B30 Insider

EHRLICH • KOMPAKT

Nr. 9 Zeitung der "Initiative B 30" Januar - März 2014

Graf Gebhard verstorben

(Bad Waldsee) - Nach kurzer, schwerer Krankheit verstarb Gebhard Heinrich Graf von Waldburg-Wolfegg und Waldsee am 14. November 2013 im Alter von 82 Jahren.

Der Tod von Graf Gebhard hat die "Initiative B 30" tief getroffen. Mit Graf Gebhard verlieren wir eine beeindruckende, aktive Persönlichkeit und einen großartigen Menschen, der zu jeder Zeit seines Wirkens mit Mut, Umsicht und unerschütterlicher Überzeugung dafür eingetreten ist, was ihm besonders am Herzen lag: Das Wohl der Menschen und der folgenden Generationen.

In seiner Funktion als Ehrenvorsitzender des ADAC Württemberg e.V. unterstützte er die Forderung für nachhaltige und menschenwürdige Verbesserungen an der B 30.

Graf Gebhard war 5 Jahre Sportpräsident des ADAC e.V., 35 Jahre Vorstandsmitglied des ADAC Württemberg e.V. und 21 Jahre stellvertretender Vorsitzender des AMC Bad Waldsee.

Ein ganz besonderes Anliegen war ihm die Verkehrssicherheit. Für sein ehrenamtliches, uneigennütziges Engagement und seine großen Verdienste um den ADAC wurde er mehrfach ausgezeichnet, zuletzt mit der ADAC Ehrennadel in Gold mit Brillanten.

Die persönlichen Begegnungen mit



Gebhard Heinrich Graf von Waldburg-Wolfegg und Waldsee (Foto: Privat)

Graf Gebhard, bei denen wir ihn als einen offenen, tiefgründigen Menschen mit fester Haltung und klaren Werten kennen lernen durften, haben uns beeindruckt.

Er wird uns als besondere Persönlichkeit in dankbarer Erinnerung bleiben. Sein Vermächtnis wird uns Auftrag sein, die Arbeit für Verbesserungen an der Bundesstraße 30 in seinem Sinne weiter zu gestalten mit Kreativität und Beharrlichkeit sowie im demokratischen Miteinander.

Im Namen der Mitglieder der "Initiative B 30" sprechen Franz Fischer und Annette Uhlenbrock seiner Familie sowie den Freunden von Graf Gebhard ihr tief empfundenes Mitgefühl und ihre Anteilnahme aus. (ff) Q2

In dieser Ausgabe

Verkehr der Zukunft

Neue Studien liegen vor

(ab Seite 2)

Projektanmeldung

Land meldet B 30 teilweise für den Bundesverkehrswegeplan an

(ab Seite 5)

Kurz berichtet

Lkw-Maut kommt auf allen Bundesstraßen

(Berlin) - In den nächsten vier Jahren wird die Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen eingeführt. Das geht aus dem Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD hervor. Die Große Koalition will die Lkw-Maut weiterentwickeln und die Gelder für die Verkehrsinfrastruktur einsetzen. Eine Pkw-Maut für Ausländer soll ebenfalls eingeführt werden. Diese Einnahmen sollen in den Erhalt und Ausbau des Autobahnnetzes fließen. Für deutsche Autofahrer sollen keinen Mehrkosten entstehen.

Der Koalitionsvertrag sieht außerdem einen bedarfsgerechten Bundesverkehrswegeplan vor. In Zukunft haben Erhaltung und Sanierung Vorrang vor dem Neu- und Ausbau. 80% der Gelder sollen in ein "Nationales Prioritätenkonzept" fließen, das alle dringende, schnell umsetzbare überregional bedeutsame Vorhaben enthält. Dazu gehören u.a. Hauptachsen und die Schließung wichtiger überregionaler Netzlücken.

Außerdem soll die Elektromobilität und Telematik gefördert, mehr Verkehr über die Schiene und Wasserstraße abgewickelt und mehr Geld für Lärmschutz ausgegeben werden. Für Lkw der Euro VI-Klasse ist eine neue kostengünstige Mautklasse geplant. (ff) Q1

Verkehr der Zukunft

Neuer Stadtentwicklungsbericht vorgestellt

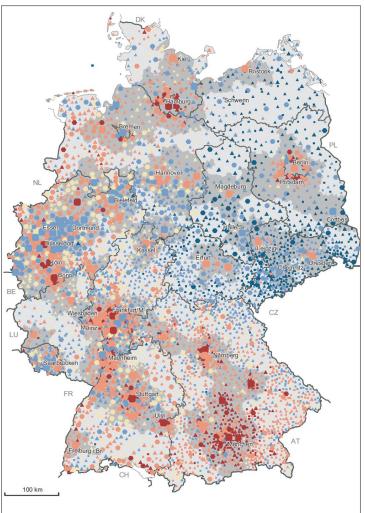
(Berlin) - Mobilität und eine gute Erreichbarkeit sind bedeutende Standortfaktoren für Unternehmen und Haushalte in Städten und Regionen. Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches

Beschäfti-Wachstum, gung und Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben. So lautet eine Erkenntnis aus dem Stadtentwicklungsbericht 2012 (Bundestagsdrucksache 17/14450). Demnach ist zukünftig die zentrale Aufgabe einer moder-Verkehrspolitik nen Mobilität zu ermöglichen. Dazu ist ein leistungsfähiges und umweltfreundliches Verkehrssystem erforderlich. Die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) bestmöglich müssten verzahnt werden. Dazu gehören auch der Pkw-Verkehr, sowie zuverläsund bezahlbare sige öffentliche Verkehrssysteme.

