entsprechend. Siehe Karte²⁾.



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

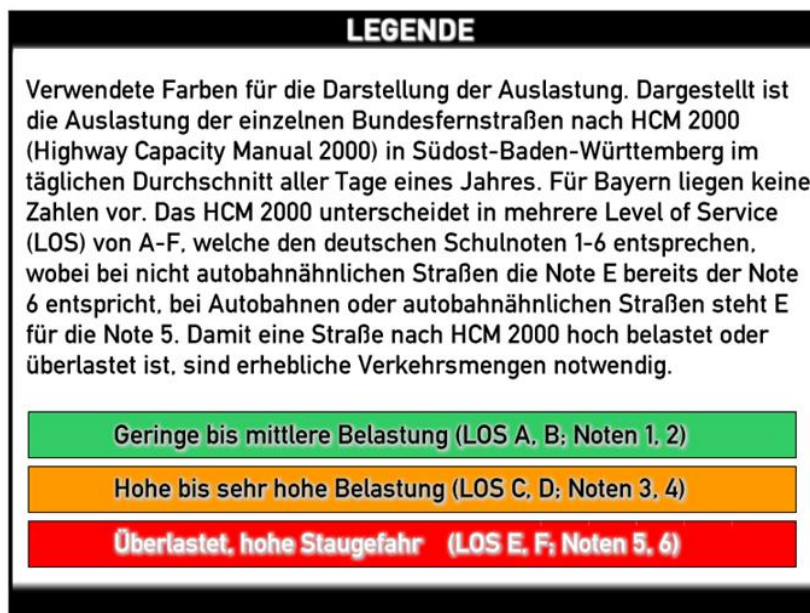
Verkehrsbelastung

Aufgrund ihrer hohen Verkehrsbelastung ist die B 30 insbesondere auf den nicht ausgebauten Abschnitten entsprechend ausgelastet. Siehe Karte³⁾.

Auf dem Abschnitt von Biberach/Jordanbad bis Enzisreute (Egelsee) ist vom Egelsee bis Bad Waldsee-Süd die Grenze der Belastbarkeit erreicht. Von Oberessendorf bis Biberach/Jordanbad steht dies noch davor. Ein 3-streifiger Ausbau erhöht die Kapazität nur unwesentlich.

Der regionale Schwerpunkt liegt zurzeit im Bodenseeraum, wo sich bis auf die B 31 Friedrichshafen - Lindau alle notwendigen Maßnahmen in "Vordringlichen Bedarf" befinden.

