

B30 Insider

EHRlich • KOMPakt

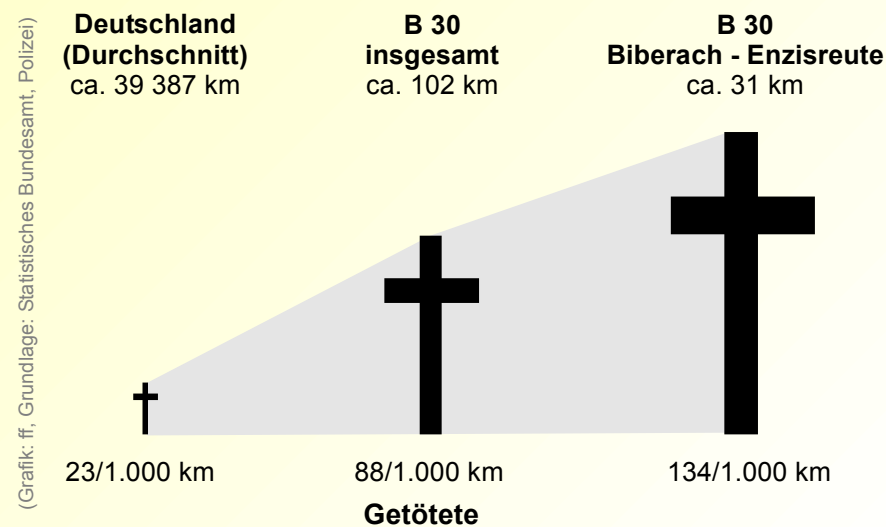
Nr. 16

Zeitung der "Initiative B 30"

Oktober - Dezember 2015

2014: Sechs mal so viele Tote, wie im Bundesdurchschnitt

Bundesweiter Vergleich 2014 Tödlich verunglückte auf Bundesstraßen



(Wiesbaden) - Jedes Jahr im Sommer veröffentlicht das Statistische Bundesamt in Wiesbaden eine Auswertung der bundesweiten Straßenverkehrsunfälle des Vorjahres.

2014 sind auf der B 30 von Biberach bis Enzisreute fast 6-mal so viele Menschen tödlich verunglückt, wie im Bundesdurchschnitt - der höchste Wert seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 2006. Während Unfälle mit Todesfolge auf Bundesstraßen seit 2006 stark rückläufig sind (-38%), verharren diese auf der B 30 auf o.g. Abschnitt auf hohem Niveau. Wie in fast jedem Jahr ist auch die Anzahl der Schwerverletzten von Biberach bis Enzisreute überdurchschnittlich: In 2014 fast doppelt so hoch, wie der Bundesdurchschnitt.

Langjähriger Vergleich 2006-2014

Im langjährigen Vergleich von 2006 bis 2014 zeigen sich ähnliche Ergebnisse: Im Durchschnitt verunglück-

ten pro Jahr auf der B 30 von Biberach bis Enzisreute 2,6-mal so viele Menschen tödlich, wie im Bundesdurchschnitt und 1,5-mal so viele wurden schwer verletzt.

Gesamtsituation

In der Gesamtschau ist die B 30 im bundesweiten Vergleich nur bei Unfällen mit Todesfolge überdurchschnittlich: Von 2006 bis 2014 verunglückten von Ulm bis Friedrichshafen 1,6-mal so viele Menschen tödlich, wie im Bundesdurchschnitt. Während die ausgebauten Abschnitte der B 30 überdurchschnittlich sicher sind, sind die nicht ausgebauten Abschnitte weiterhin überdurchschnittlich unsicher.

Unfallverteilung 2006-2014

Von Ravensburg bis Friedrichshafen ereigneten sich von 2006 bis 2014 überdurchschnittlich viele Unfälle (+37%), mit überdurchschnittlich vielen Verunglückten (+41%) und...

In dieser Ausgabe

Besuch MdB Norbert Barthle
CDU-Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr besuchte Bad Waldsee

(Seite 3)

Bürgerbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 steht kurz vor der Fertigstellung. Im Herbst können sich erneut Bürgerinnen und Bürger beteiligen. (Fragen und Antworten)

Regierungspräsident Hermann Strampfer verstorben

(Tübingen / Bad Waldsee) - Nach schwerer Krankheit verstarb Regierungspräsident Hermann Strampfer am 2. September 2015 im Alter von 63 Jahren.

Der Tod von Hermann Strampfer hat die "Initiative B 30" tief getroffen. Mit ihm verlieren wir eine aktive Persönlichkeit, der zu jeder Zeit seines Wirkens mit Mut, Umsicht und Weitsicht dafür eingetreten ist, was ihm am Herzen lag: Die Stärkung des Ländlichen Raums und seiner Infrastruktur zum Wohle seiner Menschen, der Wirtschaft und folgenden Generationen.

Die persönlichen Begegnungen mit Hermann Strampfer, bei denen wir ihn als einen offenen Menschen kennen lernen durften, haben uns beeindruckt.

Im Namen der Mitglieder der "Initiative B 30" sprechen Franz Fischer und Annette Uhlenbrock seiner Familie sowie den Freunden und Kollegen von Hermann Strampfer ihr tief empfundenes Mitgefühl und ihre Anteilnahme aus. Wir werden Hermann Strampfer ein ehrendes Andenken bewahren. (ff) ^{Q1}

Titelthema / Aus Bund und Region

...Leichtverletzten (+52%) gegenüber dem Bundesdurchschnitt. Die Anzahl der Schwerverletzten (-6%) und Getöteten (-11%) ist jedoch unterdurchschnittlich.

Von Biberach bis Enzisreute ist die Lage umgekehrt: Sowohl die Anzahl der Unfälle (-41%), als auch der Verunglückten (-22%) und Leichtverletzten (-37%) ist unterdurchschnittlich. Jedoch wurden überdurchschnittlich viele Menschen schwer verletzt (+47%) oder kamen zu Tode (+162%).

Unfallursachen 2006-2014

Bei Unfällen mit Todesfolge auf den ausgebauten Abschnitten der B 30 kamen vor allem Fahrzeuge von der Fahrbahn ab (38,5%) oder stießen mit Fußgängern zusammen (23,1%). Ursachen waren u.a. zu hohe Geschwindigkeit, das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes und das Betreten der Fahrbahn durch Fußgänger.

Auf den nicht ausgebauten Abschnitten der B 30 stießen bei Unfällen mit Todesfolge Fahrzeuge häufig mit dem Gegenverkehr zusammen (65,2%) oder kamen von der Fahrbahn ab (17,4%). Ursachen waren

hier u.a. zu hohe Geschwindigkeit, sowie das Überholen trotz Gegenverkehrs oder trotz unzureichender Sichtverhältnisse.

Unfallsschwerpunkte

Orte, an denen sich Unfälle häufen, werden als Unfallhäufungsstellen (UHS) für konkrete Punkte oder Unfallhäufungslinien (UHL) für unfallträchtige Abschnitte mit schwerem Personenschaden bezeichnet. Für die Darstellung dieser Schwerpunkte werden u.a. Dreijahreskarten erstellt. Die aktuelle Karte ist für den Zeitraum 2012 bis 2014.

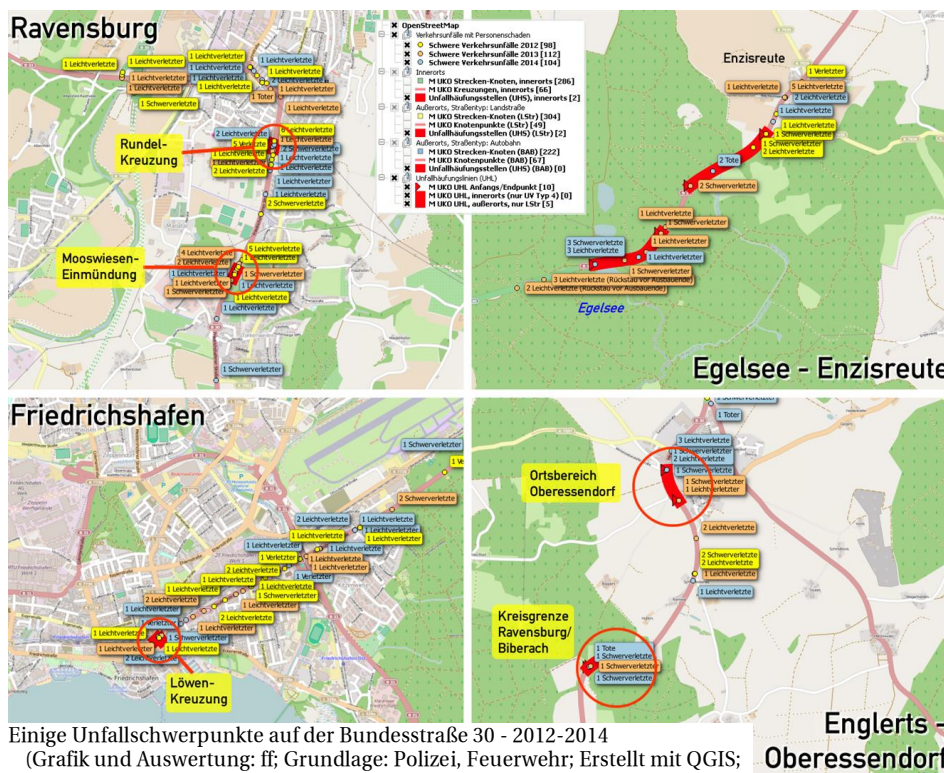
Demnach gibt es auf den ausgebauten Abschnitten der B 30 keine Unfallsschwerpunkte.

Unfallhäufungsstellen sind jedoch:

- die Rundel-Kreuzung und
- Mooswiesen-Einmündung Ravensburg,
- Löwen-Kreuzung, Friedrichshafen,
- Kreisgrenze Ravensburg/Biberach.

Unfallhäufungslinien finden sich:

- vom Egelsee bis Enzisreute,
- Kreisgrenze Ravensburg/Biberach,
- Ortsbereich Oberessendorf,
- südlich Biberach/Jordanbad. (ff) ^{Q3}



Einige Unfallsschwerpunkte auf der Bundesstraße 30 - 2012-2014
(Grafik und Auswertung: ff; Grundlage: Polizei, Feuerwehr; Erstellt mit QGIS; Hintergrundkarte: openstreetmap.org, Lizenz: ODbL)

Bund finanziert alle baureifen Projekte im Land

(Berlin / Stuttgart) - Bundesminister Alexander Dobrindt legte im Juli ein Investitionspaket mit Baufreigaben vor. Baden-Württemberg erhält 537 Mio. Euro. Der Bund finanziert damit bis 2018 alle 15 baureife Straßenprojekte des Bundes im Land, bei denen sofort mit dem Bau begonnen werden kann. Lediglich mit Projekt Nr. 16 - der im Prinzip baureifen B 34 Ortsumgehung Grenzach - kann noch nicht begonnen werden. Die geplante Trasse führt über eine ehemalige Giftmülldeponie, die noch saniert werden muss.

Drei neue Projekte in der Region

Bis 2018 werden in der Region von Ulm bis zum Bodensee folgende Projekte zusätzlich begonnen und finanziert: B 31 Überlingen/West - Überlingen/Ost, B 33 Konstanz - Allensbach/West (Bauabschnitt: A, B und E) und B 311 bei Erbach nach Dellmensingen zur B 30. Ab 2019 stehen dann Gelder für neue Projekte zur Verfügung.

Baufreigaben für ca. 2,7 Mrd. Euro

Bundesweit hat der Bund nun Baufreigaben für 2,7 Mrd. Euro erteilt, davon 1,5 Mrd. Euro für Lückenschlüsse, 700 Mio. Euro für Neubauprojekte sowie 500 Mio. Euro für Modernisierungen.

Mehr Geld für die Erhaltung

Gleichzeitig werden die Gelder für den Erhalt von Bundesfernstraßen angehoben: Von jährlich 2,5 Mrd. Euro in 2013 auf jährlich rund 3,9 Milliarden Euro in 2018. Auch das Brückenmodernisierungsprogramm wird aufgestockt. In den Jahren 2015 bis 2018 stehen nun rund 1,5 Milliarden Euro bereit.

ÖPP Projekte für 15 Mrd. Euro

Minister Dobrindt hat ferner eine neue Generation von ÖPP-Projekten mit einem Projektvolumen von rund 15 Mrd. Euro gestartet (wir berichteten).

14 Mrd. Euro jährlich ab 2018

Die Investitionen des Bundes steigen weiter, bis 2018 auf rund 14 Mrd. Euro pro Jahr. (ff) ^{Q2}

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:
21.09.2015 16:47

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

Anzeigenannahme

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

Druck

ONLINE GEDRUCKT VON

SAXOPRINT 

Staatssekretär MdB Norbert Barthle besuchte Bad Waldsee

(Bad Waldsee) - Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, MdB Norbert Barthle (CDU) tagte Anfang Juli auf Einladung der Jungen Union Württemberg-Hohenzollern und Deutschlands im Foyer der Stadthalle Bad Waldsee.

Thema war die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Noch in diesem Jahr werde es eine Kabinettsvorlage geben. Die parlamentarische Debatte werde erst im nächsten Jahr erfolgen. Laut Barthle solle der neue BVWP realistisch sein. Es werden nicht mehr so viele Projekte in den "Vordringlichen Bedarf" aufgenommen. Die aufgenommenen Projekte sollen aber in den nächsten 15 Jahren begonnen werden.

Die Junge Union übergab dem Staatssekretär eine umfangreiche Wunschliste. Oberste Priorität haben für die Junge Union Achsen. In Stuttgart oder Berlin wisse kaum jemand, wo Gaisbeuren oder Hagnau liege, die Achsen seien allerdings bekannt. Als "visionär" bezeichnete Barthle die Liste. Er kann sich die Umsetzung vieler Punkte jedoch vorstellen.

Weiteres Thema des Abends war die

B 30 Hauptachse, Schwachstelle, Zukunftsrisiko und -chance

(Landkreis Ravensburg) - Im Auftrag des Landkreises Ravensburg erarbeitete die Prognos AG eine SWOT-Analyse und Regionalstudie zur zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklung des Landkreises Ravensburg. Das Landratsamt Ravensburg hat die Studie vom 10. Februar 2015 nun veröffentlicht.

In der Bestandsaufnahme skizzieren die Gutachter die A 7, A 96, B 30 und Südbahn als wichtigste Verkehrswege des Kreises. Die B 30 ist im Landkreis Ravensburg die zentrale Achse für die Wirtschaft und der großen Städte,

Elektrifizierung der Südbahn. Barthle informierte, dass der Bund bereit sei die ersten 50 Prozent der Elektrifizierung zu finanzieren.

Prioritätenliste der Jungen Union Württemberg-Hohenzollern

Straße, Priorität 1

- 4-streifiger Komplettausbau:
 - B 30 Ulm - Friedrichshafen mit Weiterbau bei Neu-Ulm zur A 7,
 - B 31 Lindau - Überlingen.
- B 32 Molldietetunnel Ravensburg,
- B 311 Ulm-Donauessingen, 3-streifiger Ausbau mit Umgehungen

Straße, Priorität 2

- B 12 Ortsumgehung Großholzleute,
- B 32 Beseitigung Bahnübergang Wangen, 3-streifiger Ausbau bei Amtzell, Umgehung Boms und Staig, Verlegung bei Blitzenreute und 3-streifiger Ausbau Altshausen-Vorsee,
- B 33 Verlegung bei Meersburg,
- B 467 Querspange Tettngang,
- A 96 Bau einer neuen Anschlussstelle Wangen-Süd.

Schiene

- Elektrifizierung der Südbahn und Allgäubahn, sowie Reaktivierung von Haltepunkten in der Region. (ff) ^{Q4}

stellen die Gutachter fest. Hier liege jedoch auch eine zentrale Schwäche des Kreises: Insbesondere bei der B 30, der Südbahn und den Ost-West-Verbindungen bestehen Defizite. Mit weiteren Schwächen bestehe das Zukunftsrisiko der (Teil-)Verlagerung von Unternehmen und Betrieben.

Die Verbesserung der Verkehrsverbindungen sei eine Zukunftschance zur Stärkung des Kreises Ravensburg. Vor allem seien Verbesserungen an der B 30, der Südbahn und der Ost-West-Verbindung (B 32) erforderlich. (ff) ^{Q5}

Anzeigen/Quellen



Frohe Weihnachten

Die "Initiative B 30" wünscht allen Lesern eine besinnliche Adventszeit, frohe Weihnachten und einen "guten Rutsch" ins neue Jahr 2016.

post-fuer-dobrindt.de

Schreib Bundesminister Alexander Dobrindt eine Karte*

Karte wählen

B30 neu!
Ohne Stau zur Arbeit und nach Hause

30 neu
0x versandt

Gegen Verstopfungen hilft B30neu!

Diese Karte senden

0 Kfz am Tag sind genug!

30 neu
0x versandt

• ODER: neue Karte mit eigenem Bild erstellen

Vorderseite
Lade hier das Bild der Karte hoch.
Das Bild darf max. 200 KB groß sein und muss als .jpg, .jpeg oder .gif vorliegen.
Optimal ist eine Bildgröße von 500x360 Pixel.

Upload: Keine Datei ausgewählt, oder

URL:

Absender Name:



* Verfügbar zur Bürgerbeteiligung zum Bundesverkehrswegeplan 2015 (voraussichtlich Herbst 2015)

- Q1 <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Seiten/pressemitteilung.aspx?rid=258>
- Q2 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/067-dobrindt-oepp-neue-generationen.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id161398
www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/projektliste-neubeginne-bundesfernstrassen.pdf?__blob=publicationFile
www.verlagshaus-jaumann.de/inhalt.grenzach-wyhlen-die-ortsumfahrung-kommt-punkt.4fc71a95-f823-4f9d-8902-8c0a4fa26735.html
- Q3 www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Verkehrsunfaelle.html
www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2015/07/PD15_252_46241.html
www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleM.html
www.b30-oberschwabern.de/html/alle_unfalle.html
www.polizei.rlp.de/internet/med/c84/c8420829-f13d-3411-3c01-16a313445c7c,22222222-2222-2222-2222-222222222222.isDownload.pdf
<https://books.google.de/books?id=izZ5EGDXAAwC&pg=PA560>
- Q4 Das Interview "Wir müssen jetzt richtig Druck machen", in der Schwäbischen Zeitung Ausgabe Bad Waldsee vom 11. Juli 2015 liegt der Redaktion vor
<http://hallorv.de/bad-waldsee/stadt-bad-waldsee/12772-verkehrskonferenz-der-jungen-union-wuerttemberg-hohenzollern>
<http://hallorv.de/images/13dwa/15/07/13ju/Priorittenliste%20Verkehrsprojekte%20Oberschwaben.pdf>
- Q5 http://buengerinfo.landkreis-ravensburg.de/to0040.php?__ksinr=68
<http://buengerinfo.landkreis-ravensburg.de/getfile.php?id=2739&type=do>
<http://buengerinfo.landkreis-ravensburg.de/getfile.php?id=4719&type=do>



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

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 steht kurz vor der Fertigstellung. Voraussichtlich im Herbst wird die Bewertung der Projekte abgeschlossen.

Wie geht es weiter? Haben Projekte wie Gaisbeuren und Enzisreute eine Chance? Welche Auswirkungen hat ein Bundesverkehrswegeplan? Wie können sich Bürger beteiligen?

Die "Initiative B 30" beantwortet einige häufige Fragen.

Welche Bedeutung hat die B 30 nördlich von Ravensburg?

Die B 30 ist eine echte großräumige Landes-Nord-Süd-Hauptachse. Sie verläuft im südöstlichen Baden-Württemberg und verbindet die Ober- und Wirtschaftszentren Ulm/Neu-Ulm und Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten, sowie die Mittelzentren Laupheim, Biberach/Riß und Bad Waldsee. Die B 30 erschließt und bündelt den Verkehr eines großen Teils des südöstlichen Baden-Württembergs, dient bis nach Nordostbayern als Zubringer zu den touristischen Zentren am mittleren Bodensee, ist Teil der Verbindung des Großraumes Ulm/Neu-Ulm mit Teilen der Metropolregion Zürich/Schweiz und verbindet zusammen mit der A 8 einen Großteil des südöstlichen Baden-Württembergs mit dem Kern der Metropolregion Stuttgart.

Die B 30 ist die Nord-Süd Hauptachse in der Region Bodensee-Oberschwaben. Sie ist als Entwicklungsachse im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg ausgewiesen. An dieser Achse befinden sich Unternehmen, wirtschaftliche Zentren, Hochschulen, Verkehrs-, Verwaltungs- sowie Kultureinrichtungen. Hier liegt der verdichtete Ballungsraum "Schusental" sowie mit Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten das gemeinsame Oberzentrum der Region.

Die B 30 ist eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen Deutschlands. Die Belastung der oberzentralen Achse Ulm-Ravensburg beträgt im Mittel 22.317 Kfz/Tag, davon 2.127 Lkw/Tag. Die Jahresfahrleistung auf der B 30 beträgt 783,5 Mio. km - davon 95,8 Mio. km Güterverkehr. Die Fahrleistung auf der B 30 ist mehr als doppelt so hoch, wie im Durchschnitt (alle Straßen, mit Autobahnen). 88,4% des Güterverkehrs der B 30 wird zwischen Ulm und Ravensburg abgewickelt. Der Güterverkehr aus dem Bodenseeraum sammelt sich erst im Süden von Ravensburg und führt über die B 30 in Richtung Norden. Der nördliche Streckenabschnitt der B 30 ist deshalb für die Wirtschaft des Bodenseekreises, sowie der Kreise

Ravensburg und Biberach von besonderer Bedeutung.

Welche Probleme bestehen?

Die B 30 ist von Enzisreute/Egelsee bis Biberach/Jordanbad nicht bedarfsgerecht ausgebaut. Der unzureichende Ausbaustandard für die vorhandene Verkehrsbelastung, führt zu Erreichbarkeitsdefiziten, längeren Fahrzeiten, behindert den Personen- und Güterverkehr, Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr und des Rettungsdienstes, schadet der Wirtschaft als Standortnachteil, erschwert die Suche von Unternehmen nach hoch qualifizierten Fachkräften, die bequem ohne Staus zur Arbeitsstelle gelangen wollen, schadet der Umwelt durch vermehrten Schadstoffausstoß im Stop-and-go-Verkehr, führt zu einer Häufung schwerwiegender Unfälle und belastet die Menschen in den betroffenen Orten durch Lärm, Trennwirkung, Schadstoffe und Abgase.

Die Anbindung des südöstlichen Baden-Württembergs mit dem Schwerpunkt Ravensburg/Weingarten an die Metropolregion Stuttgart ist nach dem aktuellen Gutachten des Bundes "Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015" (BBSR im BBR, BMVI 2014) im bundesweiten Vergleich besonders mangelhaft und nach den geltenden nationalen Standards (Regelwerk RIN) einerseits "nicht vertretbar", andererseits "besonders problematisch". Defizite bestehen ebenfalls in der Anbindung des Großraumes Ulm/Neu-Ulm an den südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg - an den mittleren Bodensee inkl. touristischer Zentren, sowie Teile der Metropolregion Zürich/Schweiz.

Die Orte Gaisbeuren und Enzisreute sind die letzten "echten" Ortsdurchfahrten der B 30 zwischen den Oberzentren Ulm/Neu-Ulm und Ravensburg. Bei einem Verkehrsaufkommen (aktueller Stand 2010) von ca. 22.700 Fahrzeuge an Werktagen, davon ca. 2.000 Lkw ist Gaisbeuren das größte Nadelöhr. Beide Ortsdurchfahrten gelten nachweislich als überlastet, was häufig zu Staus führt. 2014 gab es bei Gaisbeuren über 1.000 km Stau mit ca. 330 Staustunden. Im Stau stehen dort die Menschen vor Ort, ebenso der Region, der Städte und Wirtschaft von Ulm bis zum Bodensee, sowie Touristen und Besucher. Der aktuelle Zustand ist ein Standortnachteil für die Region und schadet aufgrund der bestehenden Erreichbarkeitsdefizite den Städten und der Wirtschaft. Ein wirtschaftlicher Schaden für den Flughafen Friedrichshafen wird sogar gutachterlich nicht ausgeschlossen.

Die B 30 von Biberach/Jordanbad bis Enzisreute/Egelsee ist eine echte Ausbaulücke im großräumigen Verkehrsnetz Deutschlands (Stufe 1-Kernnetz) - zwischen den Oberzentren Ulm und Ravensburg. Direkt nördlich von Biberach/Jordanbad und südlich von Enzisreute/Egelsee ist die B 30 autobahnähnlich ausgebaut. Es handelt sich damit um eine der letzten echten und bedeutenden Ausbaulücken im großräumigen Verkehrsnetz in Deutschland. Mit weiteren Ausbauten der B 30 bei Ravensburg-Süd, Meckenbeuren und Neu-Ulm wird diese Ausbaulücke immer mehr zu einem noch größeren Engpass - mit noch mehr Staus, mehr Unfällen und einer noch höheren Belastung der Menschen in den Orten.

Die Orte Gaisbeuren und Enzisreute sind heute bereits eine der am höchsten belasteten Ortsdurchfahrten Deutschlands - mit ca. 21.700 Kfz im Jahresdurchschnitt aller Tage und sogar ca. 22.700 Kfz im Durchschnitt aller Werktage - davon ca. 2.000 Lkw. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von Ortsdurchfahrten beträgt hingegen nur 7.240 Kfz, davon 341 Lkw. Die für eine Ortsdurchfahrt sehr hohe Verkehrsbelastung führt zu einer enormen Trennwirkung in den Orten. Aufgrund der häufigen Staus kommt es zu Ausweichverkehr auf benachbarte Orte, Ortsteile, Wohngebiete und auf Fuß-, Rad- und Wirtschaftswege. Dort werden Menschen ebenfalls unnötigerweise belastet.

In Gaisbeuren gibt es laut dem Lärmaktionsplan der Stadt Bad Waldsee über 1.100 Lärmbetroffene durch die B 30 - Lärm macht nicht am Fahrbahnrand halt. Die Belastung beträgt am Tage zum Teil ca. 80 dB(A) - der mehr als 20-fachen Belastung der gesetzlich zulässigen Höchstbelastung von 59 dB(A) (logarithmische Skalierung).

Auf den bereits voll ausgebauten Abschnitten der B 30 liegt die Verkehrssicherheit deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Jedoch ereignen sich auf den nicht ausgebauten Abschnitten der B 30 im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich viele besonders schwere Unfälle. Von 2006 bis 2014 ereigneten sich zwischen Biberach/Jordanbad und Enzisreute/Egelsee mehr als 162% mehr tödliche Unfälle, als im Bundesdurchschnitt auf Bundesstraßen. Auch die Anzahl der Schwerverletzten lag ca. 47% über dem Bundesdurchschnitt. Der Streckenabschnitt der B 30 bei Gaisbeuren und Enzisreute ist zudem derjenige im Zuge der gesamten B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen mit den meisten Schwerverletzten. Zusätzlich ereignen sich im Waldstück bei Enzis-

reute auffällig viele Unfälle mit Todesfolge.

Welche Vorteile hat ein Ausbau?

Der Vorteil besteht in der Behebung der bestehenden Probleme bzw. in deren erheblichen Abminderung.

Welche Alternativen gibt es?

Zu einem Ausbau der B 30 gibt es nach aktuellem Stand keine ausreichend wirksame Alternative. Ab einer entsprechend hohen Verkehrsbelastung lässt sich über einen Streckenabschnitt ohne Ausbau nicht unbegrenzt mehr Verkehr abwickeln. Ähnlich, wie durch einen Abfluss nur eine bestimmte Menge Wasser abfließen kann. Wird der Zufluss zu stark, staut sich das Wasser und läuft über. Die bestehenden Probleme an der B 30 können aufgrund der bereits hohen Verkehrsbelastung durch Alternativen nur noch abgemindert, aber nicht gelöst werden. Das heißt ohne Ausbau, wird es weiterhin zu Problemen kommen.

Um Alternativen zu prüfen, hat u.a. die grün-rote Landesregierung von Baden-Württemberg in den letzten Jahren Gutachten in Auftrag gegeben. Jedes Gutachten bestätigt einen Ausbaubedarf.

Mit dem Gutachten "Bundesverkehrswegeplan 2015 - Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen" von Brilon, Bondzio, Weiser in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum - bundesweit führende Verkehrswissenschaftler - hat das Landesverkehrsministerium zuletzt für ca. 50.000 Euro einen Ausbaubedarf u.a. an der B 30 besonders kritisch prüfen lassen. Die Gutachter und Verkehrswissenschaftler kommen zu dem Ergebnis, dass eine ausreichende und nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme an der B 30 bei Gaisbeuren und Enzisreute nur noch über den Bundesverkehrswegeplan möglich ist. Zwischenlösungen reichen aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung nicht mehr aus. Ebenfalls bestehe ein Ausbaubedarf von Bad Waldsee über Hochdorf bis Biberach/Jordanbad, wenn auch von Bad Waldsee bis Hochdorf zunächst nur 3-streifig. Ähnliche Ergebnisse lieferten bereits der Verkehrsentwicklungsplan und Lärmaktionsplan der Stadt Bad Waldsee.

Wurde ein Ausbaubedarf an der B 30 gut genug geprüft?

Es gibt bundesweit kaum ein Projekt, dessen Bedarf und Alternativen in den letzten Jahren intensiver geprüft wurde, als die B 30 von Enzisreute/Egelsee bis Biberach/Jordanbad. Für das Gemein-

degebiet von Bad Waldsee liegen neben mehreren Alternativenprüfungen mehrere Verkehrsuntersuchungen vor. Jedes bisherige Gutachten bestätigt einen Bedarf.

Warum ist für Gaisbeuren eine Umgehung geplant?

Bei den Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute handelt es sich in erster Linie um einen Aus- und abschnittswisen Neubau der B 30 im Zuge der Achse Ulm-Friedrichshafen - im Teilabschnitt Bad Waldsee bis nördlich Baidnt - Ausbauende beim Egelsee. Es handelt sich nicht um reine Ortsumgehungen.

Der Ausbau der B 30 von Bad Waldsee bis nördlich Baidnt war im 2. Bedarfsplan der Bundesfernstraßen vom 5. August 1976 noch als Ausbau mit Neubau um die Orte Gaisbeuren und Enzisreute enthalten. Der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben ließ jedoch Ende der 70er Jahre ein Gutachten erstellen, in dem ein kreuzungsfreier, autobahnähnlicher Ausbau durch Gaisbeuren und Enzisreute mit Abriss der dort stehenden Häuser, Gehöfte und weiterer Gebäude, untersucht wurde. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass ein solcher Ausbau durch die Orte, aufgrund der zu erwartenden Lärm- und Abgasbelastung, sowie der Existenzgefährdung der gastronomischen Betriebe nicht vertretbar sei. Trotz der Warnung der Gutachter wurde mit dem Bundesverkehrswegeplan 1980 die Umfahrung von Gaisbeuren und Enzisreute gestrichen. Statt dessen sollte durch die Orte kreuzungsfrei autobahnähnlich ausgebaut werden. Dies führte schlussendlich zum kompletten Stillstand der Planung. Zumal vom Bundesverwaltungsgericht entschieden wurde, dass, wenn ein Ausbau angemeldet wird, dies ein Beleg dafür sei, dass keine andere Lösung notwendig ist.

Erst 2003 kam in der Region das böse Erwachen, dass bei Gaisbeuren und Enzisreute ein immer größerer Engpass entsteht. Es wurde wieder über eine Umfahrung nachgedacht. Um zu verdeutlichen, dass eine Umfahrung gewünscht ist, entstand aus dem ursprünglichen Aus- und abschnittswise Neubau der B 30 von Bad Waldsee bis nördlich Baidnt die Projekte "Ortsumgehung Gaisbeuren" und "Ortsumgehung Enzisreute". Zunächst war für die B 30 im Referentenentwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2003 dann auch der Vordringliche Bedarf vorgesehen. Die Landkreise Biberach und Ravensburg gaben jedoch anderen Projekten in den Kreisen den Vorrang und tauschten die B 30 dafür ein, so dass die B 30 von Enzisreute/Egelsee bis Biberach/Jordanbad - inklusive Gaisbeuren und Enzisreute - im Bundesverkehrswegeplan 2003 in den Weiteren Bedarf kamen. Die vorgezogenen Projekte sind heute fast alle fertiggestellt oder im Bau.

Was ist eine Ortsumgehung?

Ortsumgehung bedeutet, dass ein innerörtlicher Streckenabschnitt vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Wie die Lösung dazu aussieht ist nicht vorgegeben. So kann eine Ortsumgehung auch eine Tieferlegung, Untertunnelung oder eine Kombination aus beidem sein.

Warum wurde Gaisbeuren von der Landesregierung schlecht bewertet?

Die grün-rote Landesregierung hat Gaisbeuren und Enzisreute bei ihrer Priorisierung der Projekte für den Bundesverkehrswegeplan 2015 pauschal in eine Kategorie mit Projekten des Weiteren Bedarfs eingestuft, weil beide Umgehungen im bisherigen Bundesverkehrswegeplan 2003 im Weiteren Bedarf enthalten sind. Eine Prüfung, ob diese Einstufung angemessen ist, erfolgte nicht. Im Anschluss stellte die Landesregierung diese Projekte ohne weitere Prüfung ganz nach hinten. Weil die 4-streifigen Umgehungen für Gaisbeuren und Enzisreute in dieser Gruppe ausschließlich mit 2-streifigen Projekten verglichen werden, kommt es zudem zu Punktabzügen, wegen höherer Kosten pro Kilometer und einem höheren Flächenverbrauch gegenüber 2-streifigen Projekten. Außerdem wurden vermehrt Punkte bei der Verkehrssicherheit und für Umweltaspekte abgezogen. Zudem wurden die lärmbeeinträchtigten Einwohner auf die Länge der geplanten Umgehungen pro Kilometer verteilt, wodurch Gaisbeuren und Enzisreute schlechter bewertet werden, als Projekte, bei denen weniger Anwohner betroffen, allerdings die Projekte kürzer sind. Schließlich folgten Punktabzüge, weil für Gaisbeuren und Enzisreute keine amtliche Luftschadstoffmessung vorlag.

Ist diese Priorisierung sachgerecht?

Nein. Eine unvoreingenommene Priorisierung erfolgte nicht. Durch die Vorgruppierung vor der Priorisierung spielen u.a. der verkehrliche Bedarf, bestehende Probleme und Anwohner gegenüber allen Projekten keine Rolle. Innerhalb der Gruppen werden Projekte verglichen, die oft nicht vergleichbar sind. Dadurch kommt es bei bestimmten Projekten zu massiven Punktabzügen. Die Anwohner werden anhand der Länge eines Projektes herunter- oder hochgerechnet. Es werden Punkte abgezogen, weil keine amtlichen Messungen vorliegen, was jedoch nicht bedeutet, dass keine Belastung besteht. Die Netzfunktion, Lückenschlüsse und Raumordnerische Defizite bleiben unberücksichtigt.

Warum hat die Landesregierung die B 30 nicht vollständig für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?

Für einen 4-streifigen Ausbau von Bad Waldsee-Süd bis Hochdorf bestehe bis 2030 kein verkehrlicher

Bedarf. Allerdings sei von Bad Waldsee-Nord bis Hochdorf ein abschnittswise 3-streifiger Ausbau zwischen den Orten notwendig. 3-streifige Ausbauten könnten jedoch nicht für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden, teilte das Landesverkehrsministerium bereits mehrfach mit.

Bei Gaisbeuren und Enzisreute, sowie von Hochdorf bis Biberach/Jordanbad sei im Jahr 2030 selbst bei einem 3-streifigen Ausbau außerorts noch mit massiven verkehrlichen Problemen zu rechnen. Erst ein 4-streifiger Ausbau kann die vorhandene und in Zukunft zu erwartende Verkehrsbelastung aufnehmen. Eine Lösung ist damit nur über den Bundesverkehrswegeplan möglich. Das Land hat deshalb diese drei Projekte beim Bund angemeldet.

Dieser Entscheidung des Landes liegt vor allem das Gutachten "Bundesverkehrswegeplan 2015 - Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen" von Brilon, Bondzio, Weiser in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum zu Grunde.

Stimmen diese Aussagen?

Die Aussagen der Gutachter und Verkehrswissenschaftler entsprechen dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik. Die Aussagen der Landesregierung stimmen jedoch nicht ganz: Die Gutachter prüften von Bad Waldsee bis Hochdorf einen durchgängig 3-streifigen und kreuzungsfreien Ausbau ohne Orte und Unterbrechungen. Die Ortsbereiche - vor allem Oberessendorf - wurden nicht untersucht. Die Gutachter gaben die Empfehlung detailliert zu prüfen, ob ein 3-streifiger Ausbau von Bad Waldsee-Nord bis Hochdorf einem 4-streifigen Ausbau vorzuziehen ist. Erst nach dieser detaillierten Abwägung der Vor- und Nachteile könne eine belastbare Aussage getroffen werden, ob ein 3-streifiger Ausbau einem 4-streifigen Ausbau vorzuziehen ist bzw. ob ein 3-streifiger Ausbau durchgängig oder nur abschnittswise notwendig ist. Die Landesregierung behauptet jedoch, dass ein abschnittswise 3-streifiger Ausbau zwischen den Orten von Bad Waldsee-Nord bis Hochdorf ausreiche.

Warum trotz festgestelltem Bedarf insbesondere von Bad Waldsee-Nord bis Oberessendorf keine Anmeldung erfolgte, ist nicht nachvollziehbar. Bundesweit wurden 161 3-streifige Projekte beim Bund angemeldet und angenommen.

Wie geht es weiter?

Projekte der B 30 die bis jetzt nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet und nicht vom Bund nachgefordert wurden, werden mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr aufgenommen. Das heißt, von Bad Waldsee bis Hochdorf wird es bis auf wenige weitere

3-streifige Ausbauten zwischen den Orten bis ca. 2040-2050 keine endgültige Lösung geben. Wie die angemeldeten Projekte vom Bund bewertet werden bleibt abzuwarten.

Wie können sich Bürger beteiligen?

Der Bund führt für den Bundesverkehrswegeplan 2015 eine eigene Bewertung der Projekte durch. Voraussichtlich im Herbst wird die Bewertung abgeschlossen. Sechs Wochen lang können sich dann Behörden und die Öffentlichkeit schriftlich oder online zu den Gesamtplanauswirkungen äußern. Die Unterlagen und Bewertungsergebnisse werden im Internet veröffentlicht und sollen an diversen Stellen öffentlich ausgelegt werden. Dabei soll auch offengelegt werden, welche Alternativen zu einem Projekt geprüft wurden und warum ein Projekt wie bewertet und eingestuft wurde.

Der Bund beabsichtigt die B 30 komplett neu und unvoreingenommen zu prüfen und zu priorisieren. Dadurch kann der Bund zu einer anderen Bewertung als das Land kommen. Die Länderverkehrsminister fordern jedoch eine intensive Einbindung bei der Priorisierung des Bundes.

Welche Folgen hat ein Bundesverkehrswegeplan?

Mit dem Bundesverkehrswegeplan wird darüber entschieden, ob ein Handlungsbedarf besteht und wie dringend etwas unternommen werden soll. Es wird nicht entschieden, wie ein Projekt realisiert wird. Die konkrete Trassenführung ergibt sich erst aus der nachfolgenden Planung, vorausgesetzt ein Projekt wird als vordringlich aufgenommen. Die nachfolgende Planung kann noch 15 bis 20 Jahre dauern. Deshalb müssen in den nächsten Jahren unabhängig einer langfristigen Lösung auch kurz- bis mittelfristige Zwischenlösungen umgesetzt werden. Wird ein Projekt nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen oder kommt es nur in den Weiteren Bedarf ist es um weitere ca. 10-15 Jahre verhindert.

Woher haben Sie diese Informationen?

In den letzten Jahren haben Bund, Land, Kreise, Region und Gemeinden zahlreiche Gutachten in Auftrag gegeben. Weitere Informationen sind auf den Internetseiten der Verkehrsministerien des Bundes und Landes abrufbar, sowie in Dokumenten des Bundestages und baden-württembergischen Landtages verfügbar. Statistische Informationen können vom Statistischen Bundesamt, Statistischen Landesamt Baden-Württemberg und der Bundesanstalt für Straßenwesen bezogen werden. Auskünfte erteilen Polizei, Regionalverband Bodensee-Oberschwaben und die zuständigen Kommunal-, Kreis-, Bundes- und Landesbehörden.