Mehr Verkehr: Verkehr auf Achsen und ins städtische Umland nimmt zu

Zwischen den Städten, Stadtregionen und dem ländlichen Raum bestehen vielfältige Austauschbeziehungen und damit auch höhere Verkehrsbelastungen.

Städte und Stadtregionen sind mit den umgebenden ländlichen Räumen eng verbunden. In ländlichen Räumen werden u.a. Nahrungsmittel produziert, die in Städten benötigt werden. Ländliche Räume brauchen wiederum die Städte als Schwerpunkte für Wirtschaft, Arbeitsplätze, Bildung, Kultur, medizinische Dienstleistungen, Einkaufsmöglichkeiten und weitere Funktionen der Daseinsvorsorge. Die aus-



Schrumpfende (blau) und wachsende (rot) Städte und Gemeinden in Deutschland (Quelle: Stadtentwicklungsbericht 2012)

geprägten Beziehungen zwischen Stadt und ländlicher Raum werden in Zukunft noch intensiver, so der Bericht. Die Spezialisierung der Produktion von Gütern und Dienstleistungen wird weiter zunehmen. Die enger werdenden Verknüpfungen zwischen Stadt und ländlicher Raum führen dabei zu steigenden Transportleistungen und einer weiteren Verkehrszunahme.

Mobilität in der Stadt: Mehr Junge verzichten auf den Führerschein

Inzwischen ist in den größeren Städten ein verändertes Mobilitätsverhalten erkennbar. In den letzten

> Jahren verzichten dort immer mehr jüngere Erwachsene auf einen Führerschein und erwerben keinen eigenen Pkw. Der in Städten gut ausgebaute öffentliche Nahverkehr erfüllt ihre Mobilitätsansprüche. In Großstädten besitzen 30 Prozent der Haushalte keinen Pkw, in den Mittelstädten 15 Prozent, in den Kleinstädten 11 Prozent, so die Daten der Umfrage Mobilität Deutschland. Dennoch werden die meisten Wege und die längsten Strecken mit dem Auto zurückgelegt. Hohe und noch steigende Verkehrsbelastungen die Folge. Eine wachsende Bedeutung gewinnen Car-Sharing oder ähnliche Angebote für die Mobilität in der Stadt.

Städte nur noch für Wohlhabende? Mehr Alte, Arme und Studenten ziehen aufs Land

Aktuell führt der Zuzug von Bevölkerung in die Städte -

insbesondere in den Metropolregionen - zu einer spürbaren Verknappung von Wohnraum. In der Folge steigen dort die Mieten und Immobilienpreise überdurchschnittlich. Hohe Mieten erschweren für Haushalte mit niedrigen Einkommen den Zuzug ins Stadtgebiet. Auch Studierende haben an vielen Hochschulstandorten große Schwierigkeiten bei der Suche nach bezahlbarem Wohnraum. Diese Haushalte werden an den Stadtrand oder ins...

Verkehr der Zukunft

...Umland verdrängt, was zusätzlich Verkehr erzeugt. Ausgenommen sind schrumpfende Städte mit rückläufiger Bevölkerung und entsprechend niedrigem Mietpreisniveau.

Mobilität auf dem Land: Droht Abhängung benachteiligter Gebiete?

Bewohner benachteiligter Gebiete, die aufgrund niedriger Einkommen über wenige Pkw verfügen, sind auf nahräumliche Strukturen, wie wohnortnahe Einkaufsmöglichkeiten und das öffentlichen Verkehrsangebot angewiesen.

Eine mangelhafte Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und schlechte Verkehrsverbindungen können u.a. den Zugang zu Bildung und zum Arbeitsmarkt einschränken. Wenn der öffentliche Nahver-

kehr sich auf aufkommensreiche Strecken konzentriert, werden bereits schlecht erreichbare Gebiete zukünftig zusätzlich benachteiligt. Viele kleinteilige Wohn- und Gewerbegebiete sind durch die Erreichbarkeit durch Pkw und Lkw entstanden. Ein Grund dafür, dass nicht alle Gebiete wirtschaftlich vom öffentlichen Nahverkehr bedient werden können.

(ff) Q_3

Der Süden hat Zukunft

(Berlin) - "Der Süden zieht davon". "Erfolgreiche Großstädte im Osten haben den Westen überholt". "In einzelnen Städten des Westens ballen sich die Probleme". "Größte langfristige Aufsteiger sind erfolgreiche ländliche Regionen", so die Schlagzeilen von Prognos. Alle drei Jahre bewertet das Forschungsinstitut im Auftrag des "Handelsblatt" die Gegenwart und Perspektiven der 402 deutschen Landkreise und großen Städte.

Die Boom-Regionen in Bayern und Baden-Württemberg, aber auch in Hessen sind in den vergangenen zehn Jahren stärker geworden - die schwachen Regionen des Nordens und Westens schwächer. Der Gegensatz hat sich verschärft, so die zentrale Aussage des Zukunftsatlas 2013. Von den 78 Kreisen, denen Prognos hohe bis beste Zukunftschancen attestiert, kommen inzwischen 83 Prozent aus Bayern, Baden-Württemberg oder Hessen.