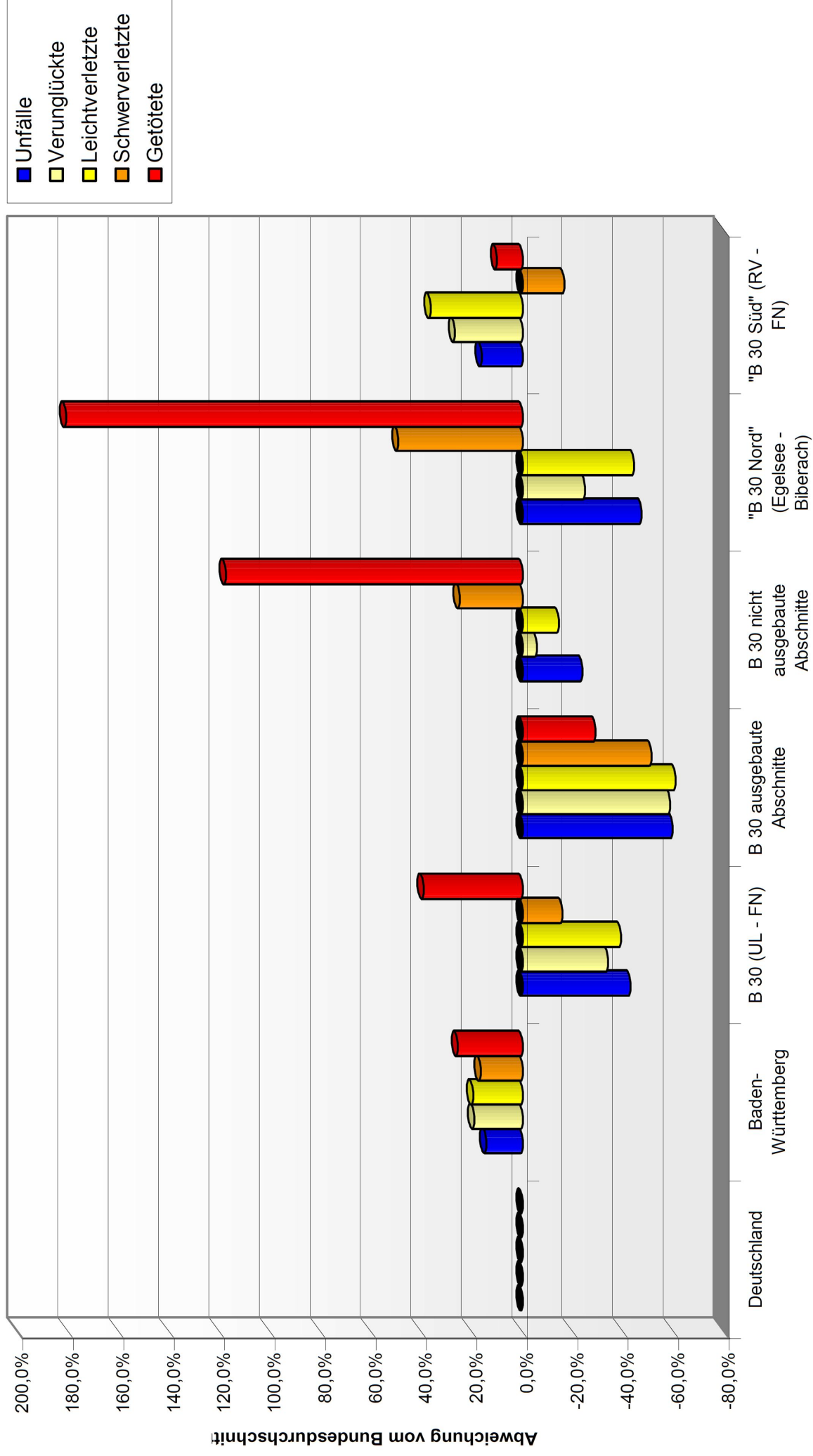
Die B 30 von Biberach/Jordanbad bis Enzisreute (Egelsee) ist das Problem der Zukunft. Nach der Verkehrsstudie Ost⁴⁾ des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben (2010) ist mit Verkehrsverlagerungen (wissenschaftlich: Umlenkung) von der A 96 auf die B 30 zu rechnen. Die Verkehrsbelastungen auf der B 30 werden bis 2025 deutlich höher als auf der A 96 steigen.



³⁾ Die Karte steht in größerer Darstellung unter folgender Adresse zur Verfügung: <http://www.a89.de/html/verkehrsbelastungskarte.html>

⁴⁾ Die Verkehrsstudie Ost des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben kann kostenlos unter der folgenden Adresse abgerufen werden (PDF; ca. 23 MB): http://www.bodensee-oberschwaben.de/upload/B30_A96_16_11_2010_661.pdf

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden auf Bundesstraßen in 2006-2010 Bundesweiter Vergleich



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.

