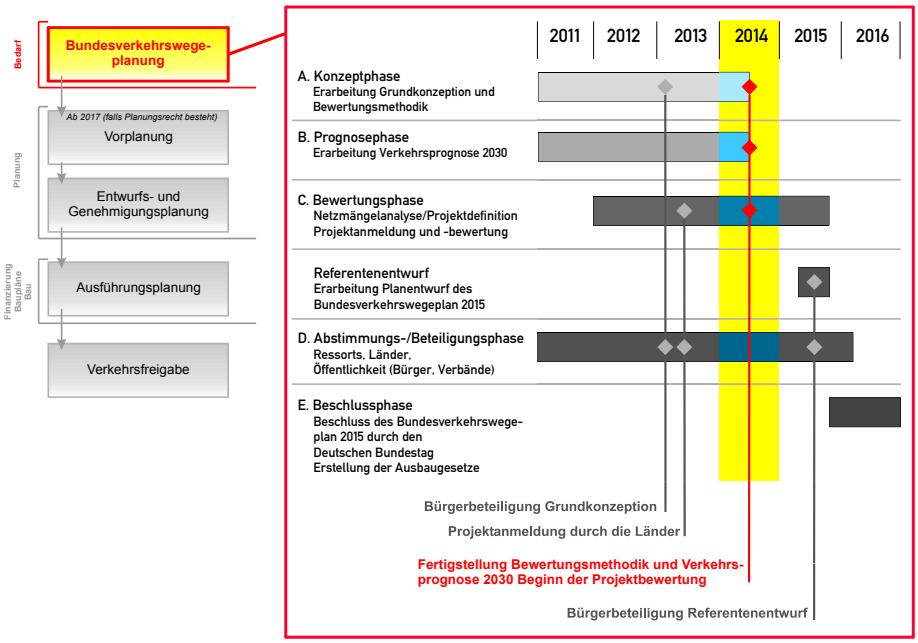
B30 Insider

EHRLICH • KOMPAKT

Nr. 11 | Zeitung der "Initiative B 30" | Juli - September 2014

Grundkonzeption fertiggestellt



Aufstellung des Bundesverkehrswegeplan 2015
(Grundlage: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Graphik: ff)

(Berlin) - Im April stellte Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt (CSU), die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) vor. Der Entwurf der Grundkonzeption wurde bereits im Februar 2013 veröffentlicht und zur Diskussion gestellt.

Der BVWP ist das wichtigste Steuerungselement des Bundes zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Die Entscheidung über den Bedarf und die Dringlichkeit eines Projekts bestimmt maßgebend den Planungsprozess von Straßen, Schienen und Wasserstraßen des Bundes.

Die nun fertiggestellte Grundkonzeption bildet die Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2015 und legt die Schwerpunkte im BVWP fest, ohne bereits Aussagen zu einzelnen Projekten zu machen. Zentraler Punkt der Grundkonzeption ist die Entwicklung eines nationalen Prioritätenkonzeptes zur effizienten und bedarfsgerechten Nutzung der Finanzmittel.

Schwerpunkte des neuen BVWP sind:

- Vorrang von Erhaltungsinvestitionen vor Aus- und Neubauvorhaben,
- Fokussierung des Aus- und Neubaus auf überregional bedeutsame Projekte,
- Priorisierung von Aus- und Neubauprojekten zur Engpassbeseitigung auf Hauptachsen.

Verkehrsprojekte, die von Ländern, Verbänden und Bürgern angemeldet wurden, werden nun auf der Basis...

(Fortsetzung auf Seite 2)

In dieser Ausgabe

Bewertungsverfahren
So werden die Projekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015 bewertet.
(Seite 6)

Finanzierung
Pkw- und Lkw-Maut kommt. Bund gibt mehr Geld. Verkehrsminister fordern noch mehr Geld.
(Seite 11)

Grün-Rot will mehr Personal

(Stuttgart) - Die grün-rote Landesregierung zieht Konsequenzen aus der wochenlangen Debatte um zurückgegebene und nicht angenommene Bundesgelder für den Straßenbau. Der Landtag stimmte im Juni dreißig zusätzlichen Stellen in der Straßenbauverwaltung zu. Die neuen Stellen werden dringend für die Straßensanierung benötigt, sagte Verkehrsminister Winfried Hermann. Aus Koalitionskreisen heißt es, dass weitere neue Stellen zum Doppelhaushalt 2015/2016 geplant seien. (ff) [Q1]

Linke lehnt Pkw-Maut ab

(Berlin) - Die Linke lehnt die Einführung einer Pkw-Maut ab. In einem Antrag im Deutschen Bundestag fordert Die Linke "alle Planungen für die Einführung einer Pkw-Maut unverzüglich einzustellen" (Bundestagsdrucksache 18/806). Die Einführung einer Pkw-Maut sei nicht notwendig. Der Bund nehme durch die Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer und Kfz-Steuer jährlich fast 50 Mrd. Euro ein. "Die angebliche Unterfinanzierung des Straßenbaus" sei deshalb nicht nachvollziehbar. Statt einer Pkw-Maut solle die Lkw-Maut auf kleinere Lkw und Reisebusse im Linienfernverkehr ausgeweitet werden. (ff) [Q2]

Bundesverkehrswegeplan

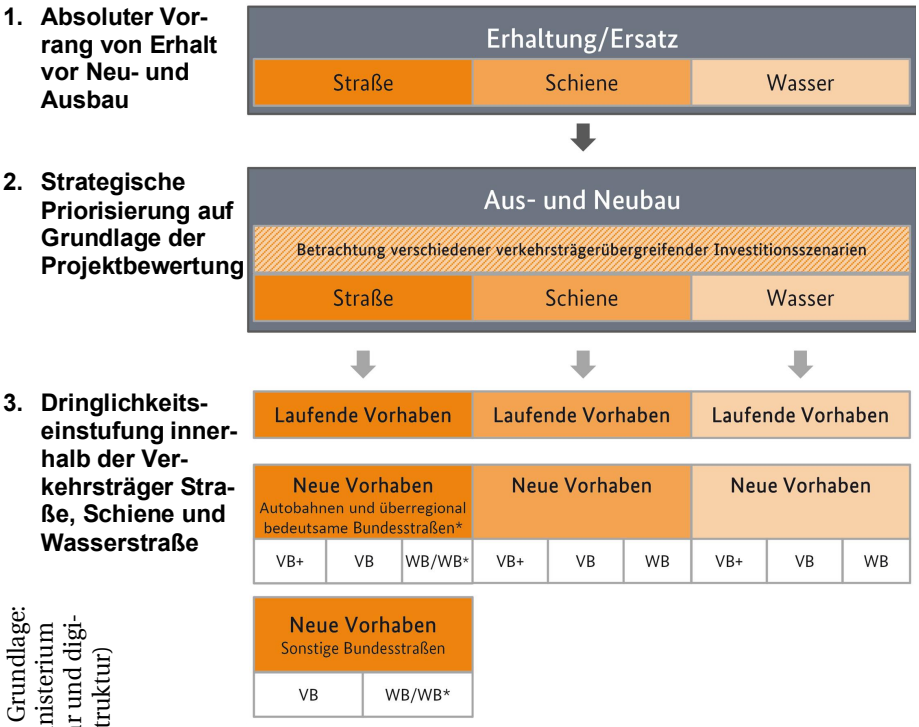
...einer komplexen Bewertungsmethodik mit Blick auf die Verkehrsprognose 2030 bewertet (Bericht ab Seite 6). Bei positivem Bewertungsergebnis werden die Projekte in die verschiedenen Kategorien des BVWP aufgenommen: "Vordringlicher Bedarf Plus" (VB+), "Vordringlicher Bedarf" (VB), "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" (WB*) und "Weiterer Bedarf" (WB).

Erstmalig sind Bürger bei der Aufstellung eines BVWP beteiligt. Die im letzten Jahr abgegebenen 180 Stellungnahmen von Bürgerinnen, Bürgern, Kommunen und Verbänden wurden bei der Erarbeitung der Endfassung der Grundkonzeption berücksichtigt. Einige Nachbesserungen wurden vorgenommen. Die u.a. von der "Initiative B 30", dem ADAC und weiteren Verbänden geforderte Engpassanalyse auf Bundesstraßen wird nun durchgeführt.

Die weiteren Schritte zur Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 sind die Veröffentlichung der bundesweit angemeldeten Projekte, die Bewertung der angemeldeten Projekte durch Gutachter bis 2015, die Vorstellung des Entwurfs des BVWP 2015 mit einer erneuten Bürgerbeteiligung, sowie der Kabinettsbeschluss des Bundestages voraussichtlich im 2. Halbjahr 2015. Im Anschluss werden bis voraussichtlich zum Herbst 2016 die Ausbaugesetze mit den Bedarfsplänen erstellt. Die Bedarfspläne legen den Bedarf für jedes Projekt fest.

Der neue Bundesverkehrswegeplan 2015 wird bis 2030 gelten.

Priorisierungsschritte im Bundesverkehrswegeplan 2015



(Grafik: ff, Grundlage: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

* Überregional bedeutsame Bundesstraßen sind alle autobahnähnliche Bundesstraßen, sowie weitere Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 0 und I nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Sie werden der Kategorie I zugeordnet.

Haupt-Ziele des BVWP 2015

- Mobilität im Personenverkehr ermöglichen,
- Sicherstellung der Güterversorgung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Reduzierung der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen,
- Begrenzung des Flächenverbrauchs,
- Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten.

Priorisierung im BVWP 2015

1. Erhalt vor Neu- und Ausbau

Im Bundesverkehrswegeplan 2015 nehmen Erhaltungsmaßnahmen erste Priorität ein. Die dazu bis 2030 benötigten Gelder werden von den Finanzmittel für Neu- und Ausbau-Projekte abgezogen. Anschließend werden die Gelder für Neu- und Ausbau-Projekte auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße verteilt. Die Aufteilung der Gelder auf die Verkehrsträger erfolgt durch die politischen Entscheidungsträger im Bundestag.