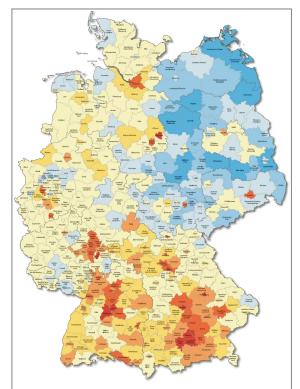
Das Ruhrgebiet ist der größte Absteiger im Prognos-Ranking. Oberhausen, Gelsenkirchen, Herne, Recklinghausen, Bottrop - viele alte Kohlestädte haben eine hohe Arbeitslosenquote und viele leer stehende Geschäftsräume in den Innenstadtbereichen. Im Ruhrgebiet besteht allerdings ein sehr dichtes

öffentliches Verkehrsnetz. Düstere Aussichten bestehen laut Prognos auch in den neuen Bundesländern: Unter den 30 schwächsten Landkreisen stammen 27 aus Ostdeutschland. Lediglich die Städte Dresden, Potsdam und Jena weisen gute Zukunftschancen auf. Die Abwanderung der Bevölkerung aus den östlichen Bundesländern konnweitgehend gestoppt werden, laut einem Fazit aus dem Jahresbericht 2013 zum Stand der Deutschen Einheit.

Die bisher erfolgreichen ländlichen Regionen haben Zukunft. Unter den 30 Kreisen, die in den letzten zehn Jahren am deutlichs-

ten aufgestiegen sind, befinden sich nur drei Großstädte. Alle anderen Aufsteiger-Regionen sind dagegen eher ländlich geprägt und befinden sich in der Regel im Umland einer Großstadt.

Bundesweit belegt der Landkreis München im Ranking den ersten Platz. Er hat damit beste Zukunftschancen. Sehr hohe Zukunftschancen belegt die Stadt Ulm mit Rang 18 und der Bodenseekreis mit Rang



Zukunftschancen der 402 Kreise und Städte in Deutschland. Dunkelgeld bis Rot: Zukunftschancen. Hellblau bis Dunkelblau: geringe bis hohe Zukunftsrisiken (Quelle: Prognos Zukunftsatlas 2013)

23. Bei der Innovationskraft erreicht der Landkreis Biberach den 27. Platz und bietet hohe Zukunftschancen. Zukunftschancen bietet auch der Landkreis Ravensburg. Im Ranking belegt er zwar Platz 101, gehört bundesweit aber immer noch zum stärksten Viertel. (ff) Q4

Das Handelsblatt hat eine interaktive Karte veröffentlicht:

http://tool.handelsblatt.com/infografik/zukunftsatlas2013/index.html

Aus Bund und Land / Aus der Region

Unterfinanzierung soll bis 2019 behoben werden

(Berlin) - In einer Sonderkonferenz im Oktober berieten die Verkehrsminister der Länder über eine nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, konkret zum Erhalt, Aus- und Neubau von Straßen, Schienen und Wasserstraßen.

Jährlich fehlen 7,2 Mrd. Euro für alle Straßen, Schienen und Wasserstraßen

Zuvor machte die Kommission "Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" auf die deutlich sichtbaren Finanzierungsprobleme der Verkehrsprojekte aufmerksam. Nach ihren Berechnungen ist die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland deutlich unterfinanziert. Jährlich fehlen insgesamt rund 7,2 Mrd. Euro bei Straße, Schiene und Wasserstraße. Davon beträgt der Fehlbetrag bei den Autobahnen und Bundesstraßen rund 1,3 Mrd. Euro. Die Unterfinanzierung betrifft vor allem den Erhalt und Betrieb. Bei der Brückensanierung besteht sogar ein dramatischer Nachholbedarf.

Verkehrsminister fordern: Vorzug der bedarfsgerechten Sanierung und bedarfsgerechter Neu- und Ausbau

Nach dem Beschluss der Sonderverkehrsministerkonferenz soll Infrastruktur zukünftig nach deren Zustand bedarfsgerecht und nicht nach Quoten und Haushaltsjahren finanziert werden. Die Verkehrsminister beschlossen dem Erhalt den Vorzug vor dem Neu- und Ausbau von Verkehrswegen zu geben. Für den Neuund Ausbau schlagen sie eine stärkere Bedarfsorientierung vor: In Zukunft sollten Investitionen in die Verkehrswege nach dem verkehrlichen Bedarf erfolgen.

Mehr Geld vom Bund gefordert

Die Minister fordern vom Bund eine schrittweise Sicherung der Finanzierung. Als ersten dringlichen Handlungsschritt wird eine überjährige und zugriffssichere Bindung zusätzlicher Gelder aus dem Bundeshaushalt und aus der Nutzerfinanzierung vorgeschlagen. Der Bund wird aufgefordert sich für eine auskömmliche, dauerhafte und rechtssichere Finanzierung einzusetzen. Dazu sollen auch mehr Gelder aus der Kfz- und Mineralölsteuer für Verkehrsinvestitionen eingesetzt werden.

Unterfinanzierung soll bis 2019 behoben werden

Bis zum Jahr 2019 soll die Unterfinanzierung mit einem Stufenplan behoben werden.

Lkw werden zur Kasse gebeten

Die Verkehrsminister fordern die Einrichtung von Infrastrukturfonds für Straße, Schiene und Wasserstraße noch im Jahr 2014.

Im Jahr 2015 soll die Lkw-Maut weiterentwickelt und ab 2016 auf allen Bundesstraßen erhoben werden. Die geschätzten Mehreinnahmen liegen bei rund 2,3 Mrd. Euro pro Jahr.

Für 2017 wird die Bereitstellung von weiteren 5 Mrd. Euro pro Jahr für Erhalt und Sanierung gefordert.

2018 soll die Lkw-Maut zunächst auf Landesstraßen ausgeweitet werden. Später soll auch die Bemautung von Kreisstraßen folgen. Die Ausweitung der Lkw-Maut auf Lkw ab 7,5 Tonnen wird ebenfalls vorgeschlagen. Bisher muss die Lkw-Maut nur für Lkw mit einem Gesamtgewicht ab 12 Tonnen bezahlt werden. (ff) ^{Q6}

Kurz berichtet

Landtagsabgeordnete melden Projekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015

(Region) - "Wir setzen ein klares Zeichen für die kontinuierliche Entwicklung des Bundesstraßenbaus in Oberschwaben. Wenn die Landesregierung nur noch in das Flicken investieren will, dann wird gerade der ländliche Raum abgeschnitten. Soweit darf es nicht kommen." Diese Forderung haben oberschwäbischen Abgeordneten Paul Locherer, Rudolf Köberle, Ulrich Müller, Peter Schneider, Klaus Burger und Karl Traub an die Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Landtag gestellt und die Projekte aus Oberschwaben angemeldet, die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden sollen.

Insgesamt haben die sechs Abgeordneten 28 Projekte gemeldet und die Prioritäten im Bundesstraßenbau festgelegt. 17 Projekte werden für den "Vordringlichen Bedarf" vorgeschlagen, die anderen sollen in den "Weiteren Bedarf".

Zum "Vordringlichen Bedarf" gehören u.a. der durchgehende Ausbzw. Neubau der B30 zwischen Biberach und Friedrichshafen. Die Schwerpunkte liegen dabei auf dem Ausbau zwischen Friedrichshafen und Eschach, der Ortsumfahrung Gaisbeuren und der Ortsumfahrung Enzisreute. In den "Vordringlichen Bedarf" soll auch der Ausbau der B31 zwischen Friedrichshafen und Überlingen gelangen. An der B32 sollen der Molldiete Tunnel bei Ravensburg und die Ortsumfahrung Blitzenreute ebenfalls diesen Status erhalten.

Die Bundesstraßen in Oberschwaben sind von zentraler Bedeutung, denn die Region verfügt über deutlich weniger Autobahnen als andere Gebiete. Der überregionale Verkehr ist daher überwiegend auf die Bundesstraßen angewiesen, so die Abgeordneten. (ff)

Kurz berichtet

Landrat schreibt an Bundesverkehrsministerium

(Biberach) - Die Vorschlagsliste des Landes Baden-Württemberg für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans bis 2015 muss nachgebessert werden. Diese Auffassung vertritt Landrat Dr. Heiko Schmid in einem Schreiben an Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium.

Änderungsbedarf sieht der Landrat vor allem bei der B 312 mit den Ortsumfahrungen von Ochsenhausen, Erlenmoos, Edenbachen und Ringschnait. Die bisher im Bundesverkehrswegeplan 2003 im "Weiteren Bedarf" enthaltenen Ortsumfahrungen von Ahlen, Göffingen und Hailtingen sollten zumindest in einem "Weiteren Bedarf" wieder aufgenommen werden.

Nach der Landesliste soll die B 30 von Biberach nach Friedrichshafen nur noch teilweise ausgebaut werden. "Hier sehen wir die Notwendigkeit, grundsätzlich den vierspurigen Ausbau der B 30 in der Fortschreibung zu berücksichtigen", so Schmid.

Schmid kritisiert auch das Fehlen der B 465 Ortsumfahrungen von Warthausen und Ingerkingen.

Abschließend bittet der Landrat den Staatssekretär die verkehrlichen Belange des ländlichen Raums und die des Landkreises Biberach bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 zu berücksichtigen.

Den Brief erhielten auch die örtlichen Abgeordneten aus Bund und Land. Der Landrat bittet die Abgeordneten, ihren Einfluss geltend zu machen, um noch Verbesserungen bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans für die B312, B30 und B465 zu erreichen. (ff)

Land meldet B 30 nur teilweise für den Bundesverkehrswegeplan an

(Region) - Die am stärksten befahrenen Streckenabschnitte der Bundesstraße 30, sowie die Fortführung von Ravensburg nach Friedrichshafen hat das Land Baden-Württemberg in die Maßnahmenliste für den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen und beim Bund angemeldet.

Dazu zählen die Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute und die Streckenabschnitte von Biberach/Jordanbad bis Hochdorf und Ravensburg/Eschach bis Friedrichshafen. Das Land Bayern hat außerdem den Weiterbau vom Ausbauende bei Neu-Ulm bis zur A 7 angemeldet.

Nicht angemeldet wurde der von der IHK vorgeschlagene 6-streifige Ausbau der B 30 von Dellmensingen bis Neu-Ulm, sowie der von vielen Seiten geforderte Ausbau des Streckenabschnitts von Hochdorf bis Bad Waldsee. Nach aktuellem Stand besteht damit für diese Streckenabschnitte keine Chance auf einen endgültigen Ausbau vor dem Jahr 2050.

Einen Überblick über die Anmeldung der Länder gibt die beiliegende Karte.

Gaisbeuren und Enzisreute

Das baden-württembergische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur fasste die beiden Ortsumgehungen zu dem Projekt "Ortsumgehung Enzisreute-Gaisbeuren" zusammen. Die beiden Umgehungen wurden vom Land allerdings einzeln bewertet. Die Anmeldung beim Bund für den Bundesverkehrswegeplan 2015 erfolgte als nachrangig ohne Planungsrecht.

Kritik an der Ortsumgehung Enzisreute

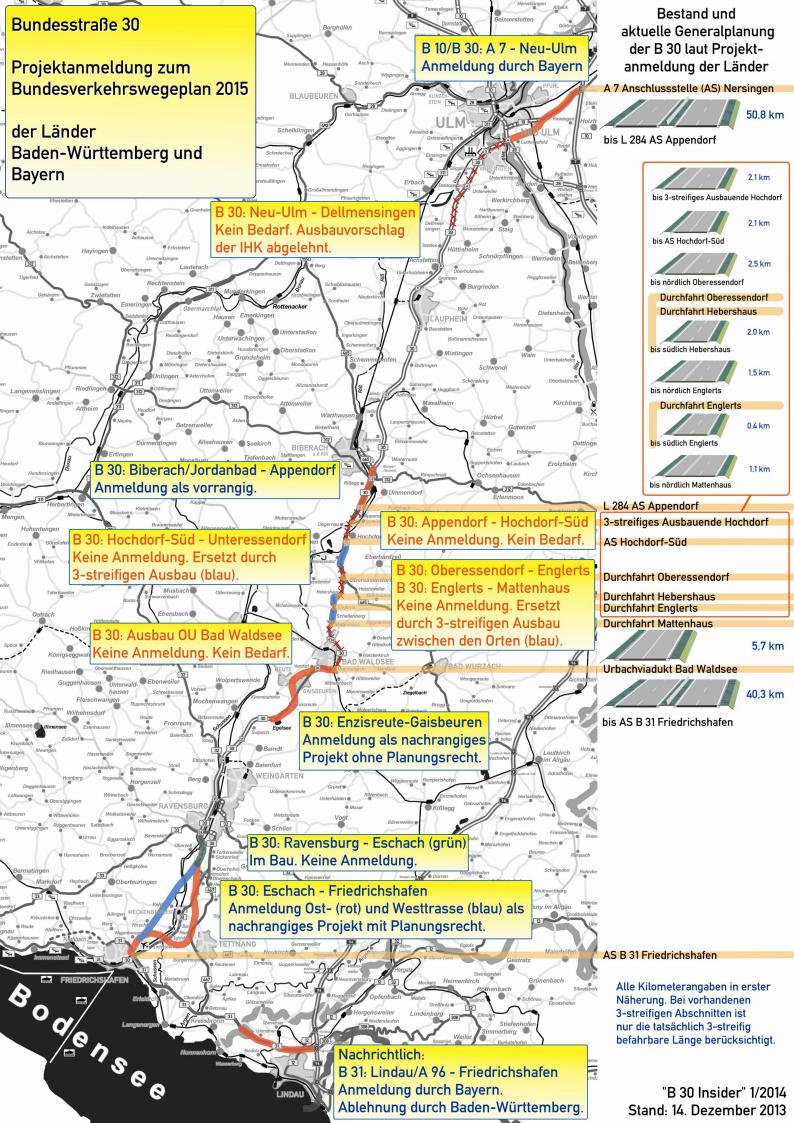
Im Rahmen der Anhörung zum Konzept und Maßnahmenpool des Landes gab es Einwende gegen eine Ortsumgehung für Enzisreute. Das Land hat

die B 30 in diesem Streckenabschnitt als Hauptverbindungsachse ausgewiesen. Zudem liegt die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt bei 21.280 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 1.603 Fz./Tag weit über dem Landesdurchschnitt. Damit erfüllt die Ortsumfahrung Enzisreute die Kriterien des Landeskonzeptes. Die Einwendung wurde deshalb abgewiesen. Das Land hat die Ortsumgehung Enzisreute dem Bund allerdings als nachrangiges Projekt ohne Planungsrecht gemeldet.

Teilabschnitt der B 30 südlich von Biberach aufgenommen

Der Streckenabschnitt der B 30 von Biberach/Jordanbad bis Hochdorf wurde nachträglich in die Anmeldeliste des Landes für den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen. Das ist das Ergebnis der Anhörung zum Landeskonzept und einem neu erstellten Gutachten. Im Entwurf der vorgeschlagenen Projekte von März 2013 ist dieser Streckenabschnitt nicht enthalten, da die Landesregierung damals keinen verkehrlichen Bedarf sah.

In einem Gutachten ließ das badenwürttembergische Ministerium Verkehr und Infrastruktur zwischenzeitlich den Ausbaubedarf an Autobahnen und Bundesstraßen sowie die Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen untersuchen. In diesem Gutachten wurde festgestellt, dass die Kapazität der B 30 südlich von Biberach nicht ausreicht - als einzige Bundesstraße im Land, die zuvor gestrichen worden war. Eine weitere Zwischenlösung ist zwischen Biberach/Jordanbad und Hochdorf nicht möglich, da der Abschnitt bereits nahezu komplett 3-streifig ausgebaut ist. Daher wurde dieser Streckenabschnitt nun vom Land beim Bund als vorrangiges Projekt angemeldet...