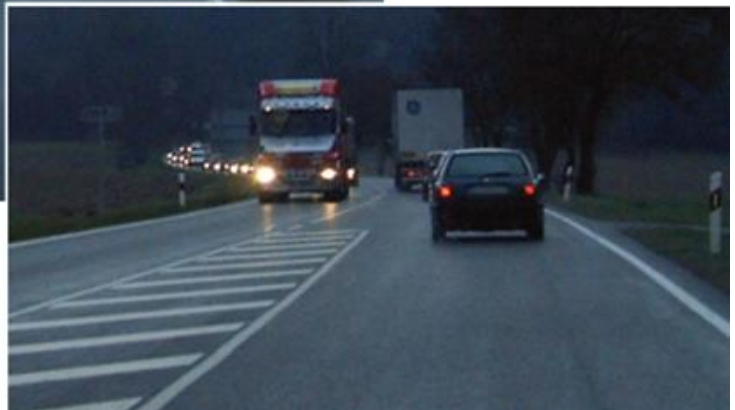


Bedeutung der Bundesstraße 30⁵⁾

- Nord-Süd-Hauptlinie für den Durchgangsverkehr im südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg⁶⁾,
- Mit bis zu 40.500 Kfz/24h eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen im Bundesgebiet,
- 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 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,
- Verbindet nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung zwei Oberzentren und bindet sechs Mittelzentren an,
- 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 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 beliebte Mautausweichstrecke in Baden-Württemberg mit ständig steigenden Belastungen,
- Dient als Ausweichstrecke bei Staus auf der A 7 und A 96.
- Die B 30 erfüllt mehr Funktionen als die meisten Bundesstraßen und manche Autobahnen.

⁵⁾ Eine ausführliche Erläuterung zu diesen Punkten kann der "Begründung - Ausbau der Bundesstraße 30" entnommen werden, die unter folgender Adresse zur Verfügung steht: http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15_begruendung_ausbau_b30.pdf, sowie in ständig aktualisierter Form auch im Mitgliederbereich von www.b30neu.de eingesehen werden kann. Werden Sie Mitglied, um Zugriff auf die aktuellsten Informationen zu erhalten: <http://www.b30neu.de/mitglied-werden.html>

⁶⁾ Schriftliche Bestätigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liegt vor.



Defizite der Bundesstraße 30⁷⁾

- Genügt nicht den Anforderungen an ein modernes, sicheres und leistungsfähiges Straßennetz,
- Ausbaustandards zum größten Teil aus den 50er, 60er und 70er Jahren,
- Nicht für die vorhandenen Verkehrsbelastungen bemessen,
- Uneinheitliche Streckencharakteristik,
- Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung alleine aufgrund der zahlreichen Ortsdurchfahrten abschnittsweise "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 Baimdt bis Bibenbach/Riß 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 in Deutschland,
- Besorgniserregende Unfallentwicklung,
- Spezialisierung auf schwerwiegende Unfälle,
- 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 jährlichen Nutzen von 27,532 Millionen Euro, höherer Nutzen, als beim Ausbau der A 8 von Mühlhausen bis Hohenstadt,
- Durch den Nichtausbau entstehen jährlich ökonomische Schäden in Höhe von 42,8 Millionen Euro.

⁷⁾ Eine ausführliche Erläuterung zu diesen Punkten kann der "Begründung - Ausbau der Bundesstraße 30" entnommen werden, die unter folgender Adresse zur Verfügung steht: http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15_begruendung_ausbau_b30.pdf, sowie in ständig aktualisierter Form auch im Mitgliederbereich von www.b30neu.de eingesehen werden kann. Werden Sie Mitglied, um Zugriff auf die aktuellsten Informationen zu erhalten: <http://www.b30neu.de/mitglied-werden.html>



Zukünftige Entwicklung⁸⁾

- 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,
- Die Verkehrsaufkommen werden weiter steigen,
- Der Güterverkehr wird weiter steigen,
- 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,
- Mehr Verkehr durch Vollendung der Ortsumgehung Ravensburg,
- 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,
- 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.

⁸⁾ Eine ausführliche Erläuterung zu diesen Punkten kann der "Begründung - Ausbau der Bundesstraße 30" entnommen werden, die unter folgender Adresse zur Verfügung steht: http://www.b30neu.de/assets/files/2011-07-15_begruendung_ausbau_b30.pdf, sowie in ständig aktualisierter Form auch im Mitgliederbereich von www.b30neu.de eingesehen werden kann. Werden Sie Mitglied, um Zugriff auf die aktuellsten Informationen zu erhalten: <http://www.b30neu.de/mitglied-werden.html>

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 4-streifig 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 ⁹⁾					Planungsstand ¹⁰⁾	Länge ¹¹⁾	Kosten ¹²⁾
		2005	Vergleich 2005 ¹³⁾	2015	2025			
1. Ausbau Biberach/ Jordanbad bis Hochdorf	DTV ¹⁴⁾ : SV ¹⁵⁾ :	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

⁹⁾ Verkehrsbelastung. Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in 24 Stunden mit Stand 2005. Die Zahlen der Zählung 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 Baidt bis Biberach/Riß 4-streifig ausgebaut wird. Die Zahlen von 2025 für den Abschnitt Baidt - Oberessendorf geben die Prognosewerte der Verkehrsprognosen der Büros Dr. Brenner Aalen und Modus Consult Ulm unter der Voraussetzung wieder, dass die B 30 auf dem Abschnitt von Baidt bis Biberach/Riß 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 Baidt 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.

¹⁰⁾ Planungsstand. Aktueller Planungsstand.

¹¹⁾ Länge. Schätzung entnommen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003. Die endgültige Länge ergibt sich erst aus der Planung.

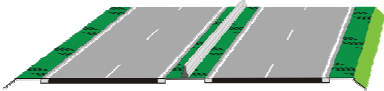
¹²⁾ Kosten. Kostenschätzung entnommen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003. Die Kosten sind inzwischen gestiegen. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 wird eine neue Kostenschätzung erwartet. Zum Vergleich stehen dem Bund zurzeit im jährlichen Mittel rund 1,9 Milliarden Euro für Neu-, Um- und Ausbauprojekte zur Verfügung.

¹³⁾ 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.

¹⁴⁾ DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung. Anzahl der Kraftfahrzeuge in 24 Stunden im Jahresmittel.

¹⁵⁾ 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 Verkehrsfluss hängen allerdings von einer Vielzahl von Faktoren¹⁶⁾ 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 FGSV¹⁷⁾ empfohlen. Die Auslastung und der Verkehrsfluss hängen wiederum von einer Vielzahl von Faktoren¹⁶⁾ ab.
	4-streifig mit baulicher Mitteltrennung Autobahn, autobahnähnliche Bundes- oder Landesstraße. Der 4-streifige Ausbau wird in der Regel ab einer zu erwartender Belastung von 18.000 Kfz/24h empfohlen.

¹⁶⁾ 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 Zusatz- und 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 Überholverböten, 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.

¹⁷⁾ FGSV. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. www.fgsv.de.

Abkürzungen

Länder

CH	Schweiz
D	Deutschland
F	Frankreich

Bundesländer

BW	Baden-Württemberg
BY	Bayern
HE	Hessen
RP	Rheinland-Pfalz

Allgemeine Abkürzungen

12h	12 Stunden
24h	24 Stunden
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
BA	Bauabschnitt
FS	Fahrstreifen. Das ist bei einer normalen Bundesstraße, bei der nicht überholt werden kann, wenn Gegenverkehr herrscht, der Straßenraum, der vom Verkehr einer Fahrtrichtung in Anspruch genommen wird. Ein Fahrstreifen ist dabei so breit, dass ein Auto aber auch ein Lkw darauf ausreichend Platz finden. Fahrstreifen sind durch Markierungen voneinander abgegrenzt, meist durch eine gestrichelte Mittellinie.
FStrG	Bundesfernstraßengesetz

GVZ	Güterverkehrszentrum. Ist ein bedeutender Umschlagort für den Güterverkehr, der Idealerweise die einzelnen Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft verbindet.
Kfz	Kraftfahrzeug
sKfz	Schwere Kfz ab 3,5 Tonnen. Wird auch als Schwerverkehr bezeichnet.
Lkw	Lastkraftwagen
LEP	Landesentwicklungsplan
OD	Ortsdurchfahrt
OU	Ortsumgehung
PRINS	Projektinformationssystem Straße. Wurde im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2003 erstellt und enthält ausführliche Informationen zu zahlreichen Projekten, wie der Nutzen, die Wirtschaftlichkeit oder das Umweltrisiko.
KLZ	Kleinzentrum
UZ	Unterzentrum
MZ	Mittelzentrum
OZ	Oberzentrum
IFH	Internationaler Flughafen
GRF	Großer regionaler Flughafen
KRF	Kleiner regionaler Flughafen
SOF	Sonderflughafen

Bundesverkehrswegeplan

BVWP	Bundesverkehrswegeplan
VB	Vordringlicher Bedarf. Höchste Stufe im Bundesverkehrswegeplan.
WB*	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht. Mittelstufe im Bundesverkehrswegeplan.

WB Weiterer Bedarf. Niedrigste Stufe im Bundesverkehrswegeplan mit Planungsverbot.