2. Zuordnung der Projekte in die Dringlichkeitskategorien

Im zweiten Schritt wird die Zuordnung der Projekte in folgende Dringlichkeitskategorien vorgenommen:

"Laufende Vorhaben", "Vordringlicher Bedarf Plus" (VB+), "Vordringlicher Bedarf" (VB). "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht" (WB*) und "Weiterer Bedarf" (WB).

Laufende Vorhaben

"Laufende Vorhaben" werden vor allen anderen Projekten vorrangig realisiert. Dazu gehören alle Projekte, die bis Ende 2015 in Bau sind.

Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)

In den VB+ werden Projekte aufgenommen, die aus fachlicher Sicht von besonders hoher Bedeutung sind. Das sind vor allem Projekte von hoher Wirtschaftlichkeit, die Engpässe beseitigen. Projekte des VB+ dürfen keine hohe...

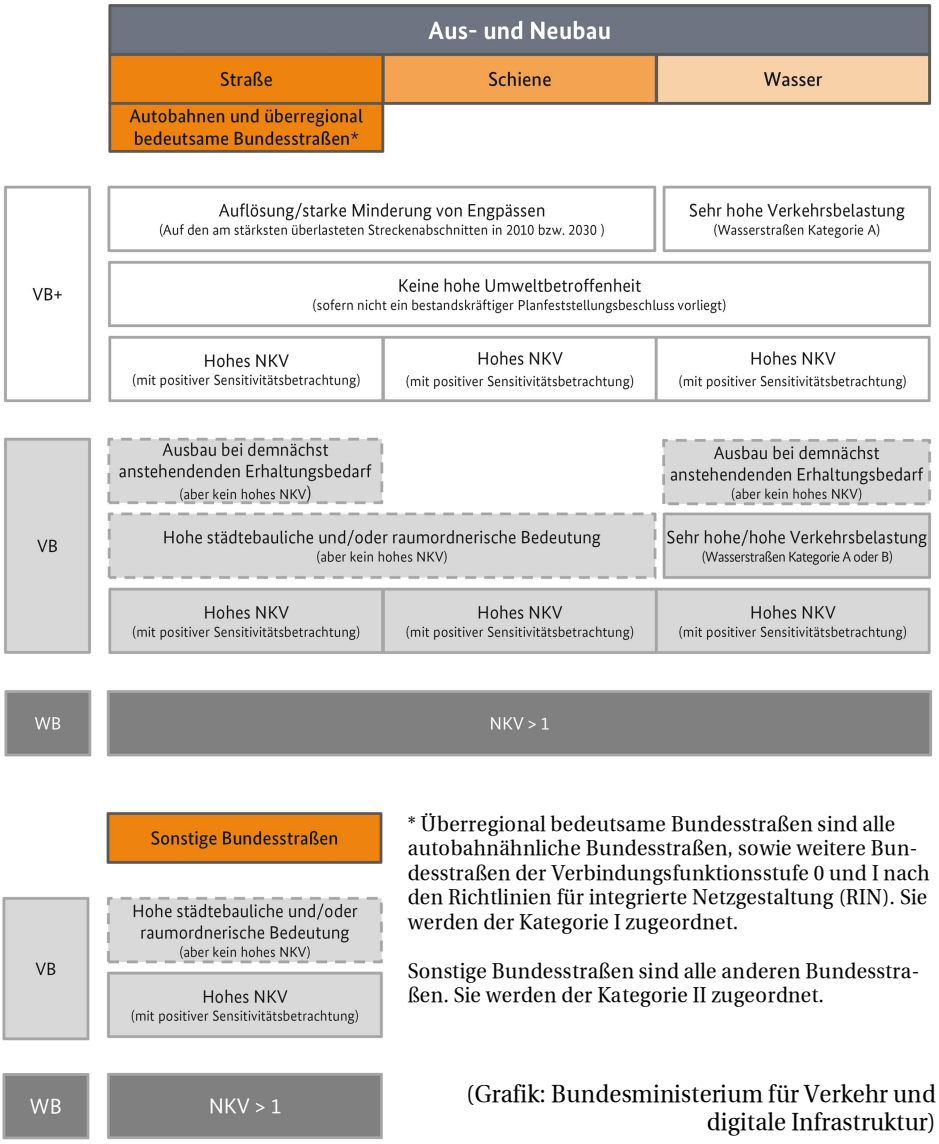
...Umweltbetroffenheit haben.

Vordringlicher Bedarf (VB)
Die übrigen voraussichtlich bis 2030 finanzierbaren Projekte mit hoher Wirtschaftlichkeit oder Bedeutung, kommen in den VB. Mit den knappen verfügbaren finanziellen Mitteln sollen zunächst die Projekte finanziert werden, deren Bedarf sicher nachgewiesen werden kann. Zur Absicherung des Bedarfs erfolgen Sensitivitätsanalysen u.a. zur wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung.

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht und Weiterer Bedarf (WB*, WB)
Die weiteren wirtschaftlichen Projekte werden in den WB eingestuft. Sofern ein Vorhaben des WB hoch wirtschaftlich ist, kann es beim Verkehrsträger Straße in den WB* aufgenommen, jedoch nicht vor 2030 finanziert und realisiert werden. Die Länder erhalten für diese Projekte einen Planungsauftrag. Projekte des WB haben grundsätzlich keine Realisierungsperspektive.

Unwirtschaftliche Projekte
Die restlichen Projekte werden als unwirtschaftlich eingestuft und nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen.

Einstufung der Projekte in die Dringlichkeitskategorien des Bundesverkehrswegeplan 2015



* Überregional bedeutsame Bundesstraßen sind alle autobahnähnliche Bundesstraßen, sowie weitere Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 0 und I nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Sie werden der Kategorie I zugeordnet.

Sonstige Bundesstraßen sind alle anderen Bundesstraßen. Sie werden der Kategorie II zugeordnet.

(Grafik: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

3. Bewertung, Priorisierung und Finanzierung von Bundesstraßen
Beim Verkehrsträger Straße erfolgt eine Aufteilung der Bundesstraßen in zwei Kategorien:

- Kategorie I: Überregional bedeutsame Bundesstraßen (Stufe 0 oder Stufe I)
- Kategorie II: Regional bedeutsame Bundesstraßen (sonstige Bundesstraßen)

Als überregional bedeutsam gelten Bundesstraßen der Stufe 0 und I nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Dazu zählen alle Bundesstraßen von bundesweit höchster Bedeutung, die nachweislich Metropolregionen (Stufe 0) oder Oberzentren (Stufe I) verbinden, wie z.B. die B 30. Regional bedeutsame Bundesstraßen sind alle anderen Bundesstraßen, wie z.B. die B 312 zwischen Biberach und Berkheim.

Die beiden Bundesstraßenkategorien werden getrennt voneinander priorisiert, bewertet und finanziert.

Bundesstraßen der Kategorie I werden mit allen Autobahnprojekten zusammengelegt und gleichgestellt. Hierfür werden 70 Prozent der Gelder für den Neu- und Ausbau von Straßen ausgegeben. Für Bundesstraßen der Kategorie II sind die übrigen 30 Prozent der Gelder vorgesehen. Die Aufteilung der Bundesstraßen in zwei Kategorien ermöglicht eine sachgerechtere Priorisierung und die Realisierung von Bundesstraßenprojekte, die sonst unter einer Vielzahl von Projekten untergehen würden.

4. Priorisierung nach Planungsstand und Sanierungsbedarf
Innerhalb der Dringlichkeitskategorien (VB+, VB, WB*, WB) erfolgt eine weitere Priorisierung. Projekte in späten Planungsphasen (planfestgestellte Projekte und Projekte in der Planfeststellung), sowie Projekte...

Bundesverkehrswegeplan

...mit akutem Sanierungsbedarf werden vorrangig umgesetzt.

5. Nationales Prioritätenkonzept

Am Ende des Priorisierungs-Prozesses im Bundesverkehrswegeplan 2015 wird das nationale Prioritätenkonzept stehen. Das nationale Prioritätenkonzept wird so aufgestellt, dass 80 Prozent der zur Verfügung stehenden Finanzmittel für Neu- und Ausbauvorhaben in überregional bedeutsame Projekte fließen.

Diese Gelder werden u.a. für Hauptachsen und die Schließung wichtiger überregional bedeutsamer Netzlücken zur Verfügung gestellt.

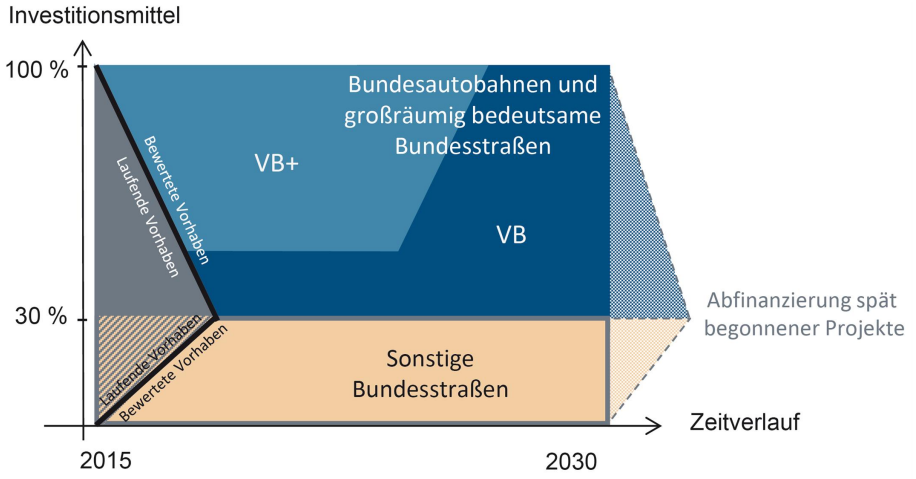
Grundsätzlich ist für die Aufnahme in das nationale Prioritätenkonzept eine hohe Wirtschaftlichkeit eines Projekts erforderlich (hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis). Beim Verkehrsträger Straße fließen die Gelder aus dem nationalen Prioritätenkonzept in Projekte von Autobahnen, autobahnähnliche Bundesstraßen und sonstige großräumige Bundesstraßen der Stufe 0 und I.

Zukünftig werden überregionale Achsen einen Großteil des prognostizierten Verkehrsaufkommens aufnehmen und müssen deshalb entsprechend berücksichtigt werden.

Finanzierung

Die Finanzierung der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes und der Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2015 ist durch die Erhebung von Maut- und Trassengebühren, sowie durch konventionelle Haushaltsmittel des Bundes vorgesehen. Hinsichtlich der Finanzierung durch Gebühren (Lkw und Pkw) sind noch erhebliche Anstrengungen erforderlich. Nur durch eine nachhaltige Finanzierung wird die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes, sowie die Umsetzung der vordringlichen Projekte des Bundesverkehrswegeplan 2015 bis 2030 realisierbar sein. Ebenfalls werden Öffentliche Private Partnerschafts-Projekte (ÖPP) geprüft.

Weiterhin werden die Gelder für die Bundesländer nach Quoten verteilt. Die Länderquoten ergeben sich beim Bundesverkehrswegeplan 2015 aus dem Finanzierungsanteil der Projekte der Länder des Vordringlichen Bedarfs Plus (VB+) und Vordringlichen Bedarfs (VB). Dadurch wird sichergestellt, dass vordringliche Projekte bis 2030 finanziert werden können und für die Länder Planungssicherheit besteht.



Mögliche Struktur und Finanzierung der Aus- und Neubaumaßnahmen Straße
(Graphik: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

Das Land Baden-Württemberg hat im Rahmen der Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 allerdings viele Projekte nicht angemeldet, die möglicherweise einen höheren Bedarf aufweisen, als Projekte anderer Länder. So besteht die Gefahr, dass die Quote für Baden-Württemberg abgesenkt wird. Diese Gelder fließen dann an andere Bundesländer. Dort könnten Projekte mit geringerem Bedarf realisiert werden.

Qualitätssicherung

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 wird nach fachlichen Kriterien sowie nach dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik erstellt. Oberstes Ziel ist die Erstellung eines bedarfsgerechten und nachvollziehbaren Plans, der Verkehrsprojekte bundesweit nach ihrem tatsächlichen Bedarf bewertet und priorisiert. Knappe finanzielle Mittel sollen in Zukunft dort effektiv und bedarfsgerecht eingesetzt werden, wo sie den größten Nutzen haben.

Erstmals wird bei der Erarbeitung eines Bundesverkehrswegeplans ein begleitender Qualitätssicherungsprozess durchgeführt. Dabei werden sowohl die Prozesse (Zeitplan, Schnittstellen zwischen Losen/Forschungsprojekten), die Inhalte (Methoden, Daten, Zwischen-/Endberichte) und die Dokumentation (Nachvollziehbarkeit) von externen Fachkoordinatoren geprüft und begleitet. In mehreren Expertenrunden wird insbesondere die Bewertungsmethodik diskutiert. Der Austausch mit Wissenschaftlern und Praktikern aus dem Ausland soll weiter zu einer verbesserten Qualität des Bewertungsverfahrens beitragen.

Über Sensitivitätsanalysen sichert...

...der Bund die Bewertungsergebnisse bezüglich wirtschaftlicher und demographischer Entwicklungen ab.

Aufgrund der schlechten Erfahrungen mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 führt der Bund beim Bundesverkehrswegeplan 2015 eine vertiefende Kostenschätzung und -plausibilisierung durch. Dadurch sollen falsche Bewertungsergebnisse, die auf fehlerhafte Kostenangaben zurückzuführen sind, vermieden werden.

Nach der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplan 2015 und dem Inkrafttreten der Ausbaugesetze mit den Bedarfsplänen, wird der Bund über die jährlichen Verkehrsinvestitionsberichte, die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplan 2015 dokumentieren. Sich daraus ergebende Erkenntnisse werden in den nächsten Bundesverkehrswegeplan 2030 einfließen. (ff) [Q3]

Projektvorschläge für den Bundesverkehrswegeplan vorgestellt

(Berlin) - Die Projektvorschläge für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) zum Aus- und Neubau von Straßen, Schienenwegen, und Binnenwasserstraßen des Bundes wurden Ende Mai vorgestellt. Sie sind im Internet abrufbar unter: www.bmvi.de/bvwp2015. Länder, Bürgerinnen und Bürger, die Deutsche Bahn AG, Verbände und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) rund 1.500 Vorschläge zum Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen, 1.000 Vorschläge für Schienenprojekte sowie 46 Vorschläge zum Ausbau der Binnenwasserstraßen vorgelegt.

Für Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt sind diese Vorschläge eine weitere wichtige Grundlage für die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans. "Im weiteren Verfahren werden wir den volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Nutzen der Projekte überprüfen und klare Prioritäten setzen: Beim Aus- und Neubau liegt der Fokus zum Beispiel auf der Beseitigung von Engpässen auf Hauptverkehrsachsen", betonte der Minister.

Im nächsten Schritt wird geprüft, ob die angemeldeten Projekte für den Bundesverkehrswegeplan geeignet sind. Dabei werden z.B. fehlende Daten gesammelt, Doppelung herausgenommen oder Projekte zusammengefasst. Im Laufe des zweiten Halbjahres 2014 startet die Bewertung der Projekte auf Basis der Verkehrsprognose 2030. Dabei werden u.a. das Nutzen-Kosten-Verhältnis, sowie Umwelt- und Raumordnungsbelange untersucht. Dieser Prozess dauert vermutlich bis weit in das Jahr 2015. Eine Einordnung der Projekte in die Priorisierungskategorien "Vordringlicher Bedarf Plus", "Vordringlicher Bedarf", "Weiterer Bedarf mit Planungsrecht", "Weiterer Bedarf" und "Kein Bedarf", kann erst nach Abschluss der Projektbewertungen erfolgen.

Die veröffentlichten Listen enthalten auch begonnene, bzw. laufende Vorhaben, die nicht nochmals gesondert untersucht werden. Sie werden automatisch im neuen BVWP 2015 enthalten sein, weiter abgearbeitet und prioritär fertiggestellt.

Angemeldet wurden in der Region zwischen Ulm und dem Bodensee u.a. folgende große Projekte:

Straße

Laufende Vorhaben

- B 30 OU Ravensburg/Eschach - Baindt, BA VI (B 30 Süd)

Neu zu untersuchende Vorhaben

- B 30 Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach
- B 30 OU Gaisbeuren
- B 30 OU Enzisreute
- B 30 Biberach/Jordanbad - Appendorf (als "OU Biberach" bezeichnet)
- B 10/B 30 Südtangente Neu-Ulm
- B 31 Überlingen - Friedrichshafen/Waggershausen
- B 32 OU Ravensburg (Molldietetunnel)
- B 312 Ringschnait - Edenbachen

Schiene

Laufende und fest disponierte Vorhaben

- Südbahn: Ulm - Friedrichshafen - Lindau
  Elektrifizierung und 2-gleisiger Ausbau

Neu zu untersuchende Vorhaben

- Tübingen - Aulendorf - Bad Waldsee - Kißlegg
  Elektrifizierung und partiell 2-gleisiger Ausbau
- Immendingen - Sigmaringen - Ulm
  Elektrifizierung und partiell 2-gleisiger Ausbau
- Basel - Singen - Friedrichshafen - Lindau
  Elektrifizierung und partiell 2-gleisiger Ausbau

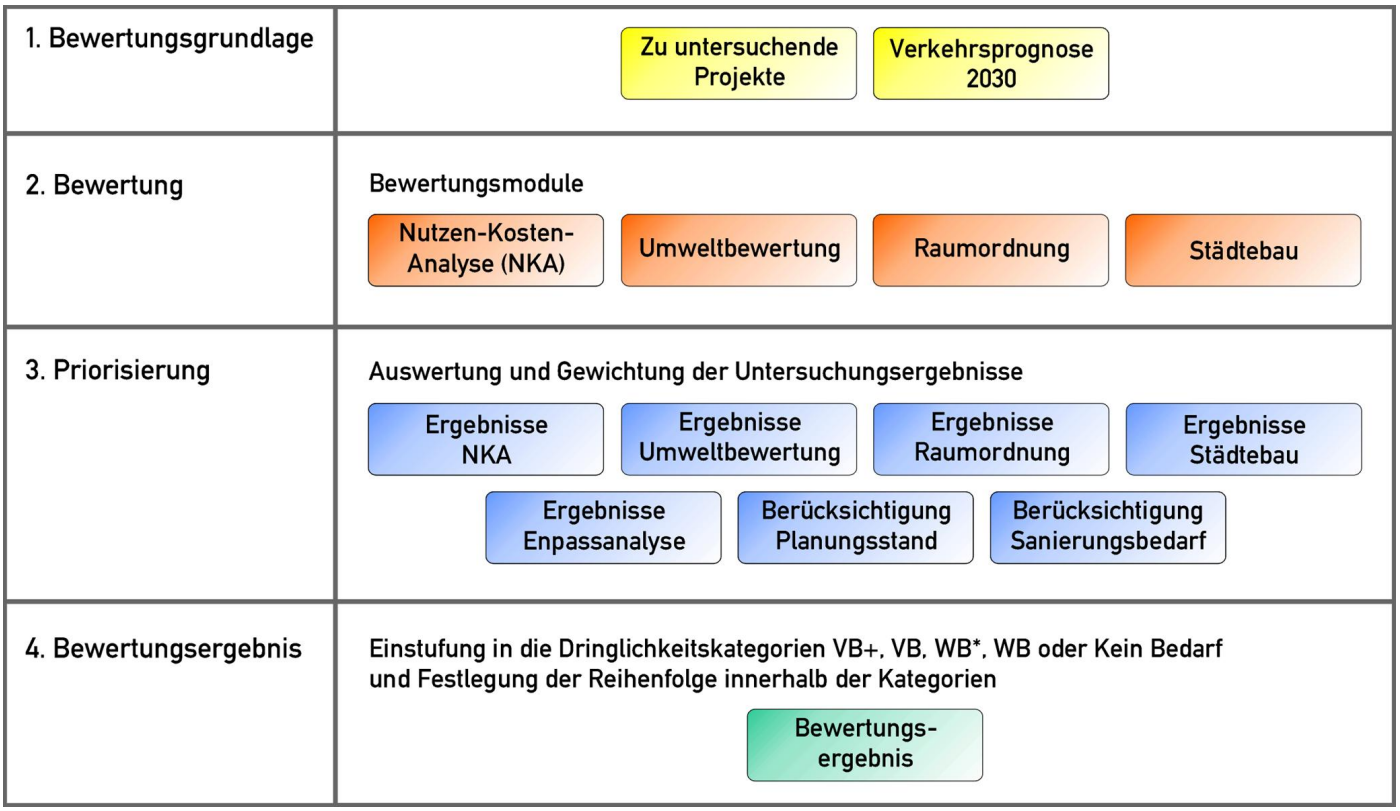
Wasserstraße

-keine-

(ff) [Q4]