...B 30 zwischen Ravensburg/Eschach und Friedrichshafen

Ebenfalls angemeldet wurde der Neubau der B 30 von Ravensburg/Eschach bis Friedrichshafen. Bei Meckenbeuren wurde sowohl eine Ost- als auch Westtrasse angemeldet. Das Land gibt der kurvenreichen Osttrasse den Vorzug. Auch gegen diese Maßnahme gab es Einwende. Die B 30 sei auf diesem Streckenzug eine Hauptverbindungsachse. Die Verkehrsbelastung liege bei 17.937 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 501 Fz./24h. Auf Grund ihrer Lage auf einer Achse erfülle die Maßnahme die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde in die Maßnahmenliste aufgenommen. "Mit der Einstellung eines Projektes in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen dokumentiert der Bund den grundsätzlichen Bedarf für ein Vorhaben. Die Wahl der endgültigen Trasse unterliegt der Beteiligung, Anhörung und Abwägung im Planfeststellungsverfahren", so das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur. Die Einwendung wurde deshalb abgewiesen und der Streckenabschnitt von Ravensburg/Eschach bis Friedrichshafen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 als nachrangiges Projekt mit Planungsrecht angemeldet.

"B 30-Süd"

Das Land hat die B 30 von Ravensburg-Süd bis Eschach ("B 30-Süd") nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Mit dem Bau wurde im Juli 2013 begonnen. Da die Maßnahme bereits im Bau ist, wird sie der Bund von sich aus berücksichtigen. Eine Anmeldung durch das Land ist deshalb nicht erforderlich.

Ministerium sieht ab Bad Waldsee keinen verkehrlichen Bedarf

Eine gutachterliche Überprüfung im Auftrag des Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zum verkehrlichen Bedarf und zu Zwischenlösungen im Gültigkeitszeitraum des Bundesverkehrswegeplans 2015 habe ergeben, dass kein verkehrlicher Bedarf für einen 2-bahnigen Ausbau für den Streckenabschnitt der B 30 von Hochdorf bis Bad Waldsee bestehe. Das Land sieht deshalb von einer Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 ab. Statt dessen sollen vereinzelt weitere Zwischenlösungen erfolgen.

3-streifiger Ausbau zwischen Hochdorf und Unteressendorf

Als eine weitere Zwischenlösung soll außerhalb des Bundesverkehrswegeplans ein Teilabschnitt von 1,2 km Länge zwischen Hochdorf und Unteressendorf 3-streifig ausgebaut werden. Von einer Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan wird abgesehen.

Keine Ortsumgehung für Oberessendorf

Da die B 30 bei Oberessendorf unter anderem in Ortsrandlage verläuft sieht das Land keinen Bedarf für eine Ortsumgehung - obwohl Oberessendorf auf einer Achse liegt und der Landesregierung ein Gutachten vorliegt, wonach bis zum Jahr 2025 der Verkehr zusammenbrechen könne (Landtagsdrucksache 15/3754).

3-streifiger Ausbau bei Mattenhaus und Englerts

Zwischen Oberessendorf und Bad Waldsee-Nord verzichtet das Land ebenfalls auf einen 2-bahnigen Ausbau. Ortsumgehungen sind ebenfalls nicht vorgesehen. Statt dessen wird ein abschnittsweise 3-streifiger Ausbau zwischen den Orten Heberhaus und Englerts, sowie zwischen Englerts und Mattenhaus angestrebt. 3-streifige Ausbauvorhaben können nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet werden, so das Land.

Der nun abschnittsweise 3streifiger Ausbau zwischen den Orten soll aus Pauschalmitteln des Bundes finanziert werden. Dabei ist eine Abweichung von der bestehenden Trasse, sowie die Umfahrung von Ortslagen nicht möglich. Da in den Ortslagen kein Ausbau möglich ist, besteht dort nun nach aktuellem Stand auch kein Anspruch auf einen Lärmschutz.

Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee abgelehnt

Für die Gültigkeitsdauer des Bundesverkehrswegeplans 2015 (bis ca. 2030) wird von der Landesregierung für einen 2-bahnigen Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee im Zuge der B30 kein verkehrlicher Bedarf gesehen. Auch bei einer möglichen Verknüpfung der B30 mit der L300 und der L316 wird die vorhandene Streckenkapazität als ausreichend erachtet. Eine Verkehrsuntersuchung des Regierungspräsidiums Tübingen belegt allerdings eine Verkehrsbelastung von bis zu 20.600 Kfz/Tag bis zum Jahr 2025.

Petition wird noch bearbeitet

Die "Initiative B 30" hat im August eine Petition im Landtag von Baeingebracht, den-Württemberg um eine vollständige Anmeldung der B 30 von nördlich von Baindt bis nach Biberach/Riß für den Bundesverkehrswegeplan 2015 zu erreichen. Abhängig vom verkehrlichen Bedarf, der Verkehrssicherheit, dem Sanierungsbedarf und vorhandenen einzelnen Planungen hat die "Initiative B 30" die Anmeldung eines 2-bahnigen Ausbaus von Biberach bis Oberessendorf und Bad Waldsee-Nord bis zum Egelsee eingefordert. Für den Streckenabschnitt von Oberessendorf bis Bad Waldsee-Nord...

Leserbriefe

Gerne können Sie Ihre Meinung und Fragen als Leserbrief an die Redaktion senden:

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

info@b30neu.de www.b30neu.de

Nur Zuschriften mit der Angabe von Vorund Nachnamen sowie der Anschrift werden bearbeitet. Die Zuschriften werden auch unter <u>www.b30neu.de</u> veröffentlicht.

Impressum

Herausgeber

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

info@b30neu.de www.b30neu.de

Redaktionsleitung

Franz Fischer, presserechtlich verantwortlich.

Redaktion

Franz Fischer

Redaktionsschluss

Jeweils 30 Tage vor Erscheinen. Letzte Änderung dieser Ausgabe: 25.12.2013 14:55

"B 30 Insider" erscheint viermal jährlich. Aktuelle Auflage: 1.000 Exemplare

Anzeigenannahme

Franz Fischer (01 51) 57 76 23 02 <u>info@b30neu.de</u>

Druck



...hat die "Initiative B 30" als Kompromiss die Anmeldung als 1-bahnigen, 2-streifigen, abschnittsweisen Neubau mit überwiegendem Ausbau eingefordert, der in der Planung 3-streifig erfolgen kann. Dies erfolgte aus Gründen der Verkehrssicherheit und um zumindest Ortslagen zu umfahren und dort für einen Lärmschutz zu sorgen.

Bis zum Redaktionsschluss war die Petition noch in Bearbeitung. Ein Zwischenergebnis lag nicht vor. Die Projekteinspeisungen des Bundes, sowie die Projektliste auf Bundesebene liegen ebenfalls noch nicht vor. (ff) Q8

Land sieht kaum einen Bedarf für Gaisbeuren und Enzisreute

(Stuttgart) - Kaum einen Bedarf sieht das baden-württembergische Ministerium für Verkehr und Infrastruktur für Ortsumgehungen für Gaisbeuren und Enzisreute. Da beide B 30-Ortsumgehungen im Bundesverkehrswegeplan 2003 im "Weiteren Bedarf" eingestuft sind, hat sie das Land wieder in einer Gruppe ohne Planungsrecht für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Beide Umgehungen wurden damit in die schlechteste Kategorie eingeordnet. Eine Prüfung, ob diese Einstufung angemessen ist, erfolgte nicht. Das ist das zentrale Ergebnis der Priorisierung des Landes der Projekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015.

Das Land hat für die B 30 Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute lediglich im Punkt "Verkehrsfluss" die volle Punktzahl von 20 Punkten vergeben. Hier fließt der Verkehr unter allen Projekten am schlechtesten. Da Gaisbeuren und Enzisreute die einzigen Projekte in der schlechtesten Kategorie sind, die 4-streifig... (Fortsetzung auf der Rückseite)

Auszug aus der Priorisierungsliste des Landes				
			Höchste Ver- kehrsbelastung	
Nr.	Dana	Drojekt		astung
NI.	Rang	Projekt	Alle Fahr-	Davon
			zeuge	Lkw
Gru	ope 1: /	 Ausbau auf 6 und me		reifen
1	1	A 5: Heidelberg -	84.300	8.430
		Schwetzingen		
14	14	A 8: AD Leonberg -	147.600	18.598
		AK Stuttgart		
Grup	pe 2: A	Ausbau von 2 auf 4 F		n
44	1	B 462: Bad Roten-	31.700	2.219
		fels - Gagge-		
		nau/Mitte (Rother-		
40	-	ma-Querspange)	11 200	4 420
48	5	B 29: Schwäbisch Gmünd - Hussen-	14.300	1.430
		hofen		
50	7	B 30: Biberach -	21.000	2.121
50	,	Hochdorf/Appendorf	21.000	2.121
59	16	B 31: Waggershau-	16.100	2.077
		sen - Friedrichsha-		
		fen/B 30 (alt)		
Grup	оре 3а:		Planungsi	recht
61	1	B 293 OU Berghau-	15.100	963
		sen		
70	10	B 19: OU Gaildorf	7.800	577
		(sö. Abschnitt)		
76	16	B 30: Eschach -	17.937	501
0.4	04	Friedrichshafen	40.000	F10
84	24	B 34: OU Ober- lauchringen	10.200	510
90	30	B 29a: Unterkochen	8.260	264
		- Ebnat	0.200	
91	31	B 12: OU Großholz-	11.800	885
		leute		
94	34	B 314: OU Grim-	9.600	1.666
<u></u> !		melshofen		
Gruppe 3b: Bundesstraßen ohne Planungsrecht				
95	1	B 465: OU Owen	17.500	875
97	3	B 14: OU Stockach	5.400	410
100	6	B 30: OU Gaisbeu-	21.280	1.603
406	10	ren	0.700	4.027
106	12	B 29: OU Pflaum- loch	8.700	1.027
107	13	B 30: OU Enzisreu-	21.280	1.603
107	13	te	21.200	1.003
118	24	B 312 OU Engstin-	6.000	546
`		gen	•	
120	26	B 313: OU Engels-	5.000	370
		wies und Vilsingen		
Gruppe 3Ta: Tunnel mit Planungsrecht				
130	4	B 462: Tunnel	9.600	490
		Freudenstadt		
		b: Tunnel <u>ohne</u> Planu		
135	2	B 32: Molldiete-	30.400	1.776
		Tunnel Ravensburg	2 200	
141	8	B 27: OU Neukirch	9.800	1.107
		(letztes priorisierte Projekt)		
	i	rrojeki)		

(Fortsetzung von Seite 7)

...ausgebaut werden sollen, werden sie ausschließlich mit 2-streifigen Projekten verglichen. Da 2-streifige Projekte in der Regel weniger kosten, weniger Eingriffe in die Natur bedeuten und nach der Methodik des Landes generell besser bei der Verkehrssicherheit abschneiden, haben die 4-streifigen Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute massive Nachteile in dieser Bewertungsgruppe:

Höhere Punktabzüge gibt es wegen der höheren Kosten (Abzug insgesamt: Gaisbeuren: -2,85 Punkte, Enzisreute: -4,05 Punkte) und einen höheren Flächenverbrauch und eine damit höhere Umweltbetroffenheit (Gaisbeuren: -3,75 Punkte, Enzisreute: -6,00 Punkte). Da bei Enzisreute u.a. ein Fauna-Flora-Habitat (FFH) und der Altdorfer Wald

betroffen sind, wird die höchstmöglich abziehbare Punktzahl abgezogen.

Abzüge werden auch dafür fällig, dass die lärmbetroffenen Einwohner von Gaisbeuren und Enzisreute auf die Länge der Ortsumgehungen verteilt wurden (Gaisbeuren: -5,85 Punkte, Enzisreute: -6,00 Punkte). Damit werden die Lärmbetroffenen heruntergerechnet. Dadurch wird Gaisbeuren nun schlechter bewertet, als Blitzenreute, Staig und Großholzleute, wo deutlich weniger Menschen vom Lärm betroffen sind.

1,5 Punkte werden bei der "Wirkung Mensch" abgezogen, weil für Gaisbeuren und Enzisreute keine amtliche Luftschadstoffmessung vorliegt. Der Abzug erfolgt versteckt über Zusatzpunkte für andere Projekte.

Beim Punkt "Verkehrssicherheit"

zieht das Land bei Gaisbeuren weitere 3,3 Punkte und bei Enzisreute die höchstmöglich abziehbare Punktzahl ab.

Schließlich wird Gaisbeuren noch um 57 Ränge schlechter bewertet, nur weil das Land die beiden Ortsumgehungen in die schlechteste Kategorie eingeordnet hat.

Insgesamt haben die B 30 Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute nach der Bewertung des Landes kaum einen Nutzen und werden weit hinten in der Priorisierungsliste geführt.

(ff) Q9

Die "Initiative B 30" hat einen ausführlichen Bericht veröffentlicht: http://k-urz.de/4B87

Quellen / Grundlagen

Q1 http://www.cdu.de/sites/default/files/media/dokumente/koalitionsvertrag.pdf

Q2 Der Bericht "Graf Gebhard war vielseitig ehrenamtlich engagiert" und die Anzeige des ADAC Württemberg e.V. in der Schwäbischen Zeitung vom 19.11.2013 liegen der Redaktion vor.

Q3 dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/144/1714450.pdf Prof. Dr.-Ing. Frank Höfler "Verkehrswesen Praxis", Band 1, Kapitel Stadtentwicklung und Verkehr

Q4 www.prognos.com/Zukunftsatlas-2013-Regionen.898.0.html www.prognos.com/fileadmin/images/publikationen/zukunftsatlas2013/20131108_Handelsblatt_Prognos_Zukunftsatlas_2013.pdf www.prognos.com/fileadmin/images/publikationen/zukunftsatlas2013/Zukunftsatlas_2013_Auf_einen_Blick.pdf www.prognos.com/fileadmin/images/publikationen/zukunftsatlas2013/Zukunftsatlas_2013_Gesamtkarte.pdf www.bmi.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/2013/jahresbericht_de_2013.pdf?__blob=publicationFile

Q5 www.paul-locherer.de/site/standpunkte/infobrief_2013_10.pdf

Q6 www.bundesrat.de/cln_340/nn_8794/DE/gremien-konf/fachministerkonf/vmk/Sitzungen/13-10-02-sonder-vmk-nachhaltige-vif.html?__nnn=true Das Interview "Fragen an den Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Florian Rentsch" liegt der Redaktion vor.

Q7 www.schwaebische.de/region/biberach-ulm/biberach/rund-um-biberach_artikel,-Bundesverkehrswegeplan-2015-Biberachs-Landrat-schreibt-an-Bundesverkehrsministerium-_arid,5520476.html

Q8 mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/zukunftskonzepte/bundesverkehrswegeplan/verkehrstraeger-strasse/www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/118800

mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/Liste_Anmeldung_Oktober2013_Land.pdf mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Hintergrund_allgemein.pdf mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-

mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Stra%C3%9Fenbaukonferenz_2013_Pr%C3%A4sentation.pdf

mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Einzelbewertung_Projekte.pdf mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Gutachten-Strassennetzkategorisierung-Februar 2012.pdf

mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-

mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Zwischenl%C3%B6sungen_Schlussbericht_Autobahnen_20131105.pdf mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Ergebnis_der_Anhoerung.pdf www.svz-bw.de/bundesweite_zaehlung.html

http://www.bast.de/cln_030/nn_42248/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/Manuelle-Zaehlung-2010.html

Q9 www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/118800 mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Einzelbewertung_Projekte.pdf mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Priorisierungsliste.pdf mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Karte_Projekte_Oktober2013.pdf



Lesen Sie B 30 Insider online: www.b30neu.de/insider.html