Bautyp

- 02/04 Neubau. Teilweise 2-streifig, teilweise 4-streifig.
- 02/24 Neubau. Teilweise 2-streifig sowie teilweiser Ausbau von 2 Fahrstreifen auf 4 Fahrstreifen.
- 02KK Neubau mit zwei Fahrstreifen ohne Seitenstreifen.
- 02KB Neubau mit zwei Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen.
- 04KK Autobahnähnlicher Neubau mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung ohne Seitenstreifen.
- 04KB Autobahnähnlicher Neubau mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung mit Seitenstreifen.
- 24KK Autobahnähnlicher Ausbau ohne Seitenstreifen.
- 24KB Autobahnähnlicher Ausbau mit beidseitigen Seitenstreifen.
- 24LB Autobahnähnlicher Ausbau mit beidseitigen Seitenstreifen eines Abschnitts mit bestehendem linksseitigem Seitenstreifen.
- 46KB Ausbau eines Abschnitts mit vier Fahrstreifen ohne Seitenstreifen auf sechs Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen drei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 46BB Ausbau eines Abschnitts mit vier Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen auf sechs Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen drei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 68KB Ausbau eines Abschnitts mit sechs Fahrstreifen ohne Seitenstreifen auf acht Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen vier Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.
- 68BB Ausbau eines Abschnitts mit sechs Fahrstreifen und beidseitigen Seitenstreifen auf acht Fahrstreifen mit beidseitigen Seitenstreifen. Nach dem Ausbau stehen vier Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung.

Planung

DRG	Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit.
DRZ	Durchschnittliche Reisezeit.
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Ist ein Buch mit Standards, die bei der Verkehrsplanung eingesetzt werden.
HCM	Highway Capacity Manual. Ist ein Buch mit Standards, die bei der Verkehrsplanung eingesetzt werden.
LOS	Level Of Service. Werden sowohl im HCM; als auch im HBS definiert. Der LOS gibt die Qualität des Verkehrsflusses an und lässt sich anhand von festgelegten Regeln im HCM bzw. HBS ermitteln.
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis. Ist das Ergebnis einer reinen volkswirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsberechnung und sagt alleine nichts über die Wichtigkeit eines Projekts aus.
ÖKO	Projekte bei denen ein besonders hohes ökologisches Risiko besteht. Diese Projekte haben einen Sonderstatus und werden erst nach der Ausräumung der naturschutzfachlichen Problematik, je nach Einstufung, zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht oder Weiteren Bedarf.
RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen mit dem Abschnitt Netzgestaltung. Wird in der Verkehrsplanung eingesetzt, um Straßen nach ihrer Funktion und Wichtigkeit zu gliedern.
RWA	Raumwirksamkeitsanalyse. Gibt die Raumwirksamkeit eines Projekts an. Die Raumwirksamkeit kann dabei sowohl die Verbesserung der Erreichbarkeit, als auch die Entlastungswirkung von Ortsdurchfahrten angeben.
URE	Umweltrisikoeinschätzung. Gibt das ermittelte Umweltrisiko an.

Verkehrszahlen

DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Gibt den Jahresdurchschnitt der Verkehrsstärke in 24 Stunden, als pro Tag, an. Da es sich um einen
-----	---

Durchschnitt handelt, ist das reale Verkehrsaufkommen grundsätzlich an Werktagen höher, sowie je nach Jahreszeit höher oder niedriger.

SV Durchschnittlicher tägliche Schwerverkehrsstärke. Gibt den Jahresdurchschnitt der Anzahl der schweren Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen in 24 Stunden, also pro Tag, an. Da es sich um einen Durchschnitt handelt, ist das reale Schwerverkehrsaufkommen an Werktagen immer höher, während es an Sonn- und Feiertagen, aufgrund des bestehenden Fahrverbots für den schweren Güterverkehr, viel niedriger ist. Auch der SV ist von der Jahreszeit abhängig und entsprechend höher oder niedriger.

MSV Maßgeblicher stündlicher Verkehr. Gibt die Verkehrsmenge pro Stunde, in etwa zur 30. höchsten Jahresstunde an. Dieser Wert wird in der Verkehrsplanung in vielfältiger Weise für zahlreiche Berechnungen eingesetzt.

