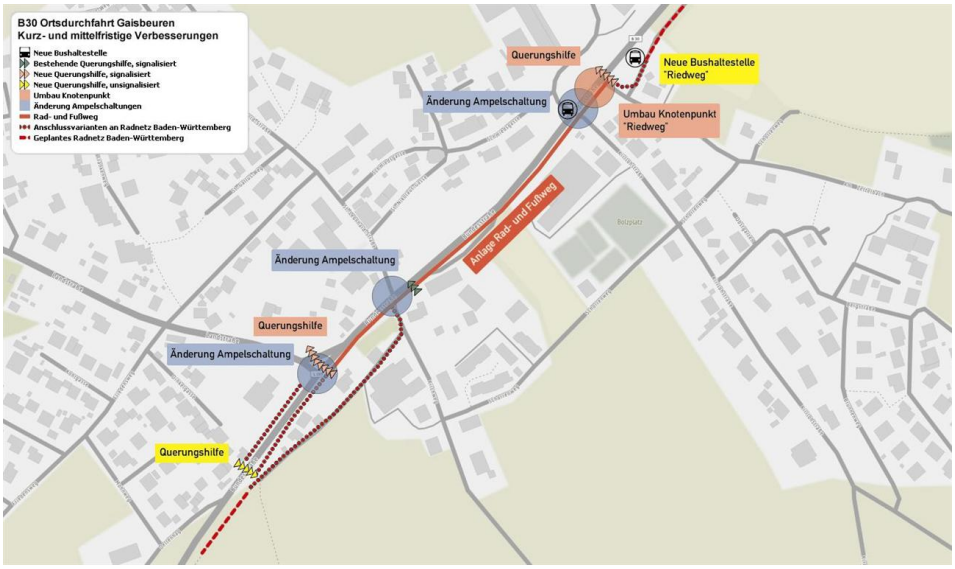
B30 Insider

EHRLICH • KOMPAKT

Nr. 21 | Zeitung der "Initiative B 30" | Januar - April 2017

Verbesserungsmaßnahmen vorgestellt



Nach mehrjähriger Untersuchung sind kurz- und mittelfristige Verbesserungsmöglichkeiten an der B30-Ortsdurchfahrt Gaisbeuren vorgestellt worden. Ampeln sollen neu geschaltet werden, Querungsmöglichkeiten und ein Rad- und Fußweg entstehen. Zur Diskussion steht auch der Umbau des Knotenpunkts "B30/Riedweg", sowie die Anlage einer neuen Bushaltestelle.

(Grafik: ff, Grundlage Maßnahmenkonzept der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft, Hintergrundkarte: Stamen OSM, Lizenz: CC BY 3.0)

(Gaisbeuren) - Nach mehrjähriger Untersuchung sind im Oktober mögliche kurz- und mittelfristige Verbesserungsmaßnahmen an der B 30 Ortsdurchfahrt Gaisbeuren vorgestellt worden. Im Auftrag der Stadt Bad Waldsee erarbeitete die Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner das grundlegende Konzept. Im Auftrag des Landkreises Ravensburg untersuchte das Ingenieurbüro Wolffram aus Stuttgart die verkehrlichen Auswirkungen.

Zahlreiche Probleme festgestellt

Die gesamte Ortsdurchfahrt Gaisbeuren wurde untersucht. Die aktuelle Lage wurde anhand von Verkehrszählungen analysiert. Die heutige Situation ist hochbelastet und die Verkehrsprognose zeigt, dass es nicht besser werde. Insbesondere wurden folgende Probleme festgestellt: Rückstau bis Bad Waldsee-Süd am Morgen, Rückstau bis Enzisreute am Abend, Fehlende Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer, kein Radweg, schmale Gehwege, teilweise kein Gehweg, kritisches Einbiegen von der St.-Leonhard-Straße und dem Kirchweg, auffallend hoher Schleichverkehr in der Schmiedsgasse und im Mohnweg. Als kritisch werden die Knotenpunkte "B 30/L 285" und "B 30/Riedweg" bewertet.

Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr

Auf dieser Basis ist das Konzept erarbeitet worden. Einerseits soll der Verkehrsfluss auf der B 30 verbessert werden. Andererseits ist das Konzept auf Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer ausgelegt. So sind zusätzliche Querungen an den Knotenpunkten B 30/L 285 und B 30/Riedweg, sowie am südlichen Ortseingang vorgesehen. Die Fußgängerampel im Bereich der St.-Leonhard-Straße bleibt erhalten. Eine Fußgänger- und Radverkehrsunter- oder -überführung wird nicht weiterverfolgt. Zum einen gebe es in der Regel Probleme bei der Akzeptanz von...

In dieser Ausgabe

Bedarfsplan 2016

- Bundestag beschließt Ausbaugesetze (Seite 6)
- Die Projekte in der Region (Seite 8)
- Debatte im Bundestag (Beilage)
- Steckbriefe (Beilage)

Bund übernimmt Verwaltung

- Verwaltung der Bundesfernstraßen wird neu geregelt (Seite 36)

Fortschritte bei Meckenbeuren

- Verkehrliche Vorzugsvarianten vorgestellt (Seite 42)

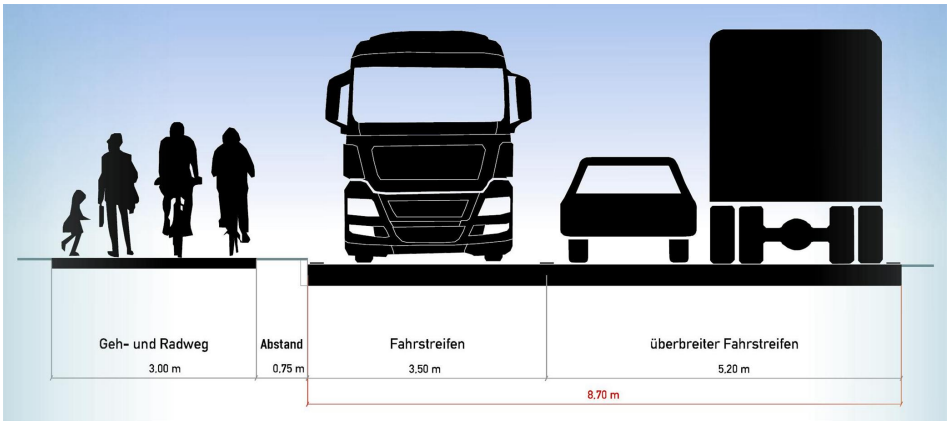
Editorial

Ein ereignisreiches Quartal liegt hinter uns:

Nach mehr als dreijähriger Untersuchung liegen Vorschläge für kurz- und mittelfristige Verbesserungsmaßnahmen an der B 30-Ortsdurchfahrt Gaisbeuren vor. Fortschritte gibt es auch bei Meckenbeuren: Das Regierungspräsidium stellte verkehrliche Vorzugsvarianten vor.

Große Fortschritte gibt es beim Bundesverkehrswegeplan. Nach rund siebenjähriger Vorbereitungszeit und des Beschlusses im Bundeskabinett im August, erfolgte im Dezember der Beschluss von Bundestag und Bundesrat. Die neuen Bedarfspläne werden voraussichtlich bis 2031 das Maß aller Dinge in der Entwicklung des Verkehrsnetzes des Bundes sein. Die "Initiative B 30" dankt allen Beteiligten für ihre wohlwollenden Unterstützung. Nachhaltige Verbesserungen können auf einigen Abschnitten geplant werden.

Dies und vieles mehr erwartet Sie in dieser Ausgabe. (ff)



Von der Einmündung der Landesstraße 285bis zur Straße "Am Zettelbach" soll auf der östlichen Fahrbahnseite ein gemeinsamer zweiseitiger Rad- und Gehweg entstehen - mit 3 m Breite. Die Fahrbahnbreite der B 30 soll dazu auf 8,70 m reduziert werden. Statt Abbiegestreifen wird es zukünftig einen überbreiten Fahrstreifen geben. Abbiegende Fahrzeuge können sich links einordnen und nachfolgende Fahrzeuge rechts vorbeifahren. Der neue Rad- und Gehweg schließt eine Lücke im RadNetz Baden-Württemberg.

(Grafik: ff)

...Fußgängern und Radfahrern. Andererseits wären sehr lange Rampen und damit lange Wege notwendig.

Anlage Rad- und Gehweg

Die Fahrbahnbreite der B 30 soll von heute rund zehn Metern auf 8,70 Meter verringert werden. Dadurch wird auf der östlichen Fahrbahnseite Platz für einen Zweirichtungsgeh- und -radweg zwischen der Straße "Am Zettelbach" und der Einmündung der L 285 geschaffen. Der neue Rad- und Gehweg schließt eine Lücke im RadNetz Baden-Württemberg. Auch Kreisverkehre an den Knoten B 30/L 285 und B 30/Riedweg wurden untersucht. Jedoch wären aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung reguläre Kreisverkehre überlastet. Die Einrichtung von Abbiegespuren - beispielsweise von der B 30 auf die Landesstraße 285 in Richtung Aulendorf - habe ebenfalls keine positiven Auswirkungen.

Optimierung Ampeln

Durch die Optimierung der Signalsteuerung an den Ampeln könnte der Verkehr auf der B 30 bei Tempo 50 durch eine "Grüne Welle" in Pulks möglichst ohne Halt durch den Ort geleitet werden. Eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit tagsüber z.B. auf 30 km/h ist nicht möglich: Dadurch würde der Verkehr schlechter fließen. In der Ortsdurchfahrt Gaisbeuren gibt es sehr viel Schwerlastverkehr, der schwerfällig anfährt und den Verkehrsfluss unterbricht. Im Tagesverlauf könnten abhängig von der Verkehrsbelastung unterschiedliche Signalprogramme eingesetzt werden. Dies habe laut Simulation bei den heutigen Verkehrszahlen nur geringfügige Änderungen der Verkehrsqualitäten in den Nebenrichtungen zur Folge: Die Wartezeiten werden sich etwas erhöhen.

Umgestaltung Knotenpunkt B 30/Riedweg/Kirrlohstraße/Am Zettelbach

Die Umgestaltung und Vollsignalisierung des Knotens B 30/Riedweg sollte unter den Aspekten der Verkehrssicherheit, Überquerbarkeit und Anbindung des neuen Gewerbegebiets Taläcker weiter untersucht werden. Eventuell führe dies dazu, dass die Kirrlohstraße nicht mehr an die B 30 angeschlossen sein wird. Zur Diskussion steht der Umbau zu einer Kreuzung. Dazu müsste der Riedweg direkt an die Straße "Am Zettelbach" angeschlossen werden. Andererseits ist der Umbau zu einem Doppel-T-Knoten denkbar mit Anschluss des Riedwegs und der Straße "Am Zettelbach" an die B 30. In beiden Fällen ist jedoch eine Zufahrt von der Kirrlohstraße auf die B 30 möglicherweise nicht mehr möglich.

Neuordnung der Bushaltestellen

In der Überlegung ist auch, eine neue Bushaltestelle am Riedweg einzurichten und die bestehende Bushaltestelle an der B 30 in der Ortsmitte eventuell aufzugeben. Damit verbunden wäre die Umgestaltung der bisherigen Bushaltebuchten an der B 30 zu Grünflächen. Fahrgäste, die nach Aulendorf und...

Lkw-Maut-Ausweichverkehr in der Region rückläufig

(Berlin / Region) - Der Lkw-Maut-Ausweichverkehr auf Bundesstraßen ist von 2011 bis 2014 nahezu unverändert geblieben. In der Region ist der Lkw-Maut-Ausweichverkehr rückläufig. Das geht aus dem neuesten Bericht (vom 30.11.2016) über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut hervor (Bundestagsdrucksache 18/10567).

Insgesamt ist der mautbedingte Lkw-Ausweichverkehr weiterhin kein Flächenproblem. Betroffen sind vor allem gut ausgebaute Strecken, wo es zu wenigen Zeitverlusten kommt. Laut dem Bericht zur Untersuchung der Bundesstraßenmaut hat die zum 1. August 2012 eingeführte Bundesstraßenmaut auf ca. 1.100 km Bundesstraßen kaum zu signifikanten Verlagerungen geführt. An ca. 1,5 % aller Bundes- und Landesstraßen ist der Mautausweichverkehr signifikant zurückgegangen und wurde im Wesentlichen auf die Autobahnen zurückverlagert. Diese Ergebnisse konnten in der aktuellen Untersuchung zum Stand 2014 im Wesentlichen bestätigt werden.

Noch vor elf Jahren gehörte die B 30 zu den am stärksten vom Lkw-Maut-Ausweichverkehr betroffenen Strecken in Baden-Württemberg. Diese Entwicklung ist rückläufig. Gleichzeitig ist der mautbedingte Lkw-Ausweichverkehr auf nahezu allen Bundesstraßen in der Region zurückgegangen.

Weiterhin besonders betroffene Streckenabschnitte (min. 50 Lkw Ausweichverkehr pro Tag):
B 30 Ulm - Wiblingen
B 30 Biberach - Appendorf
B 30 Unter- bis Oberessendorf
B 30 Bad Waldsee
B 30 Weingarten - Ravensburg-Nord
B 32 Herbertingen - Bad Saulgau
B 32 Ravensburg - Wangen
B 33 Ravensburg - Meersburg
B 311 Erbach - Geisingen (A 81)
B 312 Riedlingen - Berkheim (ff) [Q1]

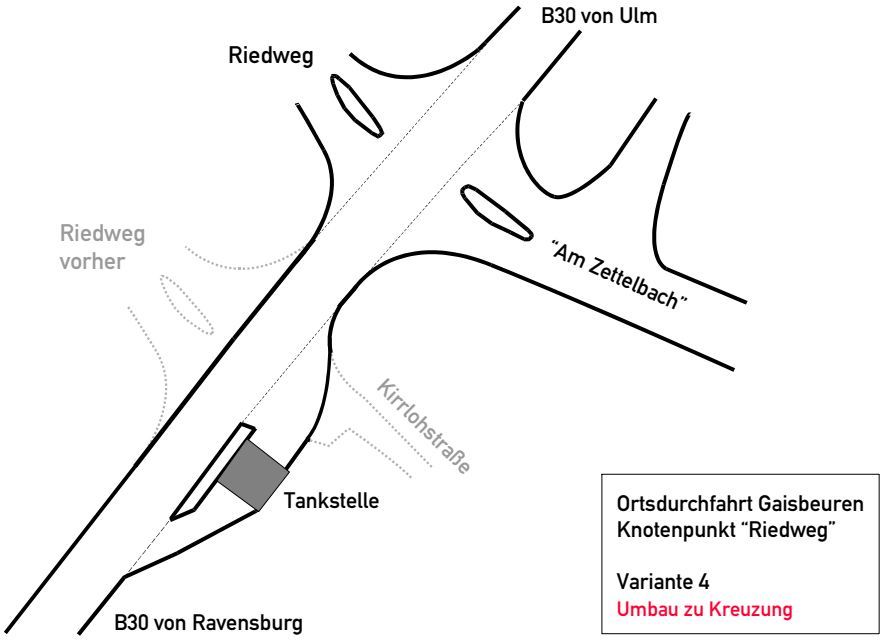
Vorkaufsrecht beschlossen

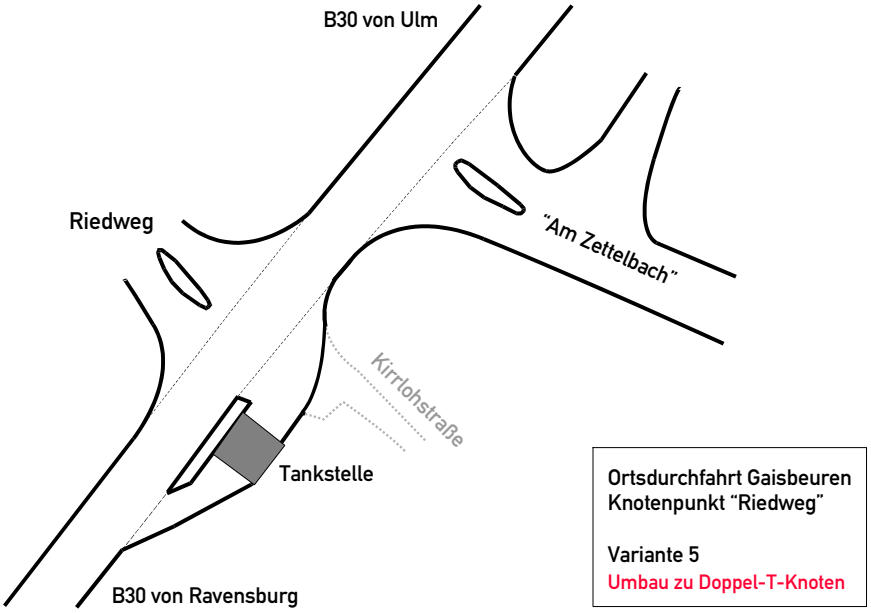
(Bad Waldsee / Gaisbeuren) - Der Gemeinderat Bad Waldsee hat in seiner Sitzung im Dezember eine Satzung für ein besonderes Vorkaufsrecht an drei Grundstücken im Bereich des Riedweges und der B 30 in Gaisbeuren einstimmig beschlossen. Dabei handelt es sich um das Flurstück 85 (an der B 30 und am Riedweg) und Teilflächen der Flurstücke 87/1 (Riedweg) und 78/2 (Teil eines Betriebsgeländes entlang des Riedwegs).

Damit ist die Stadt Bad Waldsee ermächtigt, die bezeichneten Flächen bei Bedarf zu kaufen. Sie stehen im Zusammenhang mit einer Verbesserungsmaßnahme an der B 30-Ortsdurchfahrt Gaisbeuren. Konkret ist angedacht den Knotenpunkt "Riedweg" umzugestalten. Dazu gibt es zwei Varianten: Den Umbau zu einer Doppel-T-Einmündung oder einer Kreuzung mit der Straße "Am Zettelbach". Die bezeichneten Flächen werden für den Fall benötigt, dass die Entscheidung zu Gunsten der Kreuzung fällt. (ff) [Q2]

Anschlüsse werden wieder beplant

(Bad Waldsee / Haisterkirch) - Die geplanten Anschlüsse der L 316 und L 300 an die B 30 bei Bad Waldsee werden wieder beplant. Die entsprechende Planstelle im Regierungspräsidium Tübingen sei wieder besetzt, teilte Ortsvorsteherin Rosa Eisele im Dezember in der Sitzung des Ortschaftsrates Haisterkirch mit. Ziel sei es das Planfeststellungsverfahren baldmöglichst abzuschließen. Die neuen Anschlüsse sollen die Kernstadt Bad Waldsee weiter vom Durchgangsverkehr entlasten. Höhere Belastungen kommen jedoch auf Haisterkirch, Haidgau, Gaisbeuren und Enzisreute zu. In Haisterkirch kämpft eine Bürgerinitiative gegen den Anschluss der L 300. Die L 300 führt von Bad Waldsee über Haisterkirch, Haidgau und die L 314 nach Bad Wurzach, die L 316 von Bad Waldsee nach Wolfegg. (ff) [Q3]





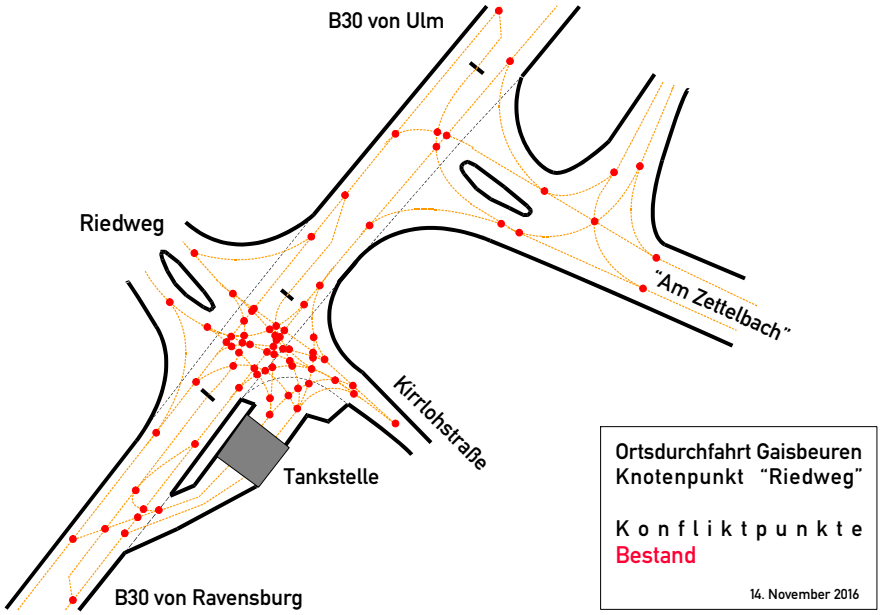
Für die Umgestaltung des Knotenpunkts "B 30/Riedweg" wurden fünf Varianten untersucht: (1) Umbau zu einem 5-armigen Kreisverkehr, (2) Umbau zu einem 4-armigen Kreisverkehr, (3) Vollsignalisierung, (4) Umbau zu einer Kreuzung (obere Abbildung) und (5) Umbau zu einem Doppel-T-Knoten (untere Abbildung). Die Untersuchung ergab: Die Varianten 1 bis 3 wären überlastet und sind deshalb ungeeignet. Weiterverfolgt werden die Varianten 4 und 5.

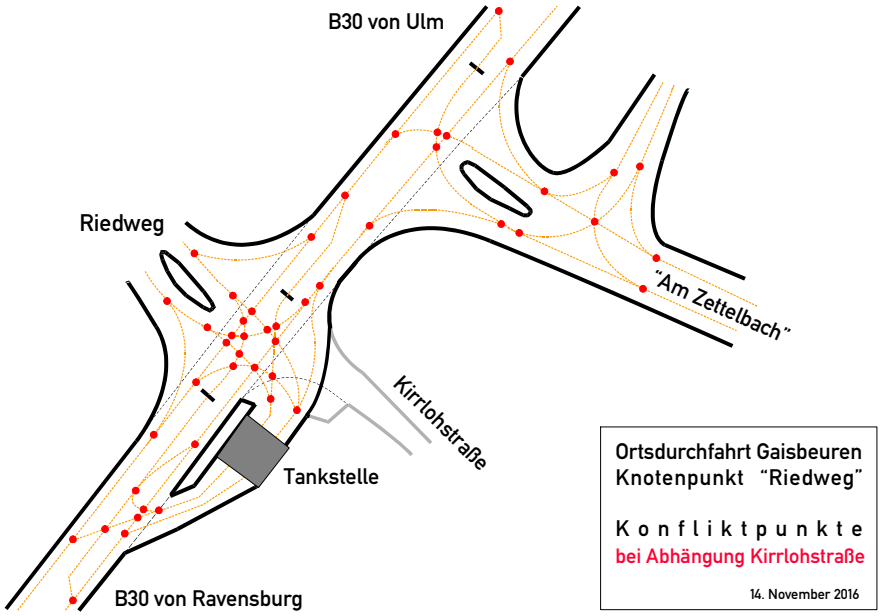
(Grafiken: ff)

...Bad Wurzach wollen, sollen dann an der neuen Haltestelle am Riedweg oder der bestehenden Haltestelle "Raiba" ein- und aussteigen. Der Schnellbus Bad Waldsee - Ravensburg soll jedoch nur an der neuen Haltestelle am Riedweg halten.

Kurzfristig Optimierung der Ampelschaltungen

Als kurzfristige Maßnahmen können die Koordinierung der Ampeln und die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h umgesetzt werden. Derzeit gilt eine Geschwindigkeit von 60 km/h, die im Durchschnitt jedoch nicht erreicht wird. Insgesamt könnte damit der Verkehr auf der B 30 besser fließen. Der auf die B 30 auffahrende Verkehr von der Straße "Am Zettelbach" müsse allerdings geringfügig länger warten. Mittelfristig sollen die weiteren Maßnahmenvorschläge in Abstimmung mit den Beteiligten folgen...





Bei einer Schließung der Zufahrt der Kirrlohstraße reduzieren sich die Konfliktpunkte. Konfliktpunkte sind Punkte, an denen eine potentielle Unfallgefahr besteht. Vor der Schließung der Kirrlohstraße muss das Problem der Zufahrt zur Spedition geklärt werden. Bei vergangenen Sperrungen kam es zu Problemen: Zäune und Mauern wurden angefahren, ein Verkehrszeichen musste versetzt werden, Lkw kamen von der Fahrbahn ab und blieben stecken.

(Grafiken: ff)

Weitere Maßnahmen möglich

Offen sind noch Maßnahmen gegen den Ausweichverkehr zur Stauumfahrung auf Wohngebiete. Morgens wurde eine auffallend hohe Belastung in der Schmiedsgasse und abends im Mohnweg festgestellt. Zur Diskussion steht ebenfalls noch die Führung des Radverkehrs zwischen der Einmündung der L 285 und dem südlichen Ortseingang. Von dort sieht das RadNetz Baden-Württemberg die Weiterführung nach Ravensburg vor. Die Ergebnisse aus der vorgenommenen Verkehrsuntersuchung sollen für die Umsetzung des Lärmaktionsplanes genutzt werden.

Verbesserungen nur von kurzer Dauer

Eine nachhaltige Ortsentlastung ist allerdings nur über den Bundesverkehrswegeplan möglich. Die Untersuchungen zeigen, dass mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen die Situation nur für kurze Zeit verbessert werden kann. Mit zunehmender Verkehrsstärke wird sich die Situation wieder erheblich verschlechtern. Sowohl auf der B 30, als auch den Zufahrten werden sich die...

Lkw-Maut wird auf alle Bundesstraßen ausgeweitet

(Berlin) - Der Bundestag hat im Dezember die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen beschlossen. Voraussichtlich ab dem 1. Juli 2018 müssen Lkw auf allen Bundesstraßen Maut zahlen.

Zurzeit erhebt der Bund die Lkw-Maut auf rund 12.800 Kilometer Bundesautobahnen sowie auf rund 2.300 Kilometer autobahnähnlichen Bundesstraßen. Der Großteil des rund 39.000 Kilometer langen Bundesstraßennetzes ist bisher mautfrei. Um die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern will die Regierung die Nutzerfinanzierung konsequent vorantreiben.

Die Bundesregierung will bis spätestens Ende 2017 eine Ausweitung der Maut auf Fernbusse sowie auf kleine Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 7,5 Tonnen prüfen.

An den Bundesstraßen wird es auch in Zukunft keine Kontrollbrücken geben, wie dies auf den Autobahnen üblich ist. Bisher wird auf mautpflichtigen Bundesstraßen mit mobilen und portablen Kontrollen die Einhaltung der Mautpflicht überprüft. Zukünftig sollen an Bundesstraßen Kontrollsäulen die mobile Kontrolle ergänzen. (ff) [Q4]

Neues Autobahnverzeichnis

(Bergisch Gladbach) - Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat zum Stichtag 1. September 2016 ein neues Bundesautobahnverzeichnis herausgegeben. Es enthält auf rund 200 Tabellenseiten detaillierte und aktuelle Informationen. Dargestellt sind etwa die Längen der einzelnen Autobahnen mit Kilometrierung, die Anschlussstellen inklusive Nummerierung, Rastanlagen, Parkplätze, Tankstellen und Nebenanlagen der Bundesautobahnen. Das neue Verzeichnis kann über die Internetseite der BASt bezogen werden, unter: www.bast.de (ff) [Q5]

Wirtschaft trifft Politik

(Wolfegg) - Die Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben traf sich im Oktober mit Kommunalvertretern aus dem Landkreis Ravensburg. Rund 60 Gäste waren nach Wolfegg gekommen, um die Arbeit der IHK kennenzulernen und miteinander ins Gespräch zu kommen. Dominierende Themen waren das Gewerbegebiet IKOWA an der A 96 bei Kißlegg, die Verkehrsanbindung, Breitband und Flüchtlinge.

Die Straßenanbindung sei auch im Landkreis Ravensburg mit der B 30 und B 32 als wichtige Erschließungs- und Transitachsen mit hohem Schwerverkehrsanteil ein Top-Thema. Die IHK setzt sich dafür ein, dass möglichst bald mit den Planungen des B 32 Molldiete-Tunnels in Ravensburg und der B 30 Ortsumfahrung Gaisbeuren/Enzisreute begonnen wird.

Allerdings verfüge das Land derzeit über zu wenige Planungsressourcen, wurde bemängelt. Der Landtagsabgeordnete Raimund Haser (CDU) ergänzte: Das Problem sei erkannt. Es werde daran gearbeitet neue Stellen zu besetzen. Allerdings sei der Markt für entsprechende Fachkräfte ziemlich leer gefegt und ein Job in der freien Wirtschaft oft lukrativer.

Zur mangelhaften Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Ravensburg äußerte sich Landrat Harald Sievers: In den Anstrengungen dürfe nicht nachgelassen werden. Die Elektrifizierung der Südbahn Ulm-Lindau und Allgäubahn München-Lindau bis 2023 seien Meilensteine, die den Landkreis ein großes Stück nach vorne bringen. Auch bei den Straßen müssten nun Schritt für Schritt die Defizite behoben werden. (ff) [Q6]

...Wartezeiten wieder erhöhen. Der längerfristige Nutzen von kurz- und mittelfristigen Verbesserungen liegt vor allem in der Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer sowie der Verkehrssicherheit.

Landkreis will Ampelschaltungen zügig ändern

Die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt und Technik der Stadt Bad Waldsee nahmen den Bericht zur Kenntnis. Ebenso die Absicht des Landkreises, die Ampeln zügig neu zu koordinieren und die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 50 zu reduzieren. Die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft soll ihre konzeptionellen Überlegungen weiterverfolgen. Den Umgestaltungsvarianten des Knotens Riedweg, bei denen die bestehende Anbindung der Kirrlohstraße an die B 30 möglicherweise aufgegeben werden müsste, stimmten die Ausschussmitglieder zu. Die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft wird mit den weiteren planerischen Untersuchungen beauftragt.

Bürger bringen Anregungen ein

Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger waren im November in das Dorfgemeinschaftshaus in Gaisbeuren gekommen. Die Ortschaft Reute-Gaisbeuren führte eine Bürgerfragestunde zu den kurz- und mittelfristigen Verbesserungsmaßnahmen durch.

Mehrfach vorgetragen wurde der Wunsch nach einem Kreisverkehr am Knoten Riedweg. Die vorgenommenen Untersuchungen zeigen jedoch, dass Kreisverkehre in Gaisbeuren überlastet wären.

Von der Aufgabe der bestehenden Bushaltestellen an der B 30 wurde abgeraten, ebenso von der Umgestaltung der Busbuchten zu Grünflächen. Die bestehenden Bushaltestellen werden neben dem Linienverkehr von Reisebussen, Fahrgemeinschaften und Trampern genutzt. Die bestehenden Bushaltestellen liegen zentral im Einzugsbereich eines Großteils der Gaisbeurer Bevölkerung. Der Marktbus kann aufgrund seiner Linienführung nur diese Bushaltestellen anfahren. Eine Ortschaftsrätin sprach sich ebenfalls für den Erhalt der Bushaltestellen aus.

Als kritisch bewertete ein Bürger die vorgesehene Fahrbahnbreite von 8,70 m. Dadurch sei beim Abbiegen eines Lkw, bei gleichzeitig nachfolgenden und entgegenkommenden Lkw, kein Durchkommen mehr möglich.

Gefährliche Rotlichtverstöße an der Einmündung der L 285 in die B 30 wurden vorgebracht und Kontrollen angeregt, wie auch ein Blitzer beim Gasthaus "Adler".

Thematisiert wurde die Schließung der Zufahrt der Kirrlohstraße. Einerseits könne sich die Verkehrssicherheit verbessern, andererseits gebe es für die ansässige Spedition keine geeignete Zufahrtsmöglichkeit mehr. Eine Bürgerin brachte vor, dass bei zurückliegenden Sperrungen ein Zaun angefahren wurde. Auch seien Lkw von der Fahrbahn abgekommen und stecken geblieben.

Ein Bürger vermisst Maßnahmen gegen den Schleichverkehr in der Schmiedsgasse und im Mohnweg.

Angeregt wurde Enzisreute in das Konzept einzubeziehen und den bisher gesperrten Kohlstattweg von Reute nach Enzisreute auszubauen und wieder zu öffnen. Dadurch könnte der Verkehr von Reute direkt nach Enzisreute fahren und müsse nicht mehr den Weg durch Gaisbeuren nehmen.

Ortschaftsrat fordert rasche Umsetzung

Der Ortschaftsrat gab eine Stellungnahme ab. Er drängt auf die Beibehaltung der Bushaltestellen, eine rasche Umsetzung der Querungshilfen sowie die Anlage des Fuß- und Radweges. Er bittet zu prüfen, wie der Schleichverkehr im Mohnweg und der Schmiedsgasse eingedämmt werden kann. (ff) [Q7]

Weitere Informationen zum Maßnahmenkonzept unter www.bad-waldsee.de in der Rubrik Bürger -> Kommunales -> Forum Zukunft B 30

Bundestag beschließt Ausbaugesetze

Der Deutsche Bundestag hat am Freitag, 2. Dezember 2016, die Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) beschlossen. Der Schwerpunkt des BVWP 2030 liegt auf der Stärkung des gesamten Verkehrsnetzes.
(Grafik: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

(Berlin) - Der Deutsche Bundestag hat am Freitag, 2. Dezember 2016, mit den Stimmen von CDU/CSU und SPD die Ausbaugesetze zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) beschlossen. Dabei handelt es sich um das sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes, das dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und das Gesetz über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes. Die Gesetze enthalten in den Bedarfsplänen die Projekte samt Priorisierung. Grüne und Die Linke stimmten geschlossen gegen das Fernstraßenausbaugesetz, bei den beiden anderen Gesetzen stimmten die Grünen dagegen, während sich Die Linke enthielt.

Fast 270 Milliarden Euro für die Verkehrsinfrastruktur

In den nächsten 15 Jahren sollen über 1.000 Verkehrsprojekte in Deutschland umgesetzt oder begonnen werden - mit einem Gesamtvolumen von mehr als 270 Milliarden Euro. Rund 70 Prozent der Gelder fließen in Erhalt und...

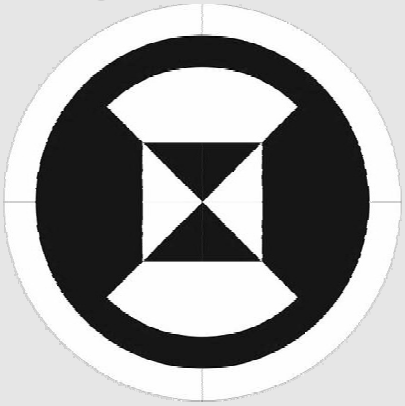
269,6 Mrd. Euro sollen bis 2030 in das deutsche Verkehrsnetz investiert werden - mehr Geld als je zuvor. (Grafik: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Aktualisierung: ff)

Verkehr in Zahlen 2016/2017 erschienen

(Berlin) - Seit mehr als vierzig Jahren ist "Verkehr in Zahlen" das Standardwerk zur Verkehrsstatistik in Deutschland. Die aktuelle Ausgabe 2016/2017 steht ab sofort auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur kostenfrei zum Download bereit.

Das mehr als 350-seitige Kompendium enthält aktuelle Zahlen und Zeitreihen zu allen Themen aus den Bereichen Mobilität und Verkehr - von den Investitionen in die Infrastruktur über Verkehrsaufkommen und -leistung bis hin zu Informationen über das tägliche Mobilitätsverhalten der Deutschen. Neben der Download-Möglichkeit kann "Verkehr in Zahlen" weiterhin für 49,50 Euro als Taschenbuch im Buchhandel bezogen werden. (ff) [Q8]

Neues Schild für autonome Fahrzeuge



Landmarkenschild (Abbildung: BASt)

(Eschelbach/Ilm) - An der Teststrecke für autonome und vernetzte Fahrzeuge der A 9 in Bayern, werden spezielle Landmarkenschilder aufgestellt. Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge steuern hochpräzise über die Fahrbahn. Dazu müssen sie zu jeder Zeit punktgenau wissen, wo sie sich befinden. Dazu tragen die speziellen Landmarkenschilder bei. Sie werden im Abstand von 2,5 km rund um das Autobahndreieck Holledau auf der A 9 und der A 93 installiert. (ff) [Q9]

1 Billion für die Infrastruktur

(USA/Australien) - Der designierte US-Präsident Donald Trump will in den nächsten 10 Jahren 1 Billion US-Dollar (rd. 957 Mrd. Euro) in die Infrastruktur investieren. Die "bröckelnde US-Infrastruktur" soll sich zu einer "goldenen Chance" für mehr Wachstum wandeln. Kapitalanleger könnten profitieren.

Große Mängel und Probleme

Rund 36% der Autobahnen in den USA sind überlastet. 23% der Züge fahren unpünktlich. Das Hochgeschwindigkeitsnetz ist schlecht ausgebaut: Schnellzüge fahren durchschnittlich nur 115 km/h. Die Flughäfen sind überaltert und überlastet. Von den 600.000 Brücken gelten 160.000 als einsturzgefährdet. Auch die Staudämme weisen Sicherheitsmängel auf. Ihr Durchschnittsalter beträgt 51 Jahre. In Texas kommen auf 7.400 Staudämme lediglich sieben überwachende Ingenieure. Das US-Stromnetz ist marode. Das Risiko von Stromausfällen ist so hoch, dass die Elektrizitätswerke die US-Bürger zum Kauf eines Generators raten. Die Wasserleitungen und Wasserwerke sind ebenfalls überaltert. Knapp 30 Mio. Liter Wasser treten jeden Tag aus und versickern in der Erde. In Schulgebäude wurde lange zu wenig investiert: Bereits 2005 fand der Unterricht an 37% aller Schulen in provisorischen Klassenräumen statt. Das will Trump ändern.

Investoren sehen Potential

Laut einer McKinsey-Studie geben die Staaten weltweit pro Jahr ca. 2,5 Billionen Dollar für die Infrastruktur aus. Bis 2030 sind 11,4 Billionen Dollar pro Jahr nötig, damit die Straßen mit dem Verkehr Schritt halten. Geld, das die Staaten nicht aufbringen können. Privates Kapital wird benötigt. Ein lukratives Geschäft für börsennotierte Mautbetreiber? Entsprechendes Potential sieht Peter Meany von First State Investments, ein internationaler Investor, mit Sitz in Australien. (ff) [Q10]

...Modernisierung der Verkehrsnetze. Die Hälfte der Gelder entfällt auf Schienenprojekte und Wasserstraßen.

98,3 Milliarden Euro für Hauptachsen

Schwerpunkt der Investitionen ist die Beseitigung von Engpässen auf Hauptverkehrsachsen. Bis 2030 sind dafür Investitionen von 98,3 Milliarden Euro eingeplant.

Mehr als die Hälfte der Gelder sind für die Schiene und Wasserstraße vorgesehen.
(Grafik: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Aktualisierung: ff)

Mehr als die Hälfte für Schiene und Wasserstraße

Laut BVWP entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,3 Prozent, auf die Schiene 41,6 Prozent und auf die Wasserstraße 9,1 Prozent der zur Verfügung gestellten Mittel. Im Besonderen geht es dabei um Hauptachsen und Knoten der Verkehrsnetze. Der Großteil der Investitionsmittel wird auf großräumig bedeutsame Projekte konzentriert.

Gesetzlicher Planungsauftrag für B 30

In der neu gefassten Anlage zu § 1 Fernstraßenausbaugesetz - dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - stehen alle vom Land angemeldeten Projekte der B 30 im Vordringlichen Bedarf. Damit erhalten der Ausbau der B 30 von Biberach bis Hochdorf, die Ortsumgehungen Gaisbeuren und Enzisreute und der Neubau von Ravensburg/Eschach bis Friedrichshafen nicht nur das Planungsrecht, sondern einen gesetzlichen Planungsauftrag. Weiter ist der Neubau der B 30 von Ravensburg-Süd bis Untereschach als laufend und fest disponiertes Projekt enthalten. Diese Projekte sollen bis 2030 fertiggestellt oder zumindest begonnen werden.

Weitere Projekte beschlossen

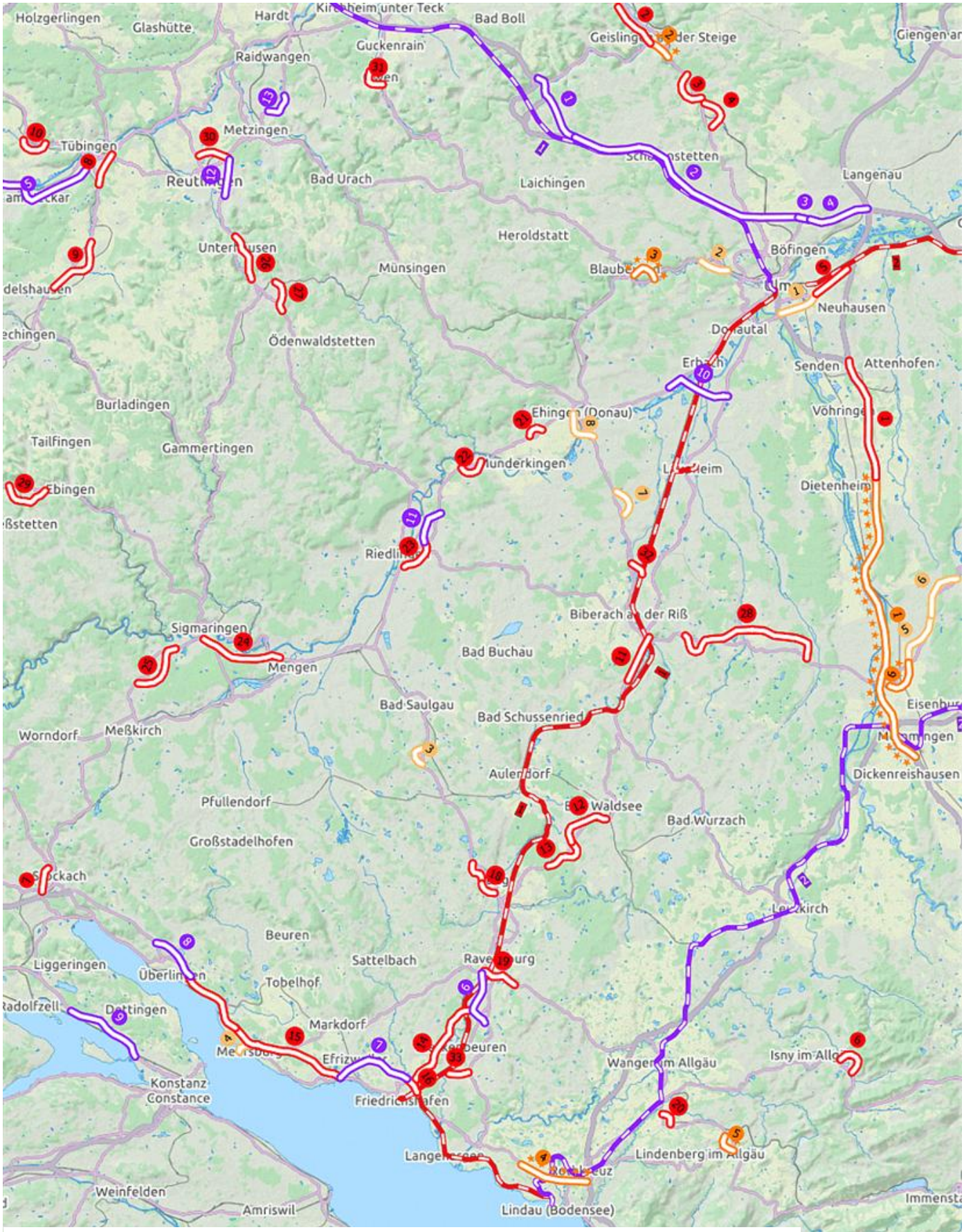
Mit den Ausbaugesetzen hat der Deutsche Bundestag zusätzlich zu den bisher vordringlichen Projekten des BVWP 2030 weitere Projekte mit einem Gesamtvolumen von 1,3 Milliarden Euro beschlossen. Davon 600 Millionen Euro für Schienenprojekte, 600 Millionen Euro für Straßenprojekte und 130 Millionen Euro für Wasserstraßenprojekte.

Bundesrat und Bundespräsident müssen zustimmen

Der Bundesrat bestätigte am 16.12.2016 die Ausbaugesetze. Die neuen Gesetze wurden an den Bundespräsidenten übersandt. Nach seiner Unterschrift erfolgt die Verkündung im Bundesgesetzblatt. Die Gesetze treten einen Tag nach der Verkündung in Kraft. Voraussichtlich bis zum Sommer 2017 beabsichtigt das Land Baden-Württemberg eine Prioritätenliste für die Planung der Projekte zu erstellen. (ff) [Q11]

Ausführliche Informationen zum BVWP 2030 und den Projekten stehen unter www.bvwp2030.de und www.bvwp-projekte.de zur Verfügung.

Die Projekte in der Region



Nach §1 Fernstraßenausbaugesetz - Anlage: Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen - §1 Bundesschienenwegeausbaugesetz - Anlage: Bedarfsplan für die Bundesschienenwege - und §1 Bundeswasserstraßenausbaugesetz - Anlage: Bedarfsplan für die Bundeswasserstraßen. Mit den dargestellten Trassen erfolgt keine Festlegung auf eine Realisierungsvariante.
(Grafik: ff, Hintergrundkarte OpenStreetMap, Lizenz ODbL)

Bundesfernstraßen

Laufende und fest disponierte Projekte

1	A 8 Mühlhausen - Hohenstadt	6-streifig
2	A 8 Hohenstadt - Ulm-Nord [2]	6-streifig
3	A 8 Ulm-Nord - Ulm-Ost [2]	6-streifig
4	A 8 Ulm-Ost - Ulm-Elchingen	6-streifig
5	B 28 Rottenburg - Tübingen	2-streifig
6	B 30 OU Ravensburg/Eschach - Baindt	4-streifig
7	B 31 Immenstaad - Friedrichshafen/Wagg.	4-streifig
8	B 31 Überlingen/W - Überlingen/O	3-streifig
9	B 33 Konstanz (Landeplatz) - Allensbach/W	4-streifig
10	B 311 Erbach - Dellmensingen (B 30)	2-/3-streifig
11	B 311 OU Unlingen	2-streifig
12	B 312 OU Reutlingen (Scheibengipfeltunnel)	2-streifig
13	B 313 OU Grafenberg	2-streifig

Vordringlicher Bedarf - Projekte bis 2030

1	A 7 Hittistetten - Illertissen	6-streifig
2	B 10 Gingen-O - Geislingen-M	2-/3-streifig
3	B 10 OU Amstetten	2-streifig
4	B 10 OU Urspring	2-streifig
5	B 10 Neu-Ulm - Nersingen (A 7)	4-streifig
6	B 12 OU Großholzleute	2-streifig
7	B 14 OU Stockach	2-streifig
8	B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Tunnel)	4-streifig
9	B 27 Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)	4-streifig
10	B 28 OU Unterjesingen	2-streifig
11	B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf	4-streifig
12	B 30 OU Gaisbeuren[1]	4-streifig
13	B 30 OU Enzisreute[1]	4-streifig
14	B 30 Friedrichshafen (B 31) - RV/Eschach	4-streifig
15	B 31 Überlingen-Ost - Immenstaad [2]	4-streifig
16	B 31 Friedrichshafen/Wagg. - FN/B 30 alt	4-streifig
17	B 32 OU Blitzenreute	2-streifig
18	B 32 OU Staig	2-streifig
19	B 32 OU Ravensburg (Molldietetunnel)	2-streifig
20	B 32 OU Opfenbach	2-streifig
21	B 311 OU Deppenhausen	2-streifig
22	B 311 OU Obermarchtal	2-streifig
23	B 311 OU Riedlingen	3-streifig
24	B 311n/B 313 Sigmaringen - Mengen[1] [2]	3-streifig
25	B 311n/B 313 Vilsingen - Engelswies[1] [2]	2-streifig
26	B 312 Verlegung bei Lichtenstein[1]	2-streifig
27	B 312 OU Engstingen[1]	2-streifig
28	B 312 Ringschnait - Edenbachen	2-/3-streifig
29	B 463 OU Lautlingen	2-/3-streifig
30	B 464 OU Reutlingen	2-streifig
31	B 465 OU Owen	2-streifig
32	B 465 OU Warthausen	2-streifig
33	B 467 Querspange Tettnang	2-streifig

Weiterer Bedarf mit Planungsrecht - evtl. bis 2030

1	A 7 Illertissen - Memmingen-S	6-streifig
2	B 10 Geislingen-M - Geislingen-O	2-streifig
3	B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen	2-streifig
4	B 31 Lgr. BW/BY - A 96	4-streifig
5	B 32 OU Auers/Riedhirsch	2-streifig
6	B 300 OU Heimertingen	2-streifig

Weiterer Bedarf - Projekte nach 2030

1	B 10 AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm	4-streifig
2	B 28 OU Blaustein	2-streifig
3	B 32 OU Boms	2-streifig
4	B 33 Verlegung bei Meersburg	2-streifig
5	B 300 OU Boos/Niederrieden[1] [2]	2-streifig
6	B 300 OU Winterrieden[1] [2]	2-streifig
7	B 465 OU Ingerkingen	2-streifig
8	B 465 OU Ehingen	2-streifig

Bundesschienenwege

Laufende und fest disponierte Projekte

1	ABS/NBS Stuttgart - Ulm
2	ABS München - Lindau - Grenze D/A

Vordringlicher Bedarf

1	ABS Ulm - Friedrichshafen - Lindau (Südbahn)
2	ABS/NBS Ulm - Augsburg

Bundeswasserstraßen

-keine-

1) Teilprojekt eines Hauptprojekts

2) Durch Beschluss des Bundestages geändert - abweichend vom Bundesverkehrswegeplan 2030

OU: Ortsumfahrung **AD**: Autobahndreieck
ABS: Ausbaustrecke **NBS**: Neubaustrecke

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	Bundesdurchschnitt Median[1] und Anteil. Bemessen an bundesweit allen Projekten.	Zeile	1 **A 7 AD Hittistetten - AS Illertissen** A007-G020-BY-BW-T01-BY Hauptprojekt [2]	Zeile	1 **A 7 AS Illertissen - AS Memmingen-S** A007-G020-BY-BW-T02-BY Hauptprojekt [2]	Zeile	2 **B 10 Gingen-O - Geislingen-M** B10-G80-BW-T1-BW Hauptprojekt [2]	Zeile	2 **B 10 Geislingen-M - Geislingen-O** B10-G80-BW-T2-BW Hauptprojekt [2]
Projekt	1	**Länge**	1	4,6 km	1	12,4 km	1	26,9 km	1	5,2 km	1	2,8 km
Projekt	2	**Kosten**	2	31,1 Mio. Euro	2	119,1 Mio. Euro	2	261,1 Mio. Euro	2	76,2 Mio. Euro	2	155,1 Mio. Euro
Projekt	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	11.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (1.430 Kfz/Tag)	3	59.000 Kfz/Tag 16% Schwerverkehr (9.440 Kfz/Tag)	3	49.000 Kfz/Tag 17% Schwerverkehr (8.330 Kfz/Tag)	3	22.000 Kfz/Tag 6% Schwerverkehr (1.320 Kfz/Tag)	3	9.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (900 Kfz/Tag)
Projekt	4	**Bauziel**	4	Diverse	4	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	4	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen	4	2-streifiger Neubau/3-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau
Projekt	5	**Dringlichkeit**	5	Diverse	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB). Der bundesweite 6-streifige Ausbau dient der Verkehrssicherheit und wird dem 8 bzw. 10 streifigen Ausbau vorangestellt.	5	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	**Ja:** 58,7% **Nein:** 41,3%	6	Ja	6	Ja	6	Nein	6	Nein
Nutzen, Bewertung Bund	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	76,563 Mio. Euro	7	108,120 Mio. Euro	7	106,173 Mio. Euro	7	1.068,113 Mio. Euro	7	183,617 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	20,848 Mio. Euro	8	46,000 Mio. Euro	8	95,080 Mio. Euro	8	63,486 Mio. Euro	8	129,694 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	3,9 [3]	9	2,4	9	1,1	9	>10	9	1,4
Nutzen, Bewertung Bund	10	**Verkehrssicherheit**	10	6,818 Mio. Euro	10	40,457 Mio. Euro	10	32,715 Mio. Euro	10	66,981 Mio. Euro	10	27,699 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	11	**Umweltbetroffenheit**	11	**gering:** 37,0% **mittel:** 45,8% **hoch:** 15,2% **sonstige:** 2,0%	11	gering	11	gering	11	hoch	11	mittel
Nutzen, Bewertung Bund	12	**Flächenverbrauch**	12	12,2 ha [4] 2,7 ha/km	12	24,8 ha 2,0 ha/km	12	44,3 ha 1,6 ha/km	12	24,9 ha 4,8 ha/km	12	2,7 ha 1,0 ha/km
Nutzen, Bewertung Bund	13	**Raumwirksamkeit**	13	**keine:** 93,1% **gering:** 2,0% **mittel:** 3,0% **hoch:** 1,9%	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant
Nutzen, Bewertung Bund	14	**Städtebau** [5]	14	**nicht relevant:** 23,8% **unbedeutend:** 28,5% **gering:** 8,0% **mittel:** 14,1% **hoch:** 25,6% 0 von 10 Punkte [6]	14	nicht bewertungsrelevant 0 von 10 Punkte	14	nicht bewertungsrelevant 0 von 10 Punkte	14	gering Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau zu erwarten, allerdings entstehen auch erhebliche Zusatzbelastungen. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 2 von 10 Punkte	14	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte
Nutzen, Bewertung Bund	15	**Bilanz Entlastung Einwohner** [7]	15	539 *(Entlastung: 628; Belastung: 89)*	15	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*	15	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*	15	588 *(Entlastung: 862; Belastung: 274)*	15	1.085 *(Entlastung: 1.085; Belastung: 0)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	114 Monate	16	146 Monate	16	146 Monate	16	120 Monate	16	120 Monate
Planung	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	30 Monate	17	56 Monate	17	56 Monate	17	48 Monate	17	48 Monate

1) Der Median ist ein Mittelwert in der Statistik. Der Median einer Auflistung von Zahlenwerten ist der Wert, der in der Mitte steht. Im Vergleich zum arithmetischen Mittel (Durchschnitt) ist der Median robuster gegenüber Ausreißern und extremen Einzelwerten. Er eignet sich deshalb für Zahlenreihen mit starker Streuung und extremen Einzelwerten besser, als das arithmetische Mittel. Im Zusammenhang mit den Werten der Projekte des Bedarfsplans lassen sich über den Median statistisch belastbarere Werte gewinnen - gegenüber dem arithmetischen Mittel. Dies liegt an der teils starken Streuung der Werte, sowie extremen Einzelwerten. **2)** Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **3)** Exakter Wert des Nutzen-Kosten-Verhältnisses über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans. Berechnet aus der Summe der...

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	3 **B 10 OU Amstetten** B10-G80-BW-T3-BW Hauptprojekt [2]	Zeile	4 **B 10 OU Urspring** B10-G80-BW-T4-BW Hauptprojekt [2]	Zeile	1 **B 10 AD Neu-Ulm (B 28/B 30) - ö Neu-Ulm** B010-G010-BY Hauptprojekt [2]	Zeile	5 **B 10 Neu-Ulm - AS Nersingen (A 7)** B010-G020-BY Hauptprojekt [2]	Zeile	6 **B 12 OU Großholzleute** B012-G10-BW Hauptprojekt [2]
Projekt	1	**Länge**	1	4,3 km	1	2,8 km	1	4,4 km	1	5,5 km	1	3,0 km
Projekt	2	**Kosten**	2	47,0 Mio. Euro	2	31,3 Mio. Euro	2	63,5 Mio. Euro	2	29,3 Mio. Euro	2	11,4 Mio. Euro
Projekt	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	10.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (1.000 Kfz/Tag)	3	10.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (1.000 Kfz/Tag)	3	19.000 Kfz/Tag 15% Schwerverkehr (2.850 Kfz/Tag)	3	17.000 Kfz/Tag 16% Schwerverkehr (2.720 Kfz/Tag)	3	12.000 Kfz/Tag 12% Schwerverkehr (1.440 Kfz/Tag)
Projekt	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	4-streifiger Neubau	4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4	2-streifiger Neubau
Projekt	5	**Dringlichkeit**	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der hohen städtebaulichen Bedeutung erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der hohen städtebaulichen Bedeutung erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt wirtschaftlich. Aufgrund des noch frühen Planungsstandes mit Blick auf die verfügbaren Investitionsmittel erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Nein	6	Nein	6	Ja	6	Ja	6	Ja
Nutzen, Bewertung Bund	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	197,289 Mio. Euro	7	197,289 Mio. Euro	7	163,090 Mio. Euro	7	124,280 Mio. Euro	7	62,821 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	65,766 Mio. Euro	8	65,766 Mio. Euro	8	52,522 Mio. Euro	8	21,553 Mio. Euro	8	9,523 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	3,0	9	3,0	9	3,1	9	5,8	9	6,6
Nutzen, Bewertung Bund	10	**Verkehrssicherheit**	10	8,911 Mio. Euro	10	8,911 Mio. Euro	10	12,664 Mio. Euro	10	29,589 Mio. Euro	10	3,348 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	11	**Umweltbetroffenheit**	11	hoch	11	mittel	11	gering	11	gering	11	hoch
Nutzen, Bewertung Bund	12	**Flächenverbrauch**	12	14,4 ha 3,3 ha/km	12	8,2 ha 2,9 ha/km	12	19,5 ha 4,4 ha/km	12	5,9 ha 1,1 ha/km	12	9,4 ha 3,1 ha/km
Nutzen, Bewertung Bund	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant
Nutzen, Bewertung Bund	14	**Städtebau [5]**	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte
Nutzen, Bewertung Bund	15	**Bilanz Entlastung Einwohner [7]**	15	1.032 *(Entlastung: 1.122; Belastung: 90)*	15	1.032 *(Entlastung: 1.122; Belastung: 90)*	15	21 *(Entlastung: 579; Belastung: 558)*	15	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*	15	168 *(Entlastung: 168; Belastung: 0)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	114 Monate	16	114 Monate	16	138 Monate	16	102 Monate	16	114 Monate
Planung	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	24 Monate	17	24 Monate	17	48 Monate	17	30 Monate	17	24 Monate

...Barwerte der Gesamtwirtschaftlichen Nutzen und Summe der Barwerte der Investitionskosten. **4)** Flächenverbrauch nach einer vereinfachten Darstellung. Median über bundesweit alle Projekte des Bedarfsplans unabhängig vom Bautyp. Mit eingerechnet sind sowohl 2-streifige bis 10-streifige Projekte, wie auch Aus- und Neubauten, die jedoch ganz unterschiedliche Flächenbedarfe aufweisen. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **6)** Die meisten Projekte haben keine städtebauliche Bedeutung. Einige Projekte haben eine negative städtebauliche Bedeutung. In der Gesamtschau führt dies über alle Projekte zu einem Median von 0 von 10 Punkte. **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	7 **B 14 OU Stockach** B14-G50-BW Hauptprojekt [2)]	Zeile	8 **B 27 Tübingen (Bläsibad) - B 28 (Schindhaubasistunnel)** B027-G110-BW Hauptprojekt [2)]	Zeile	9 **B 27 Bodelshausen (L 389) - Nehren (L 394)** B27-G30-BW Hauptprojekt [2)]	Zeile	10 **B 28 OU Unterjesingen** B28-G70-BW Hauptprojekt [2)]	Zeile	3 **B 28 OU Blaubeuren/Gerhausen** B028-G20-BW Hauptprojekt [2)]
Projekt	1	**Länge**	1	3,0 km	1	3,5 km	1	6,9 km	1	2,6 km	1	2,0 km
Projekt	2	**Kosten**	2	31,4 Mio. Euro	2	217,1 Mio. Euro	2	88,3 Mio. Euro	2	86,3 Mio. Euro	2	23,6 Mio. Euro
Projekt	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	8.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (880 Kfz/Tag)	3	31.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (3.100 Kfz/Tag)	3	31.000 Kfz/Tag 9% Schwerverkehr (2.790 Kfz/Tag)	3	18.000 Kfz/Tag 7% Schwerverkehr (1.260 Kfz/Tag)	3	11.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (1.100 Kfz/Tag)
Projekt	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	4-streifiger Neubau	4	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau
Projekt	5	**Dringlichkeit**	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der hohen städtebaulichen Bedeutung erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Nein	6	Nein	6	Nein	6	Nein	6	Nein
Nutzen, Bewertung Bund	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	106,718 Mio. Euro	7	868,074 Mio. Euro	7	376,285 Mio. Euro	7	199,644 Mio. Euro	7	56,621 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	26,307 Mio. Euro	8	180,901 Mio. Euro	8	73,167 Mio. Euro	8	71,548 Mio. Euro	8	19,482 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	4,1	9	4,8	9	5,1	9	2,8	9	2,9
Nutzen, Bewertung Bund	10	**Verkehrssicherheit**	10	0,737 Mio. Euro	10	98,402 Mio. Euro	10	77,275 Mio. Euro	10	4,705 Mio. Euro	10	-1,221 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	11	**Umweltbetroffenheit**	11	gering	11	mittel	11	mittel	11	mittel	11	hoch
Nutzen, Bewertung Bund	12	**Flächenverbrauch**	12	10,2 ha 3,4 ha/km	12	18,0 ha 5,1 ha/km	12	26,8 ha 3,9 ha/km	12	5,9 ha 2,3 ha/km	12	7,3 ha 3,7 ha/km
Nutzen, Bewertung Bund	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant
Nutzen, Bewertung Bund	14	**Städtebau [5)]**	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte	14	gering Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte	14	hoch Es sind hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 5 von 10 Punkte	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 2 von 10 Punkte
Nutzen, Bewertung Bund	15	**Bilanz Entlastung Einwohner [7)]**	15	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*	15	2.214 *(Entlastung: 2.214; Belastung: 0)*	15	1.195 *(Entlastung: 1.269; Belastung: 74)*	15	1.995 *(Entlastung: 1.995; Belastung: 0)*	15	284 *(Entlastung: 284; Belastung: 0)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	114 Monate	16	120 Monate	16	96 Monate	16	138 Monate	16	138 Monate
Planung	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	24 Monate	17	48 Monate	17	24 Monate	17	48 Monate	17	48 Monate

2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	2 **B 28 OU Blaustein** B28-G50-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	11 **B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf** B30-G30-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	12 13 **B 30 Enzisreute - Gaisbeuren** B030-G20-BW Hauptprojekt 2) mit 2 Teilprojekten	Zeile	12 **B 30 OU Gaisbeuren** B030-G20-BW-T01 Teilprojekt 2)	Zeile	13 **B 30 OU Enzisreute** B030-G20-BW-T02 Teilprojekt 2)
Projekt	1	**Länge**	1	3,4 km	1	5,2 km	1	9,2 km	1	5,4 km	1	3,8 km
Projekt	2	**Kosten**	2	105,8 Mio. Euro	2	34,6 Mio. Euro	2	92,9 Mio. Euro	2	50,0 Mio. Euro	2	42,9 Mio. Euro
Projekt	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	13.000 Kfz/Tag 9% Schwerverkehr (1.170 Kfz/Tag)	3	17.000 Kfz/Tag 13% Schwerverkehr (2.210 Kfz/Tag)	3	25.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (2.500 Kfz/Tag)	3	siehe Hauptprojekt	3	siehe Hauptprojekt
Projekt	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen
Projekt	5	**Dringlichkeit**	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB). Das Projekt leistet mit dem Ausbau einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.	5	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Nein	6	Ja	6	Ja	6	Ja	6	Ja
Nutzen, Bewertung Bund	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	122,684 Mio. Euro	7	50,794 Mio. Euro	7	532,271 Mio. Euro	7	siehe Hauptprojekt	7	siehe Hauptprojekt
Nutzen, Bewertung Bund	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	87,609 Mio. Euro	8	28,258 Mio. Euro	8	76,661 Mio. Euro	8	siehe Hauptprojekt	8	siehe Hauptprojekt
Nutzen, Bewertung Bund	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	1,4	9	1,8	9	6,9	9	siehe Hauptprojekt	9	siehe Hauptprojekt
Nutzen, Bewertung Bund	10	**Verkehrssicherheit**	10	20,951 Mio. Euro	10	16,169 Mio. Euro	10	108,789 Mio. Euro	10	siehe Hauptprojekt	10	siehe Hauptprojekt
Nutzen, Bewertung Bund	11	**Umweltbetroffenheit**	11	mittel	11	mittel	11	mittel	11	gering	11	mittel
Nutzen, Bewertung Bund	12	**Flächenverbrauch**	12	6,0 ha 1,8 ha/km	12	8,9 ha 1,7 ha/km	12	36,5 ha 4,0 ha/km	12	siehe Hauptprojekt	12	siehe Hauptprojekt
Nutzen, Bewertung Bund	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	gering Das Projekt verbessert die Anbindung des Oberzentrums Ravensburg an die Metropolregion Stuttgart im Straßenpersonenverkehr	13	siehe Hauptprojekt	13	siehe Hauptprojekt
Nutzen, Bewertung Bund	14	**Städtebau 5)**	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 8 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 6 von 10 Punkte	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte
Nutzen, Bewertung Bund	15	**Bilanz Entlastung Einwohner 7)**	15	251 *(Entlastung: 251; Belastung: 0)*	15	175 *(Entlastung: 175; Belastung: 0)*	15	1.967 *(Entlastung: 1.967; Belastung: 0)*	15	siehe Hauptprojekt	15	siehe Hauptprojekt
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	138 Monate	16	144 Monate	16	114 Monate	16	siehe Hauptprojekt	16	siehe Hauptprojekt
Planung	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	48 Monate	17	54 Monate	17	24 Monate	17	siehe Hauptprojekt	17	siehe Hauptprojekt

2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	14 **B 30 Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach** B030-G10-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	15 **B 31 Überlingen - Immenstaad** B31-G10-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	16 **B 31 Friedrichshafen/Waggershausen - Friedrichshafen (B 30 alt)** B 31-G20-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	4 **B 31 Lgr. BW/BY - A 96** B031-G010-BY Hauptprojekt 2)	Zeile	3 **B 32 OU Boms** B32-G10-BW-T1-BW Hauptprojekt 2)
Projekt	1	**Länge**	1	11,3 km	1	25,4 km	1	2,1 km	1	7,6 km	1	1,6 km
	2	**Kosten**	2	111,8 Mio. Euro	2	310,0 Mio. Euro	2	29,2 Mio. Euro	2	97,0 Mio. Euro	2	4,9 Mio. Euro
	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	30.000 Kfz/Tag 6% Schwerverkehr (1.800 Kfz/Tag)	3	32.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (3.520 Kfz/Tag)	3	38.000 Kfz/Tag 14% Schwerverkehr (5.320 Kfz/Tag)	3	30.000 Kfz/Tag 15% Schwerverkehr (4.500 Kfz/Tag)	3	8.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (880 Kfz/Tag)
	4	**Bauziel**	4	4-streifiger Neubau	4	4-streifiger Neubau/Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	4	2-streifiger Neubau
	5	**Dringlichkeit**	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Ja	6	Ja	6	Ja	6	Ja	6	Ja
	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	766,518 Mio. Euro	7	2.162,341 Mio. Euro	7	109,916 Mio. Euro	7	237,266 Mio. Euro	7	9,674 Mio. Euro
	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	91,800 Mio. Euro	8	244,764 Mio. Euro	8	23,873 Mio. Euro	8	49,393 Mio. Euro	8	4,076 Mio. Euro
	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	8,3	9	8,8	9	4,6	9	4,8	9	2,4
	10	**Verkehrssicherheit**	10	138,871 Mio. Euro	10	436,338 Mio. Euro	10	3,190 Mio. Euro	10	140,588 Mio. Euro	10	1,529 Mio. Euro
	11	**Umweltbetroffenheit**	11	mittel	11	hoch	11	mittel	11	mittel	11	mittel
	12	**Flächenverbrauch**	12	61,6 ha 5,5 ha/km	12	111,1 ha 4,4 ha/km	12	2,6 ha 1,2 ha/km	12	14,2 ha 1,9 ha/km	12	7,6 ha 4,8 ha/km
	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant
	14	**Städtebau 5)**	14	unbedeutend Es sind geringe Wirkungen bei geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte	14	hoch Es sind hohe Wirkungen bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 5 von 10 Punkte	14	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte	14	hoch Es sind hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 3 von 10 Punkte	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte
	15	**Bilanz Entlastung Einwohner 7)**	15	10.243 *(Entlastung: 10.659; Belastung: 416)*	15	5.043 *(Entlastung: 5.375; Belastung: 332)*	15	-211 *(Entlastung: 153; Belastung: 364)*	15	1.894 *(Entlastung: 2.070; Belastung: 176)*	15	763 *(Entlastung: 935; Belastung: 172)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	138 Monate	16	108 Monate	16	144 Monate	16	144 Monate	16	114 Monate
	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	48 Monate	17	48 Monate	17	54 Monate	17	54 Monate	17	24 Monate

2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	17 **B 32 OU Blitzenreute** B32-G10-BW-T2-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	18 **B 32 OU Staig** B32-G10-BW-T3-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	19 **B 32 OU Ravensburg - (Molldiete-Tunnel)** B032-G20-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	20 **B 32 OU Opfenbach** B032-G010-BY-T01-BY Hauptprojekt 2)	Zeile	5 **B 32 OU Auers/Riedhirsch** B032-G010-BY-T02-BY Hauptprojekt 2)
Projekt	1	**Länge**	1	2,0 km	1	1,8 km	1	3,6 km	1	0,9 km	1	1,4 km
	2	**Kosten**	2	21,1 Mio. Euro	2	25,9 Mio. Euro	2	107,7 Mio. Euro	2	3,8 Mio. Euro	2	4,0 Mio. Euro
	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	10.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (1.100 Kfz/Tag)	3	11.000 Kfz/Tag 14% Schwerverkehr (1.540 Kfz/Tag)	3	19.000 Kfz/Tag 9% Schwerverkehr (1.710 Kfz/Tag)	3	8.000 Kfz/Tag 10% Schwerverkehr (800 Kfz/Tag)	3	7.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (560 Kfz/Tag)
	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau
	5	**Dringlichkeit**	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB). Das Projekt leistet mit dem Neubau einen Beitrag zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Ja	6	Ja	6	Nein	6	Nein	6	Nein
	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	97,644 Mio. Euro	7	71,788 Mio. Euro	7	355,482 Mio. Euro	7	33,674 Mio. Euro	7	4,103 Mio. Euro
	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	17,745 Mio. Euro	8	21,411 Mio. Euro	8	89,112 Mio. Euro	8	3,248 Mio. Euro	8	3,354 Mio. Euro
	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	5,5	9	3,4	9	4,0	9	>10	9	1,2
	10	**Verkehrssicherheit**	10	10,517 Mio. Euro	10	12,630 Mio. Euro	10	8,988 Mio. Euro	10	2,065 Mio. Euro	10	1,434 Mio. Euro
	11	**Umweltbetroffenheit**	11	mittel	11	mittel	11	gering	11	gering	11	gering
	12	**Flächenverbrauch**	12	6,8 ha 3,4 ha/km	12	4,5 ha 2,5 ha/km	12	7,2 ha 2,0 ha/km	12	2,5 ha 2,8 ha/km	12	4,6 ha 3,3 ha/km
	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant
	14	**Städtebau 5)**	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte	14	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte	14	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte
	15	**Bilanz Entlastung Einwohner 7)**	15	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*	15	306 *(Entlastung: 1.100; Belastung: 794)*	15	492 *(Entlastung: 986; Belastung: 494)*	15	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*	15	0 *(Entlastung: 0; Belastung: 0)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	114 Monate	16	138 Monate	16	120 Monate	16	114 Monate	16	114 Monate
	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	24 Monate	17	48 Monate	17	48 Monate	17	24 Monate	17	24 Monate

2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	4 **B 33 Verlegung bei Meersburg** B033-G10-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	6 **B 300 OU Heimertingen** B300-G010-BY-T01-BY Hauptprojekt 2)	Zeile	5 6 **B 300 Memmingen - Krumbach** B300-G010-BY Hauptprojekt 2) mit 6 Teilprojekten	Zeile	5 **B 300 OU Boos / Niederrieden** B300-G010-BY-T02-BY Teilprojekt 2)	Zeile	6 **B 300 OU Winterrieden** B300-G010-BY-T03-BY Teilprojekt 2)
Projekt	1	**Länge**	1	1,2 km	1	4,2 km	1	28,0 km	1	6,4 km	1	3,4 km
	2	**Kosten**	2	38,8 Mio. Euro	2	12,0 Mio. Euro	2	87,4 Mio. Euro	2	12,4 Mio. Euro	2	10,1 Mio. Euro
	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	8.000 Kfz/Tag 4% Schwerverkehr (320 Kfz/Tag)	3	siehe Projekt B300-G010-BY	3	7.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (770 Kfz/Tag)	3	siehe Hauptprojekt	3	siehe Hauptprojekt
	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau
	5	**Dringlichkeit**	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)** Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht (WB*) zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Nein	6	Nein	6	Nein	6	Nein	6	Nein
	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	51,259 Mio. Euro	7	Dieses Projekt wurde im Zuge des Hauptprojekts B300-G010-BY bewertet und später im Bedarfsplan als eigenständiges Hauptprojekt aufgenommen. Für dieses Projekt liegt keine vollständige eigenständige Bewertung vor.	7	143,342 Mio. Euro	7	siehe Hauptprojekt	7	siehe Hauptprojekt
	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	32,055 Mio. Euro	8		8	72,232 Mio. Euro	8	siehe Hauptprojekt	8	siehe Hauptprojekt
	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	1,6	9		9	2,0	9	siehe Hauptprojekt	9	siehe Hauptprojekt
	10	**Verkehrssicherheit**	10	4,786 Mio. Euro	10		10	-15,021 Mio. Euro	10	siehe Hauptprojekt	10	siehe Hauptprojekt
	11	**Umweltbetroffenheit**	11	mittel	11		11	mittel	11	gering	11	gering
	12	**Flächenverbrauch**	12	1,7 ha 1,4 ha/km	12		12	72,7 ha 2,6 ha/km	12	siehe Hauptprojekt	12	siehe Hauptprojekt
	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant
	14	**Städtebau 5)**	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	unbedeutend Es sind keine oder nur geringe Wirkungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte	14	hoch Es sind hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 6 von 10 Punkte	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 6 von 10 Punkte	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte
	15	**Bilanz Entlastung Einwohner 7)**	15	822 *(Entlastung: 822; Belastung: 0)*	15	Dieses Projekt wurde im Zuge des Hauptprojekts B300-G010-BY bewertet und später im Bedarfsplan als eigenständiges Hauptprojekt aufgenommen. Für dieses Projekt liegt keine vollständige eigenständige Bewertung vor.	15	5.889 *(Entlastung: 6.268; Belastung: 379)*	15	siehe Hauptprojekt	15	siehe Hauptprojekt
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	138 Monate	16		16	114 Monate	16	siehe Hauptprojekt	16	siehe Hauptprojekt
	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	48 Monate	17		17	24 Monate	17	siehe Hauptprojekt	17	siehe Hauptprojekt

2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	*Außerhalb des Kartenbereiches* **B 300 OU Babenhausen** B300-G010-BY-T04-BY Teilprojekt [2)]	Zeile	*Außerhalb des Kartenbereiches* **B 300 OU Kettershausen** B300-G010-BY-T05-BY Teilprojekt [2)]	Zeile	*Außerhalb des Kartenbereiches* **B 300 OU Ebershausen** B300-G010-BY-T06-BY Teilprojekt [2)]	Zeile	*Außerhalb des Kartenbereiches* **B 300 OU Krumbach** B300-G010-BY-T07-BY Teilprojekt [2)]	Zeile	21 **B 311 OU Deppenhausen** B311-G30-BW Hauptprojekt [2)]
Projekt	1	**Länge**	1	4,0 km	1	3,0 km	1	2,3 km	1	4,7 km	1	1,9 km
Projekt	2	**Kosten**	2	13,5 Mio. Euro	2	6,0 Mio. Euro	2	8,5 Mio. Euro	2	24,9 Mio. Euro	2	9,9 Mio. Euro
Projekt	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	siehe Hauptprojekt	3	siehe Hauptprojekt	3	siehe Hauptprojekt	3	siehe Hauptprojekt	3	9.000 Kfz/Tag 21% Schwerverkehr (1.890 Kfz/Tag)
Projekt	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau
Projekt	5	**Dringlichkeit**	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Das Projekt ist wirtschaftlich. Es wird auf Beschluss des Bundestages dem Weiteren Bedarf zugewiesen.	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Nein	6	Nein	6	Nein	6	Nein	6	Ja
Nutzen, Bewertung Bund	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	siehe Hauptprojekt	7	siehe Hauptprojekt	7	siehe Hauptprojekt	7	siehe Hauptprojekt	7	55,901 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	siehe Hauptprojekt	8	siehe Hauptprojekt	8	siehe Hauptprojekt	8	siehe Hauptprojekt	8	8,289 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	siehe Hauptprojekt	9	siehe Hauptprojekt	9	siehe Hauptprojekt	9	siehe Hauptprojekt	9	6,7
Nutzen, Bewertung Bund	10	**Verkehrssicherheit**	10	siehe Hauptprojekt	10	siehe Hauptprojekt	10	siehe Hauptprojekt	10	siehe Hauptprojekt	10	2,085 Mio. Euro
Nutzen, Bewertung Bund	11	**Umweltbetroffenheit**	11	gering	11	mittel	11	gering	11	mittel	11	gering
Nutzen, Bewertung Bund	12	**Flächenverbrauch**	12	siehe Hauptprojekt	12	siehe Hauptprojekt	12	siehe Hauptprojekt	12	siehe Hauptprojekt	12	6,2 ha 3,3 ha/km
Nutzen, Bewertung Bund	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	mittel Das Projekt verbessert in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G40-BW die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Bad Saulgau in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr.
Nutzen, Bewertung Bund	14	**Städtebau [5)]**	14	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 3 von 10 Punkte	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte
Nutzen, Bewertung Bund	15	**Bilanz Entlastung Einwohner [7)]**	15	siehe Hauptprojekt	15	siehe Hauptprojekt	15	siehe Hauptprojekt	15	siehe Hauptprojekt	15	379 *(Entlastung: 379; Belastung: 0)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	siehe Hauptprojekt	16	siehe Hauptprojekt	16	siehe Hauptprojekt	16	siehe Hauptprojekt	16	114 Monate
Planung	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	siehe Hauptprojekt	17	siehe Hauptprojekt	17	siehe Hauptprojekt	17	siehe Hauptprojekt	17	24 Monate

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	22 **B 311 OU Obermarchtal** B311-G20-BW Hauptprojekt [2]	Zeile	23 **B 311 OU Riedlingen** B311-G40-BW Hauptprojekt [2]	Zeile	24 25 **B 311 n Mengen - Engelswies** B311n-B313-G50-BW Hauptprojekt [2] mit 2 Teilprojekten	Zeile	24 **B 311 n Sigmaringen - Mengen** B311n-B313-G50-T1-BW Teilprojekt [2]	Zeile	25 **B 311 n Vilsingen - Engelswies** B311n-B313-G50-T2-BW Teilprojekt [2]
Projekt	1	**Länge**	1	2,6 km	1	4,0 km	1	13,6 km	1	7,6 km	1	6,0 km
	2	**Kosten**	2	11,7 Mio. Euro	2	23,9 Mio. Euro	2	106,0 Mio. Euro	2	70,0 Mio. Euro	2	36,0 Mio. Euro
	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	9.000 Kfz/Tag 22% Schwerverkehr (1.980 Kfz/Tag)	3	12.000 Kfz/Tag 17% Schwerverkehr (2.040 Kfz/Tag)	3	11.000 Kfz/Tag 19% Schwerverkehr (2.090 Kfz/Tag)	3	siehe Hauptprojekt	3	siehe Hauptprojekt
	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	3-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau/3-streifiger Neubau	4	3-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau
	5	**Dringlichkeit**	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist wirtschaftlich. Es wird auf Beschluss des Bundestages dem Vordringlichen Bedarf zugewiesen.	5	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.	5	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Ja	6	Ja	6	Ja	6	Ja	6	Ja
	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	33,853 Mio. Euro	7	193,189 Mio. Euro	7	355,763 Mio. Euro	7	siehe Hauptprojekt	7	siehe Hauptprojekt
	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	9,777 Mio. Euro	8	20,020 Mio. Euro	8	88,931 Mio. Euro	8	siehe Hauptprojekt	8	siehe Hauptprojekt
	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	3,5	9	9,6	9	4,0	9	siehe Hauptprojekt	9	siehe Hauptprojekt
	10	**Verkehrssicherheit**	10	4,566 Mio. Euro	10	0,804 Mio. Euro	10	12,552 Mio. Euro	10	siehe Hauptprojekt	10	siehe Hauptprojekt
	11	**Umweltbetroffenheit**	11	gering	11	gering	11	mittel	11	hoch	11	mittel
	12	**Flächenverbrauch**	12	7,1 ha 2,7 ha/km	12	9,3 ha 2,3 ha/km	12	54,7 ha 4,0 ha/km	12	siehe Hauptprojekt	12	siehe Hauptprojekt
	13	**Raumwirksamkeit**	13	mittel Das Projekt verbessert in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G30-BW und B311-G40-BW die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Bad Saulgau in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr.	13	mittel Das Projekt verbessert in Zusammenwirkung mit den Projekten B311-G20-BW und B311-G30-BW die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Bad Saulgau in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr.	13	gering Das Projekt verbessert die Erreichbarkeit des Mittelbereichs Sigmaringen in Bezug auf Oberzentren, Autobahnen, IC-/ICE-Bahnhöfe und Flughäfen im Straßenpersonenverkehr.	13	siehe Hauptprojekt	13	siehe Hauptprojekt
	14	**Städtebau** [5]	14	unbedeutend Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten. Wirksamkeiten oder Beeinträchtigungen können daher nicht ausgewiesen werden. Städtebauliche Potentiale lassen sich deshalb voraussichtlich nicht oder nur auf niedrigem Niveau aktivieren. 0 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	unbedeutend Die Zusatzbelastungen übersteigen in ihrer Bedeutung die positiven Wirkungen. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. -3 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte
	15	**Bilanz Entlastung Einwohner** [7]	15	685 *(Entlastung: 685; Belastung: 0)*	15	-565 *(Entlastung: 0; Belastung: 565)*	15	355 *(Entlastung: 1.301; Belastung: 946)*	15	siehe Hauptprojekt	15	siehe Hauptprojekt
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	114 Monate	16	114 Monate	16	114 Monate	16	siehe Hauptprojekt	16	siehe Hauptprojekt
	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	24 Monate	17	24 Monate	17	24 Monate	17	siehe Hauptprojekt	17	siehe Hauptprojekt

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	26 27 **B 312 Lichtenstein - Engstingen** B312-G20-BW Hauptprojekt 2) mit 2 Teilprojekten	Zeile	26 **B 312 Verlegung bei Lichtenstein - (Albaufstieg)** B312-G20-BW-T01-BW Teilprojekt 2)	Zeile	27 **B 312 OU Engstingen** B312-G20-BW-T02-BW Teilprojekt 2)	Zeile	28 **B 312 Ringschnait - Edenbachen** B312-G30-BW Hauptprojekt 2)	Zeile	29 **B 463 OU Lautlingen** B463-G20-BW Hauptprojekt 2)
Projekt	1	**Länge**	1	8,7 km	1	5,7 km	1	3,0 km	1	12,4 km	1	4,4 km
	2	**Kosten**	2	138,9 Mio. Euro	2	124,3 Mio. Euro	2	14,6 Mio. Euro	2	72,5 Mio. Euro	2	43,2 Mio. Euro
	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	15.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (1.200 Kfz/Tag)	3	siehe Hauptprojekt	3	siehe Hauptprojekt	3	12.000 Kfz/Tag 11% Schwerverkehr (1.320 Kfz/Tag)	3	19.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (1.520 Kfz/Tag)
	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau/3-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau/3-streifiger Neubau
	5	**Dringlichkeit**	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.	5	**siehe Hauptprojekt** Dringlichkeitsbegründung und Nutzen-Kosten-Verhältnis siehe Hauptprojekt.	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses und des weit fortgeschrittenen Planungsstandes erfolgt die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Ja	6	Ja	6	Ja	6	Nein	6	Nein
	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	691,883 Mio. Euro	7	siehe Hauptprojekt	7	siehe Hauptprojekt	7	185,728 Mio. Euro	7	352,303 Mio. Euro
	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	115,213 Mio. Euro	8	siehe Hauptprojekt	8	siehe Hauptprojekt	8	61,062 Mio. Euro	8	36,408 Mio. Euro
	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	6,0	9	siehe Hauptprojekt	9	siehe Hauptprojekt	9	3,0	9	9,7
	10	**Verkehrssicherheit**	10	42,297 Mio. Euro	10	siehe Hauptprojekt	10	siehe Hauptprojekt	10	28,282 Mio. Euro	10	31,027 Mio. Euro
	11	**Umweltbetroffenheit**	11	hoch	11	hoch	11	gering	11	mittel	11	mittel
	12	**Flächenverbrauch**	12	21,7 ha 2,5 ha/km	12	siehe Hauptprojekt	12	siehe Hauptprojekt	12	46,3 ha 3,7 ha/km	12	17,6 ha 4,0 ha/km
	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant
	14	**Städtebau 5)**	14	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte	14	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte	14	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte	14	gering Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau bei nur geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 5 von 10 Punkte
	15	**Bilanz Entlastung Einwohner 7)**	15	2.716 *(Entlastung: 2.716; Belastung: 0)*	15	siehe Hauptprojekt	15	siehe Hauptprojekt	15	7.313 *(Entlastung: 7.441; Belastung: 128)*	15	1.751 *(Entlastung: 1.751; Belastung: 0)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	138 Monate	16	siehe Hauptprojekt	16	siehe Hauptprojekt	16	114 Monate	16	96 Monate
	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	48 Monate	17	siehe Hauptprojekt	17	siehe Hauptprojekt	17	24 Monate	17	24 Monate

2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

Bedarfsplan 2016

	Zeile	Projekt	Zeile	30 **B 464 OU Reutlingen** B464-G10-BW Hauptprojekt [2)]	Zeile	31 **B 465 OU Owen** B465-G10-BW Hauptprojekt [2)]	Zeile	8 **B 465 OU Ehingen** B465-G20-BW Hauptprojekt [2)]	Zeile	7 **B 465 OU Ingerkingen** B465-G30-BW Hauptprojekt [2)]	Zeile	32 **B 465 OU Warthausen** B465-G40-BW Hauptprojekt [2)]
Projekt	1	**Länge**	1	2,5 km	1	3,2 km	1	4,1 km	1	3,4 km	1	1,8 km
	2	**Kosten**	2	46,9 Mio. Euro	2	19,6 Mio. Euro	2	29,6 Mio. Euro	2	16,8 Mio. Euro	2	13,6 Mio. Euro
	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	22.000 Kfz/Tag 6% Schwerverkehr (1.320 Kfz/Tag)	3	12.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (960 Kfz/Tag)	3	9.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (720 Kfz/Tag)	3	7.000 Kfz/Tag 12% Schwerverkehr (840 Kfz/Tag)	3	13.000 Kfz/Tag 6% Schwerverkehr (780 Kfz/Tag)
	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau	4	2-streifiger Neubau
	5	**Dringlichkeit**	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB). Das Projekt trägt zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes bei, wird aber zugunsten anderer Projekte zurückgestellt.	5	**Weiterer Bedarf (WB)** Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf (WB).	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Ja	6	Nein	6	Nein	6	Nein	6	Nein
	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	402,496 Mio. Euro	7	93,924 Mio. Euro	7	87,338 Mio. Euro	7	23,107 Mio. Euro	7	56,217 Mio. Euro
	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	38,896 Mio. Euro	8	16,283 Mio. Euro	8	24,840 Mio. Euro	8	14,202 Mio. Euro	8	11,427 Mio. Euro
	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	>10	9	5,8	9	3,5	9	1,6	9	4,9
	10	**Verkehrssicherheit**	10	42,361 Mio. Euro	10	-1,535 Mio. Euro	10	7,098 Mio. Euro	10	2,655 Mio. Euro	10	12,506 Mio. Euro
	11	**Umweltbetroffenheit**	11	gering	11	hoch	11	mittel	11	gering	11	mittel
	12	**Flächenverbrauch**	12	4,4 ha 1,8 ha/km	12	10,7 ha 3,3 ha/km	12	13,5 ha 3,3 ha/km	12	10,3 ha 3,0 ha/km	12	5,3 ha 2,9 ha/km
	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant	13	nicht bewertungsrelevant
	14	**Städtebau [5)]**	14	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 4 von 10 Punkte	14	gering Es sind geringe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 1 von 10 Punkte	14	hoch Es sind sehr hohe Wirkungen ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 5 von 10 Punkte	14	mittel Es sind Wirkungen auf mittlerem Niveau ohne nennenswerte Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 2 von 10 Punkte
	15	**Bilanz Entlastung Einwohner [7)]**	15	4.130 *(Entlastung: 4.130; Belastung: 0)*	15	522 *(Entlastung: 528; Belastung: 6)*	15	3.244 *(Entlastung: 3.244; Belastung: 0)*	15	1.277 *(Entlastung: 1.471; Belastung: 194)*	15	1.044 *(Entlastung: 1.044; Belastung: 0)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	138 Monate	16	114 Monate	16	114 Monate	16	114 Monate	16	114 Monate
	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	48 Monate	17	24 Monate	17	24 Monate	17	24 Monate	17	24 Monate

2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken.

	Zeile	Projekt	Zeile	33 **B 467 Querspange Tettnang** B467-G10-BW Hauptprojekt [2)]
Projekt	1	**Länge**	1	2,4 km
	2	**Kosten**	2	9,1 Mio. Euro
	3	**Verkehr im Planfall 2030**	3	16.000 Kfz/Tag 8% Schwerverkehr (1.280 Kfz/Tag)
	4	**Bauziel**	4	2-streifiger Neubau
	5	**Dringlichkeit**	5	**Vordringlicher Bedarf (VB)** Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf (VB).
Nutzen, Bewertung Bund	6	**Großräumige Bedeutung**	6	Ja
	7	**Gesamtwirtschaftlicher Nutzen, Barwert**	7	443,880 Mio. Euro
	8	**Investitionskosten, Barwert**	8	7,597 Mio. Euro
	9	**Nutzen-Kosten-Verhältnis**	9	>10
	10	**Verkehrssicherheit**	10	-22,267 Mio. Euro
	11	**Umweltbetroffenheit**	11	gering
	12	**Flächenverbrauch**	12	8,2 ha 3,4 ha/km
	13	**Raumwirksamkeit**	13	nicht bewertungsrelevant
	14	**Städtebau [5)]**	14	unbedeutend Es sind geringe Wirkungen bei geringen Zusatzbelastungen zu erwarten. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung. 0 von 10 Punkte
	15	**Bilanz Entlastung Einwohner [7)]**	15	2.235 *(Entlastung: 2.729; Belastung: 494)*
Planung	16	**Voraussichtliche Planungsdauer**	16	114 Monate
	17	**Voraussichtliche Bauzeit**	17	24 Monate

2) Ein Hauptprojekt kann aus Teilprojekten bestehen. Wenn Teilprojekte vorhanden sind: Die Bewertungsergebnisse der Teilprojekte beziehen sich nur auf das entsprechende Teilprojekt. Das Zusammenspiel mehrerer Teilprojekte kann zu einem höheren Nutzen im Hautprojekt führen. Dies liegt daran, da gesamte Projekte eine andere verkehrliche Wirkung entfalten, als einzelne Teilprojekte. **5)** In die Städtebauliche Beurteilung wurden in der Regel nur Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern untersucht. Nicht untersuchte Orte mit weniger als 1.000 Einwohner erhielten die Standardbewertung: "unbedeutend - Bei einer erwogenen Realisierung der Maßnahme werden im Vergleich zur Situation im Bezugsfall auf allen betroffenen Streckenabschnitten nur geringe Unterschiede in den Verkehrsintensitäten, auftreten". **7)** Berücksichtigt sind alle neuen und alten Streckenabschnitte im Straßennetz - sowohl im Zuge des Projekts, als auch des übrigen Straßennetzes, inklusive Parallel-, Zubringer- und Ausweichstrecken. (ff) [Q12]

Dringlichkeitskategorien

Laufende und fest disponierte Projekte (FD) mit FD - Engpassbeseitigung (FD-E)

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden die noch nicht realisierten Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 nach einer aktualisierten Methodik neu bewertet. Hiervon ausgenommen sind die Projekte, die als laufend gelten. Dazu zählen Projekte, die bereits im Bau sind, in Kürze mit dem Bau begonnen wird oder für die im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) ein Konzessionsvertrag besteht oder in Kürze bestehen wird.

Laufende und fest disponierte Projekte genießen höchste Priorität. Bei den laufenden und fest disponierten Straßenprojekten sind, nach § 8 Fernstraßenausbaugesetz, die Rechtsvorschriften über Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs anzuwenden. (ff) [Q13]

Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

Die Projekte des VB/VB-E genießen höchste Priorität. Sie sollen bis 2030 realisiert oder zumindest begonnen werden.

Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E war das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Nutzen-Kosten-Verhältnis).

Innerhalb des Vordringlichen Bedarfs sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen. Voraussetzung dafür ist ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung oder Beseitigung von Engpässen. Projekte wurden nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit haben oder wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden. Dies soll dazu beitragen, dass die Vorhaben des VB-E zu einem möglichst frühen Zeitpunkt begonnen werden können.

Die Einstufung von Vorhaben in den VB erfolgte ebenfalls, wenn dies aufgrund ihrer raumordnerischen und/oder städtebaulichen Bedeutung notwendig war. Ersatz- und Ausbauplanungen wurden abgestimmt: Ausbauprojekte, die gleichzeitig zur Beseitigung eines akuten Erhaltungs- bzw. Ersatzbedarfs beitragen, sollen ebenfalls vