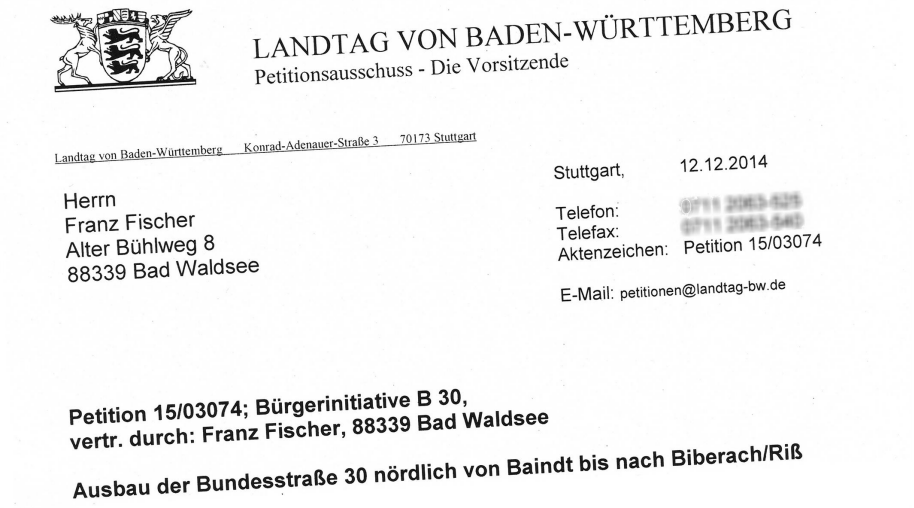
B30 Insider

EHRLICH • KOMPAKT

Nr. 14 | Zeitung der "Initiative B 30" | April - Juni 2015

Landtag lehnt Petition weitgehend ab



LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG
Petitionsausschuss - Die Vorsitzende

Landtag von Baden-Württemberg Konrad-Adenauer-Straße 3 70173 Stuttgart

Herrn
Franz Fischer
Alter Bühlweg 8
88339 Bad Waldsee

Stuttgart, 12.12.2014

Telefon: [redacted]
Telefax: [redacted]
Aktenzeichen: Petition 15/03074

E-Mail: petitionen@landtag-bw.de

Petition 15/03074; Bürgerinitiative B 30,
vertr. durch: Franz Fischer, 88339 Bad Waldsee

Ausbau der Bundesstraße 30 nördlich von Baindt bis nach Biberach/Riß

Der Landtag von Baden-Württemberg hat die Petition der "Initiative B 30" zur vollständigen Anmeldung der Bundesstraße 30 von nördlich von Baindt bis nach Biberach/Riß für den Bundesverkehrswegeplan 2015 weitgehend abgelehnt. Für eine vollständige Anmeldung bestehe kein verkehrlicher Bedarf. (Grafik: ff)

(Stuttgart / Region) - Der 15. Landtag von Baden-Württemberg hat in seiner 115. Sitzung am 11.12.2014 mit Mehrheit von Bündnis 90/Die Grünen und SPD die Petition der "Initiative B 30" zur kompletten Anmeldung der Bundesstraße 30 von nördlich von Baindt bis nach Biberach/Riß für den Bundesverkehrswegeplan 2015 größtenteils abgelehnt. Das teilt die Vorsitzende des Petitionsausschusses im Landtag von Baden-Württemberg der "Initiative B 30" mit.

Die Petition wurde im August 2013 im Landtag von Baden-Württemberg eingebracht. Insgesamt unterzeichneten innerhalb einer Woche 322 Bürgerinnen und Bürger, Mandatsträger und Unternehmen als Unterstützer die Petition.

In der Begründung heißt es, dass von Bad Waldsee-Süd bis Hochdorf kein verkehrlicher Bedarf bestehe, der eine Anmeldung der B 30 für den Bundesverkehrswegeplan erforderlich mache. Statt eines 4-streifigen Ausbaus sei ein abschnittsweise 3-streifiger Ausbau - zwischen den Orten - geplant. Für einen Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee, sowie anmeldepflichtige Verbesserungen im Ortsbereich von Oberessendorf bestehe kein Bedarf.

Ausbauzustand

Die B 30 sei vom Ende des vierstreifigen Ausbaus beim Egelsee bis zum Beginn des 3-streifigen Ausbaus nördlich von Oberessendorf 8,50 Meter breit. In der Ortsdurchfahrt Gaisbeuren betrage die Breite teilweise 7,30 Meter.

Zwischen Oberessendorf und Biberach/Jordanbad sei die B 30 bereits auf fünf Abschnitten 3-streifig ausgebaut. Es sei geplant den 3-streifigen Ausbau zwischen Hochdorf und Unteressendorf, sowie zwischen... (Fortsetzung auf Seite 2)

In dieser Ausgabe

Andreas Schockenhoff verstorben
Nachruf der "Initiative B 30"
(Seite 5)

Oberessendorf - Bad Waldsee
Ziele der "Initiative B 30"
(Seite 4)

Unfallauswertung 2014
301 Unfälle und 9 Tote
(Seite 6)

Stauauswertung 2014
Mehr als 3.000 km Stau
(Seite 7)

MdB Rief spricht mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt

(Berlin / Biberach) - Der Biberacher CDU-Bundestagsabgeordnete Josef Rief traf sich Ende Februar mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU). Gemeinsam debattierten sie über die Anmeldung der Ortsumfahrungen Ingerkingen und Warthausen an der B 465 sowie dem vierstreifigen Ausbau der B 30 bis Ravensburg für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015. Rief bekräftigte seine Forderung, die Projekte auch ohne Unterstützung der baden-württembergischen Landesregierung aufzunehmen.

"Kollege Rief macht sich bei mir und meinem Haus dafür stark, die Projekte der B 465 und B 30 im Landkreis Biberach in die Bewertung aufzunehmen. Eigentlich hätte ich erwartet, dass das Bundesland die Anmeldung der Projekte an der B 465 selbst übernimmt. Ich habe mein Haus gebeten, die Projekte zu prüfen und vom Land Baden-Württemberg die noch fehlenden Daten und Unterlagen anzufordern", so Bundesminister Alexander Dobrindt. (ff) [Q1]

(Fortsetzung von Seite 1)
...Oberessendorf und Bad Waldsee-Nord fortzuführen.

Oberessendorf
Der ca. 1,2 km lange Ortsbereich von Oberessendorf kann nicht 3-streifig ausgebaut werden. Laut Begründung verlaufe die B 30 in Ortsrandlage, die Knotenpunkte seien zurzeit ausreichend leistungsfähig und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h vorgeschrieben. Für die Gültigkeitsdauer des Bundesverkehrswegeplans 2015 sieht der Petitionsausschuss aufgrund der aktuell vorhandenen Verkehrsbelastung und Streckenkapazität und den "Rahmenbedingungen" keinen verkehrlichen Bedarf. Auch für eine zweistreifige Umgehung für Oberessendorf wird kein Bedarf gesehen. Die zukünftige Verkehrsentwicklung bleibt allerdings unberücksichtigt.

Verkehrssicherheit
Nach der Unfallstatistik der Polizeidirektion Biberach ereigneten sich zwischen 2006 und 2012 auf dem ca. 14 km langen Streckenabschnitt von der Kreisgrenze Ravensburg/Biberach bis Biberach/Jordanbad 188 Unfälle. Zu beklagen waren laut Polizei 5 Tote, 47 Schwerverletzte und 114 Leichtverletzte.

Da sich die Unfälle über die gesamte Strecke verteilen, sei jedoch kein Unfallschwerpunkt erkennbar. Auch könnten anhand der Unfallursachen und der Verteilung der Unfälle keine Rückschlüsse auf bauliche Defizite der Straße gezogen werden.

Die Verkehrsunfälle auf dem Streckenabschnitt von Bad Waldsee-Süd bis zur Kreisgrenze Ravensburg/Biberach wurden vom Petitionsausschuss nicht berücksichtigt.

Verkehrsaufkommen
Beim Punkt Verkehrsaufkommen beruft sich der Petitionsausschuss auf ein Gutachten des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg. In diesem Gutachten wurde der Ausbaubedarf an einigen ausgewählten Autobahnen und Bundesstraßen im Land überprüft und die Machbarkeit von Zwischenlösungen untersucht.

Demnach trete bis zum Jahr 2030 auf den Streckenabschnitten der B 30 von Bad Waldsee-Nord bis Hochdorf keine Überlastung auf. Voraussetzung dafür sei allerdings ein durchgängig 3-streifiger Ausbau im Regelquerschnitt 15,5 (RQ 15,5) nach Entwurfsklasse 1 (EKL 1) nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Dann bestehe bis 2030 ein noch stabiler Verkehrsfluss. Außerdem sei im ca. 800 Meter langen Bereich vor dem 3-streifigen Ausbau, südlich der Bahnbrücke bei Hochdorf, der bestehende 2-streifige Ausbau ausreichend. Insgesamt sei ein maximal 3-streifiger Ausbau ausreichend, begründet der Petitionsausschuss.

Laut Gutachten bestehe kein Bedarf für einen Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee. Auch bei einer Verknüpfung der L 300 und L 316 mit der B 30 sieht der Petitionsausschuss für die Gültigkeitsdauer des Bundesverkehrswegeplans 2015 keinen verkehrlichen Bedarf.

Von Bad Waldsee-Süd bis Hochdorf bestehe insgesamt für einen 4-streifigen Ausbau der B 30 kein verkehrlicher Bedarf, entschied der Petitionsausschuss. Nach Auffassung des Bundes bestehe außerdem für solche Maßnahmen, bei denen ein 3-streifiger Ausbau ausreiche, kein Bedarf, der eine Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan notwendig mache.

Das Gutachten komme allerdings auch zu dem Ergebnis, dass zwischen Biberach und Hochdorf - entgegen der Einschätzung des Landes - ein 4-streifiger Ausbau erforderlich sei. Bis 2030 werde sich der Verkehr auf dem bereits 3-streifig...

Zusammenfassung des Gutachtens:
"Bundesverkehrswegeplan 2015 Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen" von Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieursgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Dez. 2013

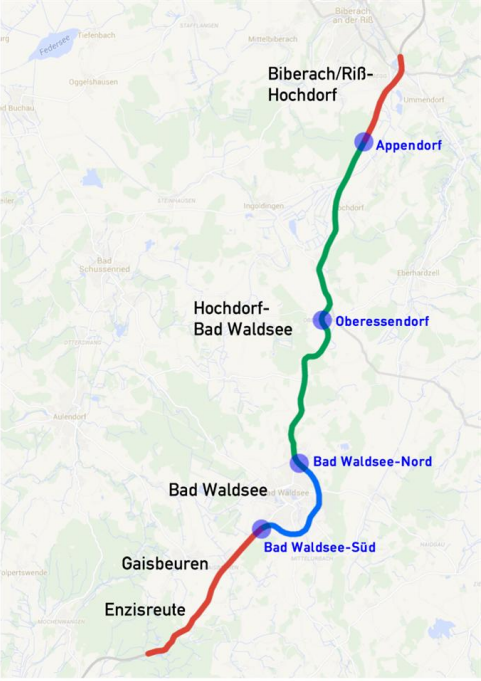
- Kapazität bis 2030 nicht ausreichend 3-streifiger Ausbau (RQ 15,5) nicht ausreichend und nicht zu empfehlen
- Kapazität bis 2030 voraussichtlich ausreichend bei durchgängig 3-streifigem Ausbau (RQ 15,5)
- Kapazität bis 2030 voraussichtlich ausreichend Kein Ausbaubedarf (neue Anschlüsse mit der L 300 und L 316 nicht berücksichtigt)

Empfehlung:
- Detaillierte Verkehrsuntersuchung für
  B 30 Hochdorf - Oberessendorf
  B 30 Oberessendorf - Bad Waldsee

  Nach der Untersuchung ist eine Aussage möglich, ob einem 3-streifigen Ausbau der Vorzug vor einem 4-streifigen Ausbau zu geben ist. (Seite 70, Empfehlungen)

- Kein Ausbaubedarf für
  B 30 Ortsumgehung Bad Waldsee

- Ortsbereiche
  von Mattenhaus, Englerts und Oberessendorf
  Im Rahmen des Gutachtens ist keine Aussage zu Ortsbereichen möglich, da das angewandte Verfahren nicht für Streckenabschnitte in Ortsbereichen gültig ist. Eine weitere Untersuchung ist erforderlich.



...ausgebauten Abschnitt zwischen Hochdorf und Biberach/Jordanbad auf etwa 26.600 Kfz/24h erhöhen. Bei diesem Verkehrsaufkommen sei mit einer Überlastung zu rechnen.

Die Empfehlung der Gutachter, dass für den Streckenabschnitt von Bad Waldsee-Nord bis Hochdorf eine Detailuntersuchung vorgenommen werden sollte, um zu klären, ob ein 3-streifiger Ausbau einem 4-streifigen Ausbau vorzuziehen ist, wird vom Petitionsausschuss nicht berücksichtigt. Eine Nachberechnung von Oberessendorf bis Hochdorf mit noch höheren Verkehrszahlen - als im Gutachten des Landes - habe ergeben, dass ein 3-streifiger Ausbau ausreichend sei.

Beschluss des Landes

Die begehrte Anmeldung der Streckenabschnitte

- B 30, Hochdorf (L 284) bis Oberessendorf,
- B 30, Oberessendorf bis Anschluss Bad Waldsee-Nord,
- B 30, Ausbau Ortsumgehung Bad Waldsee

für den Bundesverkehrswegeplan 2015 wird abgelehnt. Für einen Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee besteht kein Bedarf. Zwischen Bad Waldsee-Nord und Oberessendorf, sowie Unteressendorf und Hochdorf wird das bisherige Konzept eines abschnittsweise 3-streifigen Ausbaus auf der vorhandenen Trasse zwischen den Orten fortgesetzt. Für Verbesserungen im Ortsbereich von Oberessendorf, die für den Bundesverkehrswegeplan anmeldepflichtig wären, besteht kein Bedarf.

Der Anmeldung des Streckenabschnitts

- B 30, Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (L 284)

wird entsprochen.

Eigene Berechnungen
Grundlage Gutachten: "B 30: 3-streifiger Ausbau zwischen Oberessendorf und Biberach/Jordanbad. Abschnitt 1b: Unteressendorf - AS Hochdorf/K 7562", Modus Consult Ulm GmbH, März 2012

Im Gutachten von Brilon, Bondzio, Weiser fehlen die Belastungsangaben aus den Berechnungen von Modus Consult auf dem Streckenabschnitt von Oberessendorf bis Bad Waldsee-Nord:

	2025	hochgerechnet auf 2030
Kfz/Tag	18.500 - 20.000	19.455 - 21.243

Unter Berücksichtigung dieser Angaben ergibt sich:

- Leistungsfähigkeit der aktuellen Fahrbahn (RQ 10,5) nicht ausreichend. 3-streifiger Ausbau (RQ 15,5) außerhalb des Bundesverkehrswegeplans nicht oder nur schwer möglich.
- Leistungsfähigkeit der aktuellen Fahrbahn (RQ 10,5) nicht ausreichend. 3-streifiger Ausbau (RQ 15,5) außerhalb des Bundesverkehrswegeplans möglich.

Diese Ergebnisse decken sich mit den Ergebnissen im Gutachten von Brilon, Bondzio, Weiser. Die Streckenabschnitte im Bereich der Ortslagen Mattenhaus, Englerts und Oberessendorf sind im Gutachten von Brilon, Bondzio, Weiser jedoch nicht berücksichtigt. Bei Oberessendorf merken die Gutachter an, dass im Rahmen ihres Gutachtens keine Aussage möglich ist. Eine weitere detaillierte Untersuchung ist erforderlich. Die Ortsbereiche könnten zu neuen Engpässen werden.

Eigene Berechnungen
Grundlage Gutachten: "Verkehrsuntersuchung Bad Waldsee", Modus Consult GmbH, 2008

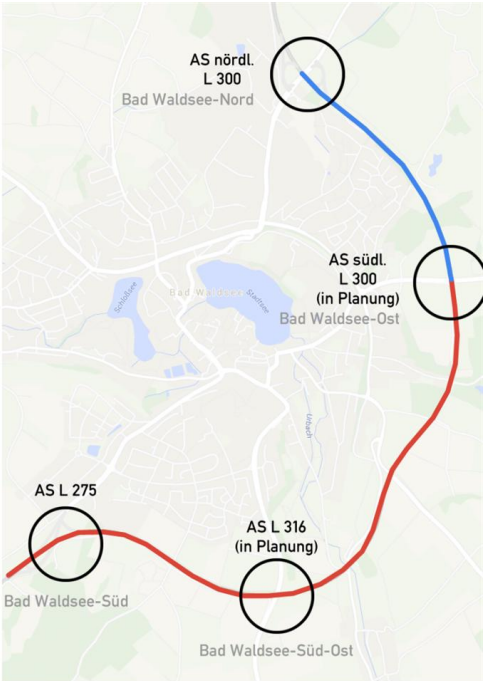
Im Gutachten von Brilon, Bondzio, Weiser fehlen die Belastungsangaben aus den Berechnungen von Modus Consult. Die geplanten Anschlüsse der südl. L 300 und L 316 sind ebenfalls nicht berücksichtigt.

	2025	hochgerechnet auf 2030
Kfz/Tag	14.954 - 17.781	15.726 - 18.699

Unter Berücksichtigung dieser Angaben ergibt sich:

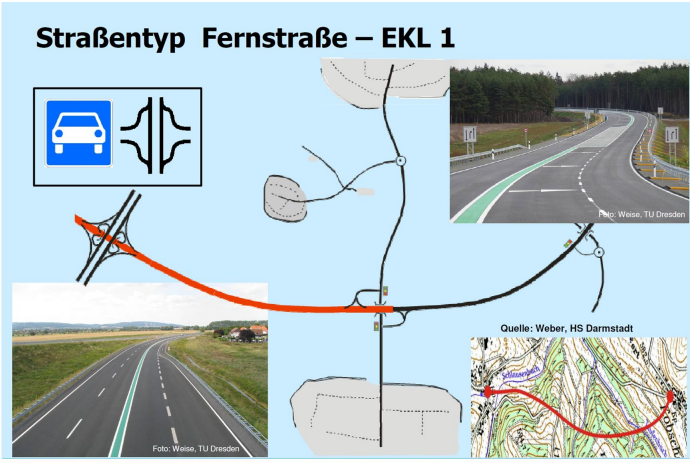
- Leistungsfähigkeit der aktuellen Fahrbahn (RQ 10,5) nicht ausreichend. Ausbau außerhalb des Bundesverkehrswegeplans aufgrund der kurzen Folge zahlreicher Bauwerke nicht möglich.
- Leistungsfähigkeit der aktuellen Fahrbahn (RQ 10,5) ausreichend. Ausbau bis 2030 nicht erforderlich.

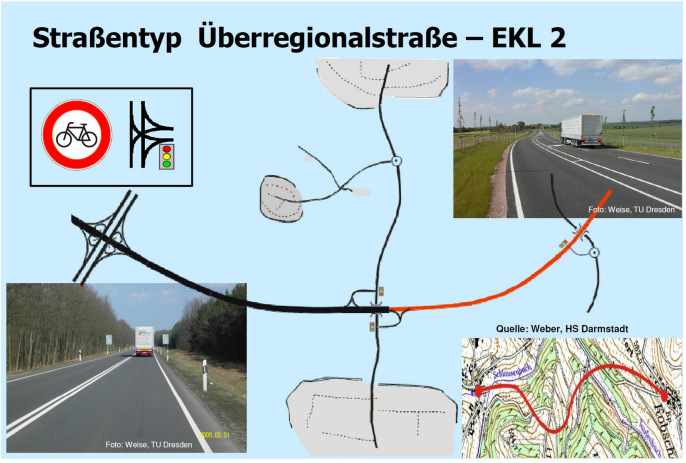
Der Abschnitt Bad Waldsee-Süd (L 275) bis Bad Waldsee-Süd-Ost (L 316) wurde dem Projekt "Ortsumgehung Gaisbeuren" zugeordnet. Von Bad Waldsee-Süd-Ost (L 316) bis Bad Waldsee-Ost (südl. L 300) könnte bis 2030 ein Engpass entstehen.

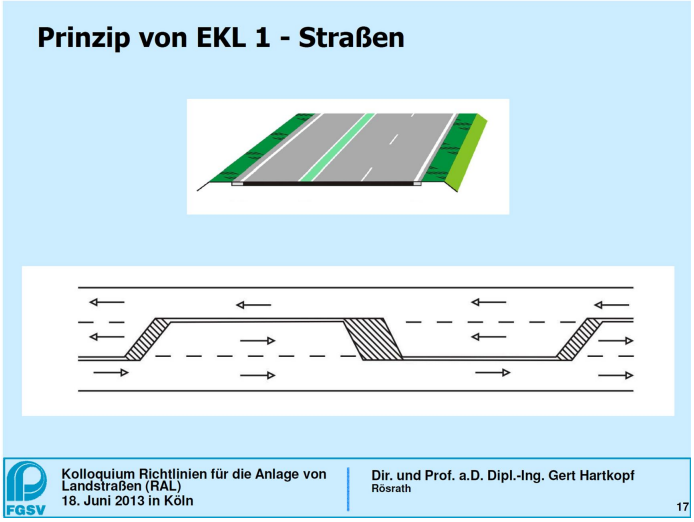


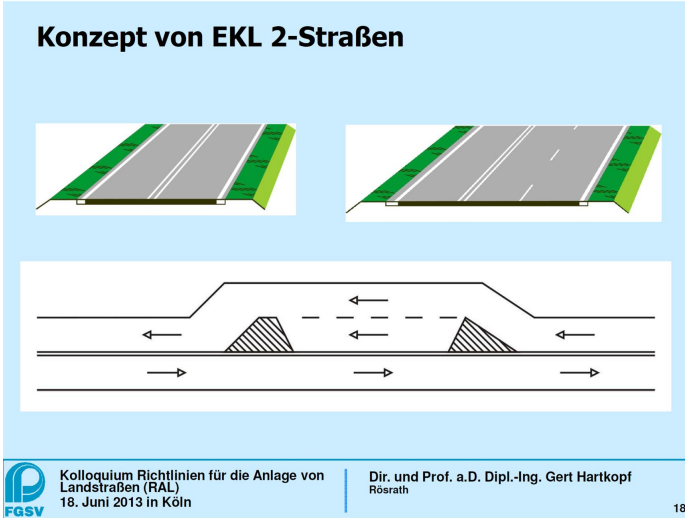
Das Gutachten zur Petition steht über den folgenden Link zum Abruf bereit: www.b30neu.de/bvwp2015-bbw-studie (ff) [Q2]

B 30 Oberessendorf - Bad Waldsee: Ziele der "Initiative B 30"









Ziele der "Initiative B 30"	Position der Landesregierung
▪ Anmeldung für den BVWP 2015 als 4-streifiger Aus-/Neubau ▪ Aufnahme der ersten Richtungsfahrbahn in den Vordringlichen Bedarf ▪ Zurückstellung der zweiten Richtungsfahrbahn im Weiteren Bedarf ▪ 3-streifiger Aus-/Neubau der ersten Richtungsfahrbahn, so dass bei Bedarf in späteren Jahrzehnten (ca. 2040-2050) eine zweite Richtungsfahrbahn angebaut werden kann. ▪ EKL 1 (empfohlen ab 12.000 Kfz/Tag; max. ca. 22.000 Kfz/Tag) ▪ RQ 15,5 (höhere Verkehrssicherheit) ▪ Durchgängig 3-streifiger Aus-/Neubau (Überholmöglichkeiten) ▪ Entschärfung von Kurven und Verbesserung der Trassierung (höhere Verkehrssicherheit) ▪ Teil-/planfrei (höhere Verkehrssicherheit, Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten) ▪ Optische Trennung der Richtungsfahrbahn (höhere Verkehrssicherheit) ▪ Umfahrung von Ortslagen (Lärm- und Immissionsschutz, höhere Verkehrssicherheit)	▪ Keine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) ▪ Keine Umfahrung von Ortslagen ▪ Keine Verbesserung der Trassierung ▪ Keine Verbesserungen in Mattenhaus, Englerts, im Bereich von Oberessendorf ▪ EKL 2 (bis maximal 15.000 Kfz/Tag) ▪ RQ 11,5+ (geringere Verkehrssicherheit) ▪ Keine optische Trennung der Richtungsfahrbahn (geringere Verkehrssicherheit) ▪ Folgen: Führung weiterhin durch die Ortslagen von Mattenhaus, Englerts und Oberessendorf. Dort zahlreiche Einmündungen, teilweise unübersichtliche Streckenführung ohne Abbiegestreifen, Schulbushaltestellen an der Fahrbahn, direkt anliegende Gehöfte, sowie möglicherweise kein Lärm- und Immissionsschutz.

Die "Initiative B 30" vertritt weiterhin die Auffassung, dass ein zunächst durchgängiger 3-streifiger Aus-/Neubau nach EKL 1 zwischen Oberessendorf und Bad Waldsee mit Umfahrung der Ortslagen eine bedarfsgerechte, zukunftsorientierte und die beste Lösung für alle Verkehrsteilnehmer und Anlieger ist. Dazu ist die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 notwendig. (ff) [Q3]

MdB Andreas Schockenhoff verstorben

(Ravensburg) - Im Alter von 57 Jahren verstarb der CDU-Bundestagsabgeordnete Dr. Andreas Schockenhoff am 13. Dezember 2014.

Der plötzliche Tod von Andreas Schockenhoff hat die "Initiative B 30" tief getroffen. Mit allen Kräften hat der Verstorbene für Verbesserungen an der B 30 in Oberschwaben gekämpft und auch die "Initiative B 30" mehrfach unterstützt. Mit ihm verlieren wir einen aktiven Fürsprecher in Berlin für Verbesserungen an der B 30. Andreas Schockenhoff wird uns mit seinem Engagement und als besondere Persönlichkeit in dankbarer Erinnerung bleiben.

Unser tief empfundenes Mitgefühl und unsere Anteilnahme gilt seiner Familie, seinem Freundeskreis und seinen Parteikollegen/innen. Wir werden Andreas Schockenhoff ein ehrendes Andenken bewahren.

Im Namen der "Initiative B 30"
Annette Uhlenbrock und Franz Fischer (ff) Q4

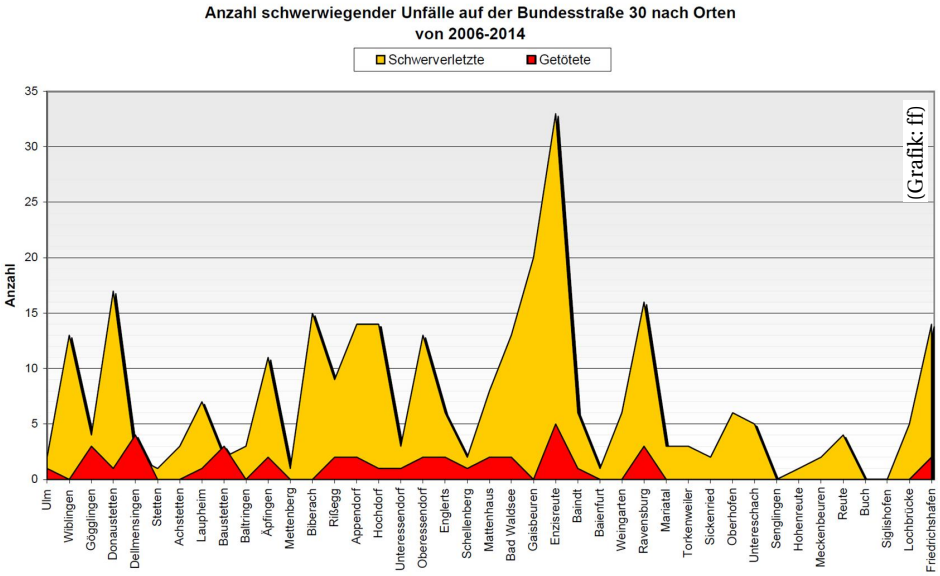
Pressefoto Andreas Schockenhoff

Andreas Schockenhoff bei einem Vor-Ort-Termin in Gaisbeuren im November 2014 (Foto: ff)

Andreas Schockenhoff in Gaisbeuren im Februar 2011 (Foto: ff)

Andreas Schockenhoff beim Spatenstich für die "B 30-Süd" (Ravensburg - Eschach) im Juli 2013 (Foto: ff)

Die meisten Tote auf der B 30 sind zwischen Biberach und Enzisreute zu beklagen



(Region) - 301 Unfälle mit 118 Leicht-, 37 Schwerverletzten und 9 Toten, ereigneten sich im vergangenen Jahr auf der Bundesstraße 30 von Ulm bis Friedrichshafen. 496 Fahrzeuge waren an Unfällen beteiligt. Der bekannte Sachschaden liegt bei 1.979.950 Euro - zu 88 Unfällen liegen keine ausreichenden Angaben zur Schadenshöhe vor. Es entstand ein volkswirtschaftlicher Schaden von 35.097.819 Euro. Das ist das Ergebnis einer Auswertung aus veröffentlichten Unfallberichten der Polizei, der Feuerwehr und der Verkehrsmeldungen (unberücksichtigt: nicht veröffentlichte Unfälle).

Häufig krachte es in Ravensburg (45 Unfälle) und Friedrichshafen (37). Dort wurden häufig Personen leicht verletzt: Ravensburg 19, Friedrichshafen 15. Schwer verletzt wurden Menschen vor allem bei Oberessendorf (4), Englerts (3), Enzisreute (3), Friedrichshafen (3), Gaisbeuren (3) und Hochdorf (3). Insgesamt kamen neun Menschen ums Leben: Dellmensingen 3 Tote, Enzisreute 2, Äpfingen 1, Baindt 1, Englerts 1 und Oberessendorf 1.

Obwohl der Streckenabschnitt von Biberach bis Enzisreute mit einer Länge von ca. 31 km nur rund 30,4% der Länge der B 30 entspricht, kamen hier 2014 überproportional viele Menschen schwer zu Schaden: 4 Menschen starben (44,4%), 19 wurden schwer (51,4%) und 35 leicht verletzt (29,7%).

Entwicklung 2006-2014

Die meisten auf der B 30 schwer verunglückten Menschen von 2006 bis 2014 kamen auf dem Streckenabschnitt von Biberach bis Enzisreute zu Schaden: Schwerverletzte 140, Tote 20.

Von Bad Waldsee-Süd bis zum Egelsee wurden 53 Menschen schwer verletzt. Zudem starben zwischen Enzisreute und dem Egelsee 5 Menschen. Der Streckenabschnitt Bad Waldsee-Süd bis zum Egelsee ist im Zeitraum von 2006 bis 2014 derjenige Streckenabschnitt der B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen auf dem die meisten Menschen schwer verletzt wurden. Zudem ist der Streckenabschnitt von Enzisreute bis zum Egelsee, derjenige im Zuge der B 30 mit den meisten Toten. (ff) [Q7]

Gutachter empfehlen zweibahnigen B 30-Ausbau

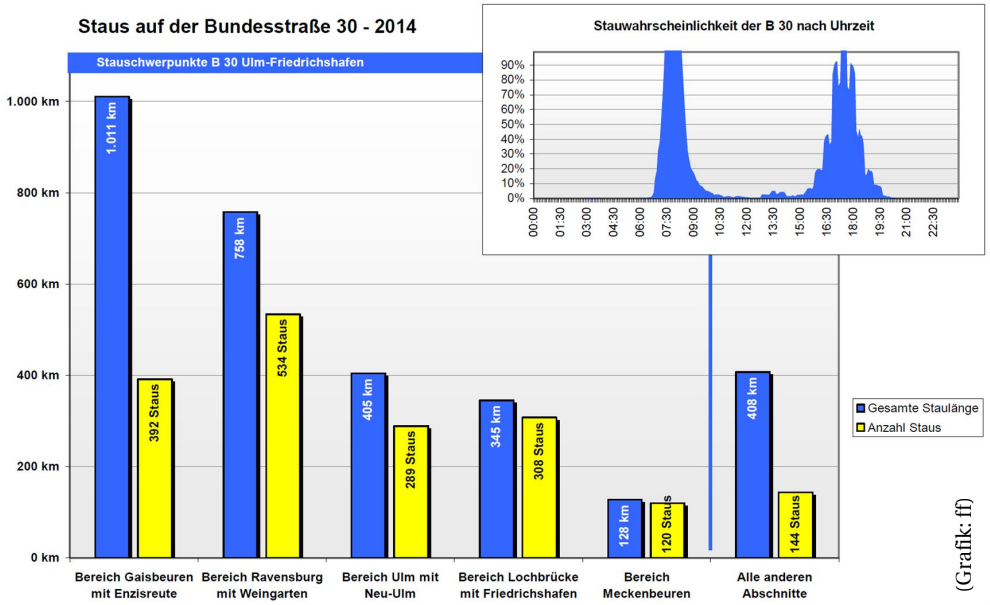
(Ulm) - Im Auftrag des Regionalverbandes Donau-Iller untersuchte die Prognos AG die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Region Donau-Iller bis 2030. Die Gutachter bemängeln insbesondere u.a. die Verkehrsinfrastruktur: Die A 8 werde ihrer Bedeutung nicht gerecht und erst bis 2019 ausgebaut. Ein großes Defizit bleibe die Bundesstraße 30, die ab Biberach in Richtung Friedrichshafen größtenteils auf einem zweispurigen Verlauf reduziert ist. Als Folge eines starken Schwerlastverkehrsanteils und touristischen Reiseverkehrs sei die Leistungsfähigkeit überschritten. Regelmäßig treten in den nicht ausgebauten Abschnitten erhebliche Verkehrsbehinderungen auf. Ein vollständig durchgängig zweibahniger Ausbau der B 30 sei dringend notwendig. Außerdem bestehen signifikante Defizite auf der B 311 und B 312 in Ost-West-Richtung. Insbesondere für den Landkreis Biberach stellt der aktuelle Zustand der B 30 und B 312 die größte Schwäche und eines der größten Zukunftsrisiken dar, so die Gutachter. (ff) [Q5]

Leader-Aktionsgruppe beklagt Verkehrswege

(Altshausen) - Die Verkehrsinfrastruktur in der Region Mittleres Oberschwaben zählt in einigen Bereichen zu den Schlechtesten in Baden-Württemberg. Dies gilt für die Erreichbarkeit der Bundesautobahnen und der Schienen- bzw. Zuginfrastruktur.

Dieses Ergebnis beschreibt die Leader Aktionsgruppe Regionalentwicklung Mittleres Oberschwaben in ihrem Regionalen Entwicklungskonzept. Die Bundesstraßen 30 und 32 sind zum Großteil nicht ausgebaut, so dass der Individualverkehr häufig behindert wird. Das Schienennetz ist zum Teil eingleisig und nicht elektrifiziert. Dadurch entsteht für Unternehmen ein hohes Risiko nicht mehr wettbewerbsfähig zu sein. Ferner werden Einbußen bei der Attraktivität von Arbeitsplätzen befürchtet. (ff) [Q6]

B 30: 2014 mehr als 3.000 km Stau



(Grafik: ff)

(Region) - 1.787 Staus mit 3.055 km Gesamtlänge gab es 2014 auf der Bundesstraße 30 von Ulm bis Friedrichshafen. Dies ergab eine Auswertung der Verkehrsmeldungen aus dem letzten Jahr - kleinere Staus bleiben unberücksichtigt.

534 Staus bei Ravensburg

Besonders häufig staute es sich 2014 rund um Ravensburg (534 Staus, ca. 460 Staustunden), Gaisbeuren (392 Staus, ca. 330 Staustunden), Lochbrücke (308 Staus, ca. 250 Staustunden), Ulm (289 Staus, ca. 230 Staustunden) und Meckenbeuren (120 Staus, ca. 100 Staustunden). Besonders belastet waren die Streckenabschnitte Torkenweiler - Ravensburg, Ravensburg-Nord - Ravensburg-Süd, Bad Waldsee - Gaisbeuren, Egelsee - Gaisbeuren, Siglishofen - Lochbrücke, Friedrichshafen - Lochbrücke, Neu-Ulm - Wiblingen, Wiblingen - Neu-Ulm und Buch - Meckenbeuren.

Im morgendlichen Berufsverkehr waren vor allem die Streckenabschnitte zwischen Bad Waldsee und Gaisbeuren, vor den Ausbauenden Ravensburg-Süd und Neu-Ulm, der Ausfahrt Ulm-Wiblingen in Richtung Biberach, sowie von Siglishofen bis Lochbrücke betroffen.

Zwischen Friedrichshafen und Meckenbeuren staute es sich häufig zu Messezeiten der Messe Friedrichshafen. Die Oberschwabenschau in Ravensburg sorgte bei Gaisbeuren für die längsten Staus.

Viele Staus an Werktagen

Die meisten Staus wurden von 7.10 - 8.30 und 16.50 - 18.05 Uhr an Werktagen gezählt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gab es nur wenige Staus.

1.011 km Stau bei Gaisbeuren

Auf insgesamt 1.011 km staute sich der Verkehr im Bereich von Gaisbeuren, gefolgt von Ravensburg (758 km), Ulm (405 km), Lochbrücke (345 km) und Meckenbeuren (128 km). Auf allen anderen Abschnitten der B 30 gab es insgesamt 144 Staus mit einer Gesamtlänge von 408 km.

Stau-Ursachen

Ursachen für lange Staus waren neben hohem Verkehrsaufkommen, Unfälle, Baustellen, schlechte Witterung und Ölspuren. (ff) [Q8]

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:
12.03.2015 15:36

"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!

Quellen

Q1 http://www.josef-rief.de/

Q2 www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/6000/15_6173_D.pdf
http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Zwischenl%C3%B6sungen_Schlussbericht_Autobahnen_20131105.pdf
Auszüge aus dem Gutachten "B 30: 3-streifiger Ausbau zwischen Oberessendorf und Biberach/Jordanbad, Abschnitt 1b: Unteressendorf - AS Hochdorf/K 7562", Modus Consult Ulm GmbH, März 2012 liegen der Redaktion vor.
Auszüge aus dem Gutachten "Verkehrsuntersuchung Bad Waldsee", Modus Consult Ulm GmbH, 2008 liegen der Redaktion vor.

Q3 www.fgsv.de/fileadmin/Veranstaltungen/2013/RAL/Vortrag_Hartkopf.pdf
www.fgsv.de/fileadmin/Veranstaltungen/2013/RAL/Vortrag_Zimmermann.pdf
www.fgsv.de/fileadmin/Veranstaltungen/2013/RAL/Vortrag_Richter.pdf
www.fgsv.de/fileadmin/Veranstaltungen/2013/RAL/Vortrag_Irzik.pdf
www.bayika.de/de/service/veranstaltungen/pdf/2013-06-18_Richtlinien_fuer_die_Anlage_von_Landstrassen.pdf
https://e-pub.uni-weimar.de/opus4/files/737/dissertation_baselau.pdf

Q4 www.andreas-schockenhoff.de

Q5 www.rvdi.de/fileadmin/Bilder-Dateien/projekte/Studie_2030/RVDI-Perspektive_2030.pdf

Q6 www.solawi-ravensburg.de/data/uploads/zeitungsberichte/REK_Mittleres_Oberschwaben_Sep2014.pdf
www.leader-mittleres-oberschwaben.de

Q7 Eine umfangreiche Unfall-Auswertung (auch im bundesweiten Vergleich) liegt der Redaktion vor.
Rohdaten:
- www.b30-oberschwaben.de/html/alle_unfalle.html
- www.b30-oberschwaben.de/html/archiv_downloads.html
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2006.pdf
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2007.pdf
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2008.pdf
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2009.pdf
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2010.pdf
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2011.pdf
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2012.pdf
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2013.pdf
- www.b30-oberschwaben.de/downloads/archive/Archiv_2014.pdf
Die Unfalldatenbanken:
- "Statistischer Unfallvergleich"
- "Statistischer Unfallvergleich 2006",
- "Statistischer Unfallvergleich 2007",
- "Statistischer Unfallvergleich 2008",
- "Statistischer Unfallvergleich 2009",
- "Statistischer Unfallvergleich 2010",
- "Statistischer Unfallvergleich 2011",
- "Statistischer Unfallvergleich 2012",
- "Statistischer Unfallvergleich 2013",
- "Statistischer Unfallvergleich 2014",
- "Statistischer Unfallvergleich Jahres-Grunddaten" und
- "Statistischer Unfallvergleich Trend"
liegen der Redaktion vor.
Volkswirtschaftlicher Schaden nach HEATCO-Studie für das Jahr 2008. Siehe Bundesanstalt für Straßenwesen, Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland (Heft M 208), Bergisch Gladbach 2010, S. 76. Personenschadenskosten auf Basis des Ressourcenansatzes von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für das Jahr 2012. Die Methode der Ermittlung des Risk Values im Rahmen der Gesamtberechnung entspricht der von der BASt angewendeten Methodik (siehe Bundesanstalt für Straßenwesen, Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland. (Heft M 208), Bergisch Gladbach 2010, S. 76).

Q8 Eine umfangreiche Stau-Auswertung liegt der Redaktion vor.
Rohdaten:
- www.b30-oberschwaben.de/scripts/TrafficInfoStatistic.php?year=2014&road=B30
- www.b30-oberschwaben.de/scripts/TrafficInfoStatistic.php?year=2014&road=B30&mode=forec

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