Bundesverkehrswegeplan

Entwurf des Bewertungsverfahrens vorgestellt



Vereinfachtes, grundsätzliches Bewertungs- und Priorisierungsschema der Projekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (Grundlage: Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, Graphik: ff)

(Berlin) - Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellte im April den Entwurf der Bewertungsmethodik für den Bundesverkehrswegeplan 2015 vor. Die Bewertungsmethodik legt fest, wie die Projekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015 bewertet werden. Die Bewertung berücksichtigt nur neueste wissenschaftlich begründbare Kriterien. Hierzu hat der Bund zahlreiche Forschungsprojekte durchgeführt. Das bisherige Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans wurde grundlegend hinterfragt und überarbeitet. Transparenz, fachliche Fundierung und Qualitätssicherung spielen im Bundesverkehrswegeplan 2015 eine bedeutende Rolle. Deshalb wurden zu den Forschungsprojekten Begleitkreise eingerichtet, sowie die Ergebnisse in Workshops hinterfragt und von Experten diskutiert.

Die Projekt-Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan muss zeitlich und finanziell durchführbar und verkehrsträgerübgreifend sein. Sie soll noch 2015 abgeschlossen werden. Da eine Vielzahl von Projekten zu prüfen ist, sind Detailuntersuchungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans nicht möglich. Der Bundesverkehrswegeplan kann deshalb einer Planung nicht vorgreifen und entscheidet nur darüber ob ein Projekt realisiert werden soll und ungefähr in welchem Zeitraum. Eine Aussage über eine zukünftig zu bauende Trasse, ist in vielen Fällen noch nicht möglich. Diese ergibt sich erst aus der konkreten Projektplanung. Der Bundesverkehrswegeplan entscheidet damit lediglich ob, etwas unternommen werden soll und nicht wie ein Projekt realisiert wird.

Die Bewertungsmethodik und die Berichte der Forschungsvorhaben zum Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 2015 umfassen fast 2.800 Seiten. Davon alleine ca. 1.950 Seiten für die Nutzen-Kosten-Analyse. Die Forschungs-Berichte erläutern u.a. welche Kriterien für die Projektbewertung geeignet und nicht geeignet sind. Sie begründen die Kriterien der Projektbewertung auf wissenschaftlicher Basis, sowie deren Herleitung und fachliche Fundierung.

Nachfolgend gibt die "Initiative B 30" einen Überblick über das sehr umfangreiche Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Die Erarbeitung des Bewertungsverfahrens ist noch nicht vollständig abgeschlossen, so dass Details noch geändert werden können. Insgesamt besteht die Projekt-Bewertung aus vier Bewertungs-Modulen:

- **Modul A: Nutzen-Kosten-Analyse**
- **Modul B: Umweltbewertung**
- **Modul C: Raumordnung**
- **Modul D: Städtebau**

Die Bewertungs-Ergebnisse der vier Module dienen als eine Entscheidungsgrundlage für die Dringlichkeitseinstufung eines...

...Projekts in den Bundesverkehrswegeplan 2015. Das Ergebnis eines einzelnen Bewertungs-Moduls hat keine endgültige Aussagekraft über die Einstufung eines Projekts, außer ein Projekt ist unwirtschaftlich.

Die Priorisierungsstrategie des Bundes zum Bundesverkehrswegeplan 2015 sieht vor, dass in der Dringlichkeitseinstufung insbesondere die Ergebnisse aus den Engpassanalysen für Autobahnen und Bundesstraßen berücksichtigt werden. Die Nutzen-Kosten-Analyse wird einen hohen Stellenwert haben. Umweltbewertung, Raumordnung und der Städtebau fließen in die Dringlichkeitsentscheidung ein. Innerhalb der Dringlichkeitskategorien sollen Projekte mit weit fortgeschrittenem Planungsstand (planfestgestellte Projekte und Projekte in der Planfeststellung), sowie mit akutem Sanierungsbedarf, vorrangig berücksichtigt werden.

Modul A: Nutzen-Kosten-Analyse

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist das bedeutendste Element im Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 2015. Ziel der Nutzen-Kosten-Analyse ist die Berechnung eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV). Das Nutzen-Kosten-Verhältnis trifft eine Aussage über den zu erwartenden volkswirtschaftlichen Nutzen eines Projekts. Je höher die Punktzahl ausfällt, desto wirtschaftlicher ist ein Projekt.

Erfasst und bewertet werden:

1. ***Betriebsführungs- und Vorhaltekosten im Personen und Güterverkehr***

   Erfasst werden u.a. die durch die Realisierung eines Projekts veränderten Kraftstoff-, Lohn- und Fahrzeugkosten.

2. ***Zeitkosten im Personen- und Güterverkehr***

   Erfasst werden u.a. die durch die Realisierung eines Projekts entstehende Zeitgewinne im Freizeitverkehr, für Geschäftsreisende und Logistikunternehmen.

3. ***Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs***

   Erfasst wird u.a. die durch die Realisierung eines Projekts entstehende bessere Planbarkeit von Reisen und Transporten.

4. ***Verkehrssicherheit***

   Erfasst werden u.a. die durch die Realisierung eines Projekts entstehende Effekte auf die Vermeidung von unfallbedingten Produktionsausfällen und menschlichem Leid.

5. ***Umweltwirkung***

   Erfasst werden die durch die Realisierung eines Projekts einerseits entfallende, andererseits entstehende Lärm-, CO_2- und NO_X-Belastungen, sowie kanzerogene Schadstoffe, innerörtliche Trennwirkung und Lebenszyklusemissionen. Mit den Lebenszyklusemissionen werden die Auswirkung eines Projekts auf den Klimawandel gesondert berücksichtigt. Die Be- und Entlastungen werden gegenübergestellt und ein Endergebnis gebildet. Das Endergebnis gibt an, ob die positiven oder negativen Effekte überwiegen.

6. ***Erhaltung***

   Erfasst werden die durch die Realisierung eines Projekts entstehende neue Unterhaltungskosten.

7. ***Implizite Nutzendifferenz***

   Erfasst wird der durch die Realisierung eines Projekts entstehende zusätzlichen Mobilitätsnutzen, der bisher in Bundesverkehrswegeplänen nicht berücksichtigt wurde. Die implizite Nutzendifferenz wird zur vollständigen Erfassung der Projektnutzen ermittelt. Der Mobilitätsnutzen ergibt sich aus dem individuellen Mobilitätsgewinn abzüglich einem Ressourcenverzehr (z.B. Reisezeit, Reisekosten). In früheren Bundesverkehrswegeplänen wurde nur der Ressourcenverzehr, nicht aber der zusätzliche Mobilitätsgewinn berücksichtigt.

Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)

   Berechnet wird die implizite Nutzendifferenz dort, wo sie entsteht und bisher nicht berücksichtigt wurde: Bei Neuverkehr (induziertem Verkehr) und bei Verkehrsträgerwechsel (modale Verlagerung).

8. ***Investitionskosten***

   Erfasst werden die durch die Realisierung eines Projekts noch entstehende Planungs- und Baukosten.

Das Bewertungs-Ergebnis der Bewertungs-Komponenten wird in Euro angegeben bzw. in Euro umgerechnet. Ergibt sich bei den Nutzen-Komponenten ein Betrag von größer als Null, liegt ein Nutzen vor. Negative Nutzen werden abgezogen. Die Euro-Beträge beziehen sich auf den Preisstand 2012.

Sehr hohe und hohe Planungs- und Baukosten mindern das Nutzen-Kosten-Verhältnis erheblich, was zu einer schlechteren Bewertung führt. Im Rahmen der Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde deshalb besonders Wert auf möglichst geringe Kosten gelegt. Ob realistische Kosten und Trassen bei der Projektanmeldung angegeben wurden, wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale...

...Infrastruktur erstmals bei einem Bundesverkehrswegeplan besonders intensiv geprüft. Werden Unstimmigkeiten festgestellt, werden Rückfragen gestellt, angemeldete Trassen zurückgewiesen oder durch alternative Trassen ersetzt.

Berechnung:
Ein Fachgutachter-Team wird mit wissenschaftlich anerkannten Methoden und Verfahren für bundesweit jedes Projekt, das nicht bis Ende 2015 in Bau ist, die volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten berechnen. Dabei wird jedes Projekt nach einheitlichen Maßstäben bewertet. Die Nutzen werden zusammengezählt und durch die Kosten geteilt. Das Ergebnis ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis.

In welcher Höhe ein Nutzen-Kosten-Verhältnis gut ist, lässt sich erst nach der Bewertung aller Projekte sagen. Erst dann stehen die höchsten und niedrigsten Werte, sowie deren Häufigkeit fest.

Als sicher gilt, dass Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von unter 1 nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen werden sollen. Diese Projekte gelten als unwirtschaftlich, da die entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten den Projektnutzen übersteigen.

Modul B: Umweltbewertung
Ziel der Umweltprüfung ist eine erste Abschätzung der Auswirkungen eines Projekts auf die Umwelt. Es sollen nicht nur die voraussichtlichen Umweltauswirkungen dokumentiert, sondern auch Empfehlungen für die Planung gegeben werden, um Umweltauswirkungen zu mindern. Danach sind Vorschläge von Alternativtrassen eingeschlossen. Die Umweltprüfung wird für die Anmeldetrasse(n) eines Projekts durchgeführt.

Erfasst und bewertet werden:

1. Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von vorrangigen Naturschützflächen mit herausragender Bedeutung.

2. FFH-Gebiete (Natura 2000-Gebiete), Naturschutzgebiete, Nationalparks, Kern- und Pflegezonen von Biosphärenreservaten, Naturschutzgroßprojekte des Bundes, UNESCO-Weltnaturerbe und Ramsar-Gebiete.

3. Erhebliche Beeinträchtigung von FFH-Gebieten.

   Eine erhebliche Beeinträchtigung liegt vor allem dann vor, wenn ein FFH-Gebiet durch ein Projekt in seinem Bestand gefährdet wird.

4. Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen (UFR 250) der Bundesamt für Naturschutz-Lebensraumnetzwerke.

5. Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen (UFR 1000/1500) der Bundesamt für Naturschutzlebensraumnetzwerke: Feucht-, Trocken-, Wald- und Großsäugerlebensräume.

6. Zerschneidung von national bedeutenden Lebensraumachsen und -korridoren.

7. Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken bei Ausbauprojekten.

8. Flächeninanspruchnahme.

9. Durchfahrung von Überschwemmungsgebieten.

10. Durchfahrung von Wasserschutzgebieten.

11. Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Lebensräume mit mehr als 100 km² Größe.

12. Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Naturparke, Landschaftsschutzgebiete, UNESCO-Weltkulturerbe und Biosphärenreservate.

13. Potentielle Betroffenheit von Siedlungsgebieten durch Verkehrslärm.

Umweltbewertung

Die Bewertungs-Komponenten werden jeweils mit hohe, mittlere, geringe oder positive Umweltbetroffenheit bewertet.

Bewertung:
Ein Fachgutachter-Team wird mit wissenschaftlich anerkannten Methoden und Verfahren für bundesweit jedes Projekt, das noch nicht rechtskräftig planfestgestellt ist, die Umweltwirkung ermitteln. Die Projekte werden nach einheitlichen Maßstäben bewertet.

Je nach Projektart wird eine vollständige oder reduzierte Bewertung durchgeführt. Neubauvorhaben werden vollständig bewertet. Bei Ausbauvorhaben wird eine reduzierte Bewertung durchgeführt. Der Schwerpunkt der reduzierten Bewertung liegt auf Flächeninanspruchnahme, FFH-Gebiete und der Wiedervernetzung von Lebensräumen. Die Wiedervernetzung von Lebensräumen z.B. durch Grünbrücken, kann bei Ausbauprojekten sogar dazu führen, dass eine positive Umweltauswirkung festgestellt wird. In der Gesamtbewertung wird allerdings mindestens eine "geringe Umweltbetroffenheit" ausgewiesen, da grundsätzlich davon...

...ausgegangen wird, dass jedes Projekt negative Auswirkungen auf die Umwelt hat. Das Ergebnis der einzelnen Bewertungs-Komponenten wird zu einem Gesamtergebnis zusammengefasst und jedes Projekt in hohe, mittlere oder geringe Umweltbetroffenheit eingestuft.

Modul C: Raumordnung

Ziel der Raumordnerischen Beurteilung ist die Ermittlung des Nutzens eines Projekts auf die Verbesserung der Verbindung und Erreichbarkeit von Metropolregionen, großen Städten (Oberzentren), Autobahnen, Flughäfen, IC-Bahnhöfen und großen Standorten für den Güterverkehr. Die Raumordnerische Beurteilung wird unabhängig von lokalen Anmeldetrassen durchgeführt. Entscheidend ist die Verbesserung der Erreichbarkeit in einer Region, sowie über Regionen hinaus.

Erfasst und bewertet werden:

1. ***Verbesserung von Verbindungen (Defizitanalyse Teil 1)***

   Beinhaltet die Verbesserung von Verbindungen zwischen Metropolregionen, von Metropolregionen zu Oberzentren und zwischen Oberzentren.

   Metropolregionen sind die höchstrangigsten Regionen in Europa und in Deutschland z.B. die Metropolregion Stuttgart oder München. Die Kerne von Metropolregionen sind in der TEN-V-Richtlinie der Europäischen Union festgelegt z.B. in der Metropolregion Stuttgart die Stadt Stuttgart.

   Oberzentren sind die Städte von höchster Bedeutung auf ihr Umland z.B. Ulm oder Ravensburg. In Baden-Württemberg sind die Oberzentren im Landesentwicklungsplan 2002 festgelegt.

2. ***Räumliche Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten (Defizitanalyse Teil 2)***

   Beinhaltet die Verbesserung der Erreichbarkeit des Umlandes an Oberzentren, Autobahnen, Flughäfen, IC-Bahnhöfe und großer Standorte für den Güterverkehr. Große Standorte für den Güterverkehr sind u.a. Orte, an denen bundesweit die größten Mengen an Gütern von der Straße auf die Bahn, oder Wasserstraße verladen werden. Außerdem müssen sie relevant für den Fernverkehr sein und dürfen damit nicht nur regionale Bedeutung haben.

3. ***Demographischer Entwicklungstrend***

   Beinhaltet die Berücksichtigung der demographischen Entwicklung. Entscheidend ist das Bevölkerungspotential im Jahr 2030 im Umkreis von 100 km einer Gemeinde. Je mehr Einwohner im Jahr 2030 ermittelt werden, desto mehr Punkte werden vergeben.

Bewertung:

Ein Team von Fachgutachtern des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und

Raumordnung

Raumforschung (BBSR) hat bereits erste Grundlagen für die Einzelprojektbewertung erarbeitet. Zunächst wurden Defizite über die Defizitanalyse ermittelt. Im Anschluss wurden die räumlichen Entwicklungstrends ermittelt.

Ein weiteres Fachgutachter-Team wird die einzelnen Projekte nach bundesweit einheitlichen Maßstäben bewerten. Projekte, die für die Raumordnung relevant sind, werden eine Punktzahl erhalten. Dazu müssen nicht nur Defizite bestehen, sondern es muss auch mit wissenschaftlichen Methoden und Verfahren nachgewiesen werden, dass ein Projekt die Erreichbarkeit spürbar verbessern kann.

Sofern entsprechende raumordnerische Defizite festgestellt werden, können nach der Priorisierungsstrategie des Bundes, Projekte mit einem niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnis, die sonst in die Kategorie "Weiterer Bedarf" eingestuft würden, in den "Vordringlichen Bedarf" aufgenommen werden.

Modul D: Städtebau

Ziel der Städtebaulichen Beurteilung ist die Ermittlung, der durch eine Verkehrsentlastung einer Ortsdurchfahrt möglich werdende, städtebaulichen Potentiale. Es wird ermittelt, inwieweit nach der Realisierung einer Ortsumgehung Umgestaltungen im Ort durchgeführt werden können, wie hoch die Umsetzungschancen für eine Umgestaltung sind und ob positive Effekte auf benachbarte Stadtteile und Ortslagen zu erwarten sind. Grundsätzlich können auch negative Effekte festgestellt werden.

Erfasst und bewertet werden:

1. ***Straßenraumeffekte***

   Beinhaltet die Beurteilung der

Städtebau

durch eine Verkehrsentlastung möglich werdende Umgestaltung der Ortsdurchfahrt z.B. die Verschmälerung von Fahrbahnen, Anlage von Parkflächen oder Radfahrstreifen...

...

2. *Sanierungseffekte*

Beurteilt wird die Bereitschaft der Anlieger einer Ortsdurchfahrt sowie der Kommune nach einer Verkehrsentlastung Immobilien oder Grundstücke in der Ortsdurchfahrt zu sanieren, umzugestalten oder umzunutzen. Beurteilt wird damit das Potential zur Aufwertung in der Straßenrandnutzung. Insbesondere sollen dort Wohn- und Arbeitsverhältnisse verbessert werden. Die Aufwertung soll - durch eine attraktivere Gestaltung - ebenfalls der Allgemeinheit dienen.

Sanierungseffekte werden nur dann ermittelt, wenn ein Ort mindestens 1.000 Einwohner aufweist und im umliegenden Straßenumfeld der Ortsdurchfahrt leerstehende, sanierungs- oder abrissbedürftige Gebäude vorhanden sind. Außerdem müssen die Bodenrichtwerte in der Ortsdurchfahrt mindestens 10 Prozent unter den benachbarten Bereichen der Ortslage liegen und von der Ortsdurchfahrt "wegzeigen". Berücksichtigt wird unter anderem ebenfalls der Schuldenstand der Kommune. Hohe Schulden können die Umsetzungschancen mindern.

3. *Flächen- und Erschließungseffekte*

Beurteilt wird die Wirkung einer Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt auf die bessere Erreichbarkeit und Erschließung von benachbarten Stadtarealen oder Ortslagen. Im Ländlichen Raum können dies auch benachbarte Orte sein. Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit sollen benachbarte Stadtareale oder Ortslagen aufgewertet werden. Flächen- und Erschließungseffekte werden nur dann ermittelt, wenn die hierfür relevanten Ortslagen insgesamt mindestens 2.000 Einwohner aufweisen.

4. *Wirkungslänge*

Beurteilt wird die Länge der Ortsdurchfahrt, über die eine Wirkung durch eine Verkehrsentlastung eintritt. Längere Ortsdurchfahrten werden damit entsprechend berücksichtigt.

Bewertung:

Ein Fachgutachter-Team wird mit wissenschaftlich anerkannten Methoden und Verfahren für bundesweit jedes Projekt, das Ortsdurchfahrten relevant entlasten kann, die mögliche Entlastungswirkung ermitteln.

Es werden dabei nicht alle Orte berücksichtigt: Wenn ein Ort mindestens 500 Einwohner hat, die Länge der Ortsdurchfahrt mindestens 200 Meter beträgt, ein Ort mindestens ein Ortsteilzentrum nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) ist und eine Änderung des Verkehrsaufkommens in einer Ortsdurchfahrt um mehr als 10 Prozent zu erwarten ist, wird das städtebauliche Potential ermittelt. Innerhalb der Einzelbewertungen gibt es weitere Einschränkungen (siehe oben).

In dem umfangreichen Verfahren, werden Fachgutachter für jedes Projekt, für das relevante Städtebauliche Effekte zu erwarten sind, einen Nutzenbeitrag berechnen.

Der Nutzenbeitrag setzt sich aus dem ermittelten Potential, der Umsetzungschancendifferenz und den Wirkungslängen zusammen. Die Umsetzungschancendifferenz ergibt sich aus einem Vorher-Nachher-Vergleich der zu erwartenden Verkehrsaufkommen in einer Ortsdurchfahrt (Vorher: Ohne Ortsumgehung, Nachher: Mit Ortsumgehung). Je höher die Verkehrsminderung ausfällt und je schmaler die bestehende Ortsdurchfahrt ist, desto höher fällt die Umsetzungschancendifferenz aus.

Der ermittelte Nutzenbeitrag wird abschließend nach seiner Höhe im bundesweiten Vergleich gewichtet und bewertet.

Aufgrund der Komplexität des Verfahrens ist zu erwarten, dass die Bewertungs-Ergebnisse bei jedem Projekt nur schwer nachprüfbar sein werden.

Sofern entsprechende städtebauliche Potentiale festgestellt werden, können nach der Priorisierungsstrategie des Bundes, Projekte mit einem niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnis, die sonst in die Kategorie "Weiterer Bedarf" eingestuft würden, in den "Vordringlichen Bedarf" aufgenommen werden. (ff) [Q5]

Verkehrsprognose für 2030 vorgestellt

(Berlin) - Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, stellte im Juni die Verkehrsprognose 2030 vor. Gegenüber 2010 werde der gesamte Güterverkehr im bundesweiten Durchschnitt um 38 Prozent steigen, der Personenverkehr um 13 Prozent.

Bis 2030 werde der grenzüberschreitende Güterverkehr sogar um 42 Prozent und der Transitverkehr um 52 Prozent steigen. Die Bahn werde mit rund 43 Prozent den stärksten Zuwachs bei der Verkehrsleistung tragen, gefolgt vom Lkw mit rund 39 Prozent und dem Binnenschiff mit rund 23 Prozent.

Trotz abnehmender Einwohnerzahl, werde auch der Personenverkehr zunehmen, u.a. weil Ältere mobiler sein werden. Im Bundesdurchschnitt werde der Pkw-Verkehr um rund 10 Prozent steigen, der öffentliche Straßenpersonenverkehr (z.B. Bus) um 6 Prozent, der Bahnverkehr um 19 Prozent und der Luftverkehr um 65 Prozent.

Die Verkehrsprognose 2030 ist eine Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2015. (ff) [Q6]

CDU kritisiert Landes-Priorisierung

(Berlin / Stuttgart) - Die Priorisierungsliste des Landes der Bundesfernstraßen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 stimmt nicht mit den Bewertungskriterien des Bundes überein und ist für den Bund unverbindlich. Das teilen die verkehrspolitische Sprecherin der CDU-Landtagsfraktion, Nicole Razavi MdL, und Steffen Bilger, Verkehrsexperte der CDU/CSU-Bundestagsfraktion mit.

Im Schreiben der Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Dorothee Bär, heißt es: "Die vom Land Baden-Württemberg aufgrund eigener Bewertung vorab vorgenommene Priorisierung der angemeldeten Projekte hat nur eine beschränkte Aussagekraft und für den Bund keinesfalls bindende Wirkung. Zum einen weichen die einstufungsrelevanten Kriterien voneinander ab bzw. werden unterschiedlich gewichtet. Zum anderen erfolgt nur im maßgeblichen Verfahren des Bundes die notwendige Abwägung und Dringlichkeitsreihung im Wettbewerb aller in Deutschland erwogenen Projekte. Die Einstufung der Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2015 erfolgt daher ausschließlich auf Grundlage der Bewertungen und Priorisierungsstrategie des Bundes".

Die Priorisierungsliste des Landes sei deshalb unbrauchbar und fachlich falsch. Darüber hinaus sei das Nutzen-Kosten-Verhältnis und die Netzwirkung nicht berücksichtigt worden, so die beiden Abgeordneten Razavi und Bilger.

Das Land hat im vergangenen Jahr die Projekte des Landes für den Bundesverkehrswegeplan 2015 nach eigenen stark vereinfachten Kriterien bewertet. Dabei wurden u.a. auch nicht vergleichbare Projekte miteinander verglichen. (ff) [Q7]

Lkw- und Pkw-Maut kommt 2015-2018

(Berlin) - Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) will die Lkw-Maut auf weitere 1.000 Kilometer Bundesstraßen und auf Fahrzeuge mit mehr als 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ausweiten. Anlass für die zukünftig geringeren Mauteinnahmen ist das aktuelle Wegekostengutachten.

Das Wegekostengutachten für 2013-2017 schlägt die Höhe der Mautsätze vor. Demnach fallen bis 2017 rund 2 Mrd. Euro an Einnahmen weg. Trotz der Ausweitung der Lkw-Maut werden noch 1,2 Mrd. Euro fehlen. Diese werden aus dem allgemeinen Bundes-Haushalt zur Verfügung gestellt.

Am 1. Juli 2015 soll die Lkw-Maut auf weitere 1.000 km autobahnähnliche Bundesstraßen ausgewiesen werden. Zum 1. Oktober 2015 sollen auch Fahrzeuge ab 7,5-Tonnen bemautet werden. Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen wird voraussichtlich erst Mitte 2018 eingeführt. Hierzu ist ein neues Mautsystem erforderlich, das voraussichtlich nicht früher zur Verfügung stehen wird.

Aktuell gilt die Lkw-Maut auf fast allen deutschen Autobahnen und rund 1.135 Kilometern Bundesstraßen mit zwei Fahrstreifen je Richtung. Im Jahr 2012 nahm der Bund insgesamt 4,36 Mrd. Euro durch die Lkw-Maut ein. Der Bund plant zudem die Einführung einer Pkw-Maut. Diese könnte voraussichtlich ab 2016 gelten und soll für deutsche Autofahrer keine Mehrkosten verursachen. (ff) [Q8]

Bund gibt mehr Geld

(Berlin) - Der Bund wird bis 2017 zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 2,1 Mrd. Euro pro Jahr für die Autobahnen und Bundesstraßen zur Verfügung stellen. Dies beschlossen CDU/CSU und SPD im März.

Der Individualverkehr werde auch in Zukunft enorm zunehmen, so Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU). Die Straßen als Lebensadern müssten ständig erweitert und erhalten werden. Insgesamt sollen bis 2017 nicht nur 2,1 Mrd. Euro, sondern insgesamt 5 Mrd. Euro zusätzlich in das Verkehrsnetz fließen. Die Gelder sollen mit jedem Jahr steigen.

Für die Schiene sind zusätzlich 1,05 Mrd. Euro und Wasserstraßen 350 Mio. Euro vorgesehen. 1,5 Mrd. Euro werden für laufende Projekte benötigt, die noch fertig finanziert werden müssen.

Für Straßen sind in diesem Jahr 505 Mio. Euro zusätzlich vorgesehen. Im nächsten Jahr ist eine Tranche von einer Milliarde Euro geplant, 2016 sollen es 1,4 Mrd. Euro sein und 2017 will der Bund 2,1 Mrd. Euro zusätzlich geben. Unter dem Strich sollen die Verkehrsinvestitionen von 10,45 Mrd. Euro in 2014 auf 12,1 Mrd. Euro in 2017 steigen.

Außerdem soll Geld, das in einem Haushaltsjahr nicht verbraucht wird, zukünftig über das Jahresende hinaus ungekürzt für den Verkehrsetat erhalten bleiben. (ff) [Q9]

Verkehrsminister fordern noch mehr Geld

(Berlin) - Die Ausweitung der Nutzerfinanzierung, sowie die im Koalitionsvertrag vereinbarten zusätzlichen 5 Mrd. Euro pro Jahr reichen nicht aus, um die Unterfinanzierung im Verkehrssektor zu lösen. Dies veröffentlichte die Verkehrsministerkonferenz im April. Für die Sanierung der Bundesverkehrswege (Straße, Schiene und Wasserstraße) werden 3,2 Mrd. Euro pro Jahr zusätzlich benötigt. Auf allen Ebenen (Bund, Länder, Kreise, Städte und Gemeinden) würden nicht nur 3,2 Mrd. Euro, sondern insgesamt 7,2 Mrd. Euro zusätzlich pro Jahr benötigt.

Deshalb forderten die Verkehrsminister den Bund auf weitere Finanzmittel zur Verfügung zu stellen und ein "Sondervermögen nachholende Sanierung" zu schaffen. (ff) [Q10]

Höhere Lkw-Maut auf Bundesstraßen, als auf Autobahnen möglich

(Berlin) - Ein neues Wegekostengutachten für die Lkw-Maut wurde Anfang des Jahres vorgestellt. Darin wird die Höhe der Mautsätze (Lkw-Maut) für die Jahre 2013 bis 2017 vorgeschlagen.

Grundsätzlich soll die Lkw-Maut durch angemessene Mautsätze den langfristigen Erhalt der Straßeninfrastruktur sicherstellen.

Aufgrund des stark gesunkenen Zinsniveaus müssen die Mautsätze nun gesenkt werden. Dies führt bis 2017 zu Mindereinnahmen von insgesamt rund 2 Mrd. Euro. Zum Ausgleich soll die Lkw-Maut ausgeweitet werden. Die Gutachter schlagen für Bundesstraßen eine deutlich höhere Lkw-Maut als auf Autobahnen vor.

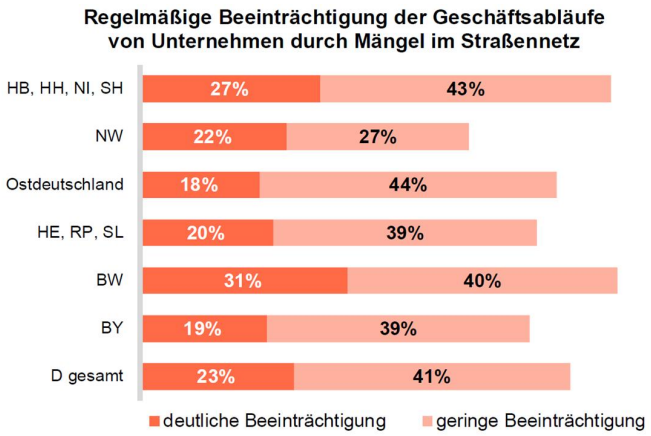
Das Wegekostengutachten gilt ab 2014. Der Bundestag wird das Bundesfernstraßenmautgesetz noch anpassen, das als die Grundlage für die Mauterhebung gilt. Die neuen Mautsätze werden deshalb voraussichtlich erst 2015 gelten. Die zu viel bezahlte Lkw-Maut im Jahr 2014 soll durch einen Abschlag berücksichtigt werden. (ff) [Q12]

Das Wegekostengutachten schlägt folgende neue Lkw-Mautsätze vor:

Schadstoff-klasse	Mauthöhe in Euro-Cent pro Kilometer			
	Autobahnen		Mautpflichtige Bundes-straßen	
	Achsklasse 1	Achsklasse 2	Achsklasse 1	Achsklasse 2
Kat. A, Euro VI (S6)	9,7	10,5	15,3	23,5
Kat. B, Euro V (S5, EEV)	12,2	13,2	18,9	28,5
Kat. C, Euro IV (S4)	15,2	16,4	23,9	35,2
Kat. D, Euro I-III (S1-S3)	19,4	21,0	30,7	47,0

Straßenzustand belastet Unternehmen

(Köln) - Mängel im Straßennetz beeinträchtigen mehr als 60 Prozent der Unternehmen in Deutschland, 23 Prozent sogar erheblich. Das geht aus einem aktuellen Bericht des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) hervor. Besonders betroffen ist Baden-Württemberg. In keinem Bundesland wird der Straßenzustand mehr beklagt. 71 Prozent der Unternehmen geben an, dass regelmäßige Beeinträchtigungen der Geschäftsabläufe bestehen. 31 Prozent der Unternehmen sind sogar deutlich beeinträchtigt. An zweiter Stelle folgen die Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Dort beklagen 70 Prozent der Unternehmen eine Beeinträchtigung der Geschäftsabläufe durch schlechte Straßen. (ff) [Q13]



(Quelle: IW Köln 2014)

Lucha fordert Lkw-Maut auf der B 30

(Ravensburg) - Der Grünen-Landtagsabgeordnete aus Ravensburg, Manfred Lucha, fordert eine Lkw-Maut auf der B 30.

Auf den vierspurigen Abschnitten von Ulm bis Biberach und dem Egelsee bis Ravensburg fordert Lucha in einem Schreiben Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und den CDU-Bundestagsabgeordneten Andreas Schockenhoff auf, eine Maut für Lastwagen ab 7,5 Tonnen einzuführen.

"Wir haben heute bereits mit ungewolltem Ausweichverkehr auf der B 30 durch Schwerlasttransporte zu kämpfen, die in Ravensburg auf die B 32 fahren um in Wangen Herfatz wieder auf die Autobahn aufzuschließen. Dieser unerwünschte Verkehr und diese extreme Belastung der Stadt Ravensburg kann durch die angemessene und anwendbare Maut verhindert werden", so Lucha.

"Selbst bei optimalem Planungsverlauf" sei in Ravensburg "nicht mit einer frühen Entlastung durch den Molldietetunnel" zu rechnen. "Aus verkehrs- und vor allem umweltpolitischer Sicht wäre für die Stadt Ravensburg und andere angrenzende Gemeinden an der B 30 eine deutliche Verbesserung erreicht", so Lucha.

Laut dem Bericht über "Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut" (Bundestagsdrucksache 17/12028) fährt an Werktagen über die B 30 zwischen Ulm und Ravensburg Maut-Ausweichverkehr in einer Größenordnung von ca. 50 bis 150 Lkw - von insgesamt ca. 1.199 bis 5.983 Lkw (schwere Lkw, Lastzüge und Lkw ohne Anhänger, ohne Lieferwagen) je nach Streckenabschnitt. Der Maut-Ausweichverkehr beträgt damit ca. 0,8-12,5 Prozent je nach Streckenabschnitt. Der höchste prozentuale Anteil wird dabei außerorts erreicht. (ff) [Q11]

Staatssekretärin bezweifelt verkehrlichen Bedarf

(Landkreis Biberach) - Die Verkehrsbelastung auf der B 465 in Warthausen und Ingerkingen, sowie auf der B 30 bei Oberessendorf rechtfertige keine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan.

Diese Meinung vertritt Dr. Gisela Splett (Grüne), Staatssekretärin im baden-württembergischen Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.

Im Vergleich der Bundesstraßen sei die Verkehrsbelastung der Bundesstraße 30 und 465 weit unterdurchschnittlich. Außerdem erfüllten die beiden Bundesstraßen nicht die Kriterien des Landes für die Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan.

Die Aussage durch eine Ortsumgehung könne eine Ortsdurchfahrt entlastet werden, belege nicht, dass ein verkehrlicher Bedarf bestehe.

Das geht aus der Landtagsdrucksache 15/4191 hervor.

Laut dem Landeskonzept zur Projektanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 sollten allerdings alle Ortsumgehungen auf Hauptachsen oder Orte mit mehr als 13.500 Fahrzeuge pro Tag oder mit mehr als 1.000 Lkw pro Tag angemeldet werden.

Die B 30 wurde vom Land als eine der wenigen landesweiten hochbelasteten Hauptachsen eingestuft. Die Verkehrsbelastung bei Oberessendorf beträgt zudem zwischen 13.600 und 16.437 Fahrzeuge pro Tag, davon zwischen 1.366 und 1.923 Lkw. Im Bundesdurchschnitt fahren täglich 9.340 Fahrzeuge auf Bundesstraßen - im Landesdurchschnitt sind es 14.124 Fahrzeuge.

Die B 30 erfüllt damit die Kriterien des Landes. Dennoch erfolgte keine Anmeldung. (ff) [Q14]

"Initiative B 30" stellt Antrag beim Bund

(Bad Waldsee / Biberach) - Die "Initiative B 30" stellte im April beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Antrag zur Aufnahme zusätzlicher Streckenabschnitte der B 30 von nördlich von Baindt bis nach Biberach/Riß in die Projektbewertung zum Bundesverkehrswegeplan 2015. Grund ist die ablehnende Haltung der Landesregierung. Der Antrag betrifft die Aufnahme der drei nicht vom Land angemeldeten Projekt-Abschnitte von Bad Waldsee bis Hochdorf.

"Die B 30 ist eine großräumige Nord-Süd-Hauptverkehrsachse für den Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr. Bei der B 30 von nördlich von Baindt bis nach Biberach/Riß handelt sich um eine der letzten echten Lücken im großräumigen Verkehrsnetz Deutschlands. Nördlich und südlich ist die B 30 ausgebaut bzw. im Bau/in Planung", begründet die Initiative u.a. ihren Antrag.

Eine Antwort des Bundes steht noch aus. Die Aufnahme in die Projektbewertung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 trifft noch keine Aussage darüber, ob ein Projekt tatsächlich in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen wird.

Nach aktuellem Stand beginnt die Projektbewertung des Bundes für den Bundesverkehrswegeplan 2015 im Spätsommer 2014. (ff)

"Initiative B 30" beteiligt sich an Landesradverkehrsplan

(Stuttgart / Bad Waldsee) - Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes erstellt zurzeit einen Landesradverkehrsplan. Bürgerinnen und Bürger haben ein Mitspracherecht. Beteiligen können sich Bürgerinnen und Bürger u.a. auf dem Portal www.radkultur-bw.de. Ebenfalls führt das Land Workshops durch. Der Landesradverkehrsplan dient als Grundlage, um den Anteil des Radverkehrs an den Alltagswegen bis 2020 zu verdoppeln. Damit soll das Klima geschont und die Atemluft von Autoabgasen entlastet werden.

Die "Initiative B 30" nutzte im Juni das Beteiligungsverfahren um auf die unbefriedigende Situation der Radfahrerinnen und Radfahrer an der B 30 aufmerksam zu machen. In ihrer Stellungnahme führt die Initiative die festgestellten Mängel im Radverkehrsplan der Stadt Bad Waldsee auf. Vor allem im Ortsbereich von Gaisbeuren bestehen gravierende Probleme. Neue Radwege schlägt die Initiative von Englerts bis Schneiderbenes (Lückenschluss) und von Gaisbeuren bis Enzisreute (Netzergänzung) vor. Zudem wird jeweils zwischen den Orten eine Unterführung vorgeschlagen, die auch vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden könnte. (ff) [Q15]

Hunderte Menschen möchten an der B 30 wohnen

(Bad Waldsee) - Das geplante Baugebiet Frauenberg VI genießt hohe Beliebtheit. Zurzeit wird das rund 6,9 Hektar große Gelände an der Ortsumgehung Bad Waldsee erschlossen. Dort sollen 49 Bauplätze entstehen: Für 100 Wohnungen und 250 Bewohner in direkter Nähe zur Bundesstraße. Nach Aussage der Stadt Bad Waldsee seien die Bauplätze sehr beliebt und schnell vergriffen gewesen. Zwei Drittel der Menschen auf der Interessentenliste stammen aus Bad Waldsee. Entlang der B 30 entsteht zurzeit ein Lärmschutzwall mit einer Lärmschutzwand. Im Vorfeld der Ausweisung des Wohngebiets gab es Proteste wegen des Lärmschutzes: Die derzeitigen und künftigen Bewohner sollten für den Lärmschutz aufkommen. Mit einer Satzungsänderung des Gemeinderates tragen nun alle Bürger von Bad Waldsee und den Ortschaften die Kosten. Ab 2015 sollen die ersten Bauplätze bebaut werden. (ff) [Q16]

Gaisbeuren vs. Ravensburg

(Ravensburg / Bad Waldsee) - Vor der Bundestagswahl 2013 fragte die Schwäbische Zeitung die Kandidatin und Kandidaten im Wahlkreis Ravensburg, welches Projekt wichtiger sei: Der B 32 Molldietetunnel bei Ravensburg oder die B 30 Ortsumgehung Gaisbeuren/Enzisreute? Die Meinungen gingen auseinander. Immer noch beschäftigt diese Frage Bürgerinnen und Bürger. Beide Projekte wurden vom Land für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet und werden nun mit bundesweit allen Projekten von Autobahnen, autobahnähnliche Bundesstraßen und sonstige Bundesstraßen der Stufe 0 und I verglichen - nicht nur miteinander. Jedes Projekt hat seine Stärken und Schwächen. Die "Initiative B 30" gibt einen kurzen Überblick über die beiden Projekte.

Grob ist festzuhalten: Bei beiden Projekten bestehen massive Verkehrsprobleme. Nachfolgend sind u.a. Bewertungsergebnisse des Landes genannt. Die Bewertungsverfahren des Landes und Bundes sind völlig unterschiedlich. Es ist zu erwarten, dass die Bewertungsergebnisse des Landes weitgehend nicht mit den Ergebnissen des Bundes übereinstimmen. (ff) [Q17]

	B 30 Gaisbeuren und Enzisreute	B 32 Ravensburg (Molldietetunnel)
Kosten:	9,2 km, 92,9 Mio. Euro 10,1 Mio. Euro pro Kilometer	3,6 km, 107,7 Mio. Euro 29,9 Mio. Euro pro Kilometer
	Laut der Priorisierungsliste des Landes Baden-Württemberg zur Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015.	
Netzfunktion:	Stufe I: Oberzentrum - Metropolregion (Ravensburg - Stuttgart (mit A 8)) + Stufe I: Oberzentrum - Oberzentrum (Ravensburg - Ulm/Neu-Ulm)	Stufe I: Oberzentrum - Oberzentrum (Ravensburg - Kempten (mit B 12))
	Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (2008). Darstellung der relevanten Verbindungen für die Raumwirksamkeitsanalyse für den Bundesverkehrswegeplan 2015. Niederrangige Verbindungen werden nicht berücksichtigt.	
Durchschnittliche, tägliche Verkehrsbelastung:	Amtliche Zählstelle: 8024 1100 Bad Waldsee-Süd - Gaisbeuren 2,4 km, 18.154 Kfz, 1.561 Lkw 2-streifig, Verkehrsfluss: Stufe E Amtliche Zählstelle: 8124 1100 Gaisbeuren - Egelsee 4,9 km, 21.280 Kfz, 1.603 Lkw 2-streifig, Verkehrsfluss: Stufe F **Durchschnitt je km** **20.252 Kfz, 1.589 Lkw**	Amtliche Zählstelle: 8223 1125 AS Ravensburg-Nord - Ulmerstraße 0,8 km, 24.876 Kfz, 979 Lkw 4-streifig, Verkehrsfluss: Stufe E Amtliche Zählstelle: 8223 1124 Ulmerstraße - Sommeregg 1,1 km, 30.338 Kfz, 1.122 Lkw 4-streifig, Verkehrsfluss: Stufe E Amtliche Zählstelle: 8223 1116 Sommeregg - Gartenstraße 0,4 km, 23.972 Kfz, 1.781 Lkw 4-streifig, Verkehrsfluss: Stufe E Amtliche Zählstelle: 8223 1109 Gartenstraße - K 7976 Ri. Hinzistobel 1,6 km, 17.644 Kfz, 922 Lkw 2-streifig, Verkehrsfluss: Stufe E Amtliche Zählstelle: 8223 1103 K 7976 Ri. Hinzistobel - L 335 west. Gullen 2,9 km, 14.015 Kfz, 864 Lkw 2-streifig, Verkehrsfluss: Stufe D **Durchschnitt je km** **19.373 Kfz, 987 Lkw**
	Nach der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010. Zur besseren Verständlichkeit ist der Schwerverkehr mit "Lkw" bezeichnet. Der Schwerverkehr setzt sich zum größten Teil aus Lkw zusammen, enthält aber auch Busse. Unter Schwerverkehr werden alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 3,5 Tonnen verstanden. Die Bewertung erfolgte nach der durchschnittlichen Verkehrsstärke je Kilometer.	

...

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 Vor- und Nachnamen sowie der Anschrift werden bearbeitet. Die Zuschriften werden auch unter www.b30neu.de 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:
15.06.2014 16:43

"B 30 Insider" erscheint viermal jährlich.
Aktuelle Auflage: 500 Exemplare

Anzeigenannahme
Franz Fischer
(01 51) 57 76 23 02
info@b30neu.de

Druck

WirmachenDruck.de
Sparen Sie bis zu 50% beim Druck!

...

	B 30 Gaisbeuren und Enzisreute	B 32 Ravensburg (Molldietetunnel)
Verkehrsfluss:	Stufe F Das zufließende Verkehrsaufkommen ist auf ***4,9 km größer als die Kapazität***. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zum Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet. ***Zusätzlich*** treten auf ***2,4 km ständige Behinderungen*** auf. Dort können geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.	Stufe E Die Kapazität wird erreicht. Es treten auf ***3,9 km ständige Behinderungen*** zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen.
	Verkehrsfluss außerhalb der Knotenpunkte nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) (Ausgabe 2009). Bewertet wird der Verkehrsfluss nach national anerkannten einheitlichen Maßstäben (MSV) im bundesweiten Vergleich. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten, vor allem in den Nachtstunden, ist der Verkehrsfluss in der Regel besser. Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs reichen von A (freier Verkehrsfluss) bis F (überlastet). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bewertet einen Verkehrsfluss der Stufe A bis D als ausreichend. Ab Stufe E besteht ein akuter verkehrlicher Handlungsbedarf.	
Maximal mögliche Verkehrsentlastung:	Durchgangsverkehr: 83% bis 96% = 16.200 bis 19.600 Kfz/24h	Durchgangsverkehr: bis 53% = 9.344 Kfz/24h
	Quelle: Verkehrsentwicklungsplan 2025 der Stadt Bad Waldsee. Dr. Brenner Ingenieursgesellschaft Aalen, 2010.	Quelle: Verkehrsstudie Ost des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben. Büro Modus Consult Ulm GmbH, 2010.
Lärmbelastung:	Lärmbetroffene ab 50 dB(A): L_{DEN}: 1.220	Lärmbetroffene ab 50 dB(A): L_{DEN}: 3.056
	Quelle: Lärmaktionsplan der Stadt Bad Waldsee.	Quelle: Lärmaktionsplan der Stadt Ravensburg.
Umweltbetroffenheit:	Sehr hohe Umweltbetroffenheit: Abzug der höchstmöglich abziehbaren Punktzahl bei Enzisreute.	Geringe Umweltbetroffenheit: Abzug von 0,75 Bewertungspunkte von insgesamt 7,5 Bewertungspunkte.
	Laut der Priorisierungsliste des Landes Baden-Württemberg zur Projektanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2015. Dargestellt sind gewichtete Bewertungspunkte.	

Quellen

Quellen / Grundlagen

Q1 http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/gruen-rot-steuert-in-strassenbau-debatte/
http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/land/
Q2 http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/008/1800806.pdf
Q3 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html?nn=121406
Q4 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-projektanmeldungen.html
Q5 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-methodische-weiterentwicklung-und-forschungsvorhaben.html
Q6 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/044-dobrindt-verkehrsprognose2030.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id132506
www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/verkehrsprognose-2030.html
Q7 http://fraktion.cdu-bw.de/aktuelles/pressemitteilungen/pressemitteilung/artikel/pm-1032014-bundesverkehrsministerium-bestaetigt-priorisierung-des-landes-im-bereich-der-bundesfern.html
Q8 www.spiegel.de/auto/aktuell/lkw-maut-regierung-will-auch-bundesstrassen-gebuehrenpflichtig-machen-a-960626.html
www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/IR/bundesminister-dobrindt-zur-lkw-maut-25-03-14.html?nn=35602
www.bundestag.de/presse/hib/2014_05/2014_235/03.html
Q9 www.moz.de/nachrichten/deutschland/artikel-ansicht/dg/0/1/1256081/
Q10 www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/14-04-02-03.html
Q11 www.schwaebische.de/cms_media/module_mm/187/93833_1_Lucha_Schreiben_LKW_Maut.pdf
www.schwaebische.de/region/wir-im-sueden/baden-wuerttemberg_artikel,-Lucha-fordert-Lkw-Maut-ab-75-Tonnen-auf-der-B30-_arid,5618089.html
http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/120/1712028.pdf
www.svz-bw.de/bundesweite_zaehlung.html
Q12 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/lkw-maut-wegekostengutachten.html?linkToOverview=js
www.bundestag.de/presse/hib/2014_05/2014_229/02.html
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/012/1801247.pdf
www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/wegekostengutachten-2013-2017-zusammenfassung.pdf?__blob=publicationFile
www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/wegekostengutachten-2013-2017-endbericht.pdf?__blob=publicationFile
Q13 www.promobilitaet.de/media/file/1110.Pro_Mobilitaet_final_Zahlen_Daten_Fakten_Verkehrsetat_2014.pdf
Q14 www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/4000/15_4191_D.pdf
http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/zukunftskonzepte/bundesverkehrswegeplan/verkehrstraeger-strasse
www.svz-bw.de/bundesweite_zaehlung.html
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/087/1708700.pdf
Q15 http://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/informieren/projekte-der-landesregierung/beteiligungsprojekte/radverkehrsplan/
http://radkultur-bw.de/mitmachen/dein-rat-zum-rad.html
Q16 www.schwaebische.de/region_artikel,-Mondlandschaft-wird-zu-Wohngebiet-fuer-250-Menschen-_arid,10024668_toid,86.html
Q17 http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/zukunftskonzepte/bundesverkehrswegeplan/verkehrstraeger-strasse
www.fgsv-verlag.de/catalog/product_info.php?products_id=2576
www.svz-bw.de/bundesweite_zaehlung.html
www.fgsv-verlag.de/catalog/product_info.php?products_id=945
www.bad-waldsee.de/verkehrsentwicklungsplan.html
www.bodensee-oberschwaben.de/66_Projekte___Verkehrsstudie_Ost.RVBO
www.bad-waldsee.de/laermaktionsplan.html
www.ravensburg.de/rv/wirtschaft-planen-bauen/energie-umwelt/laermaktionsplan.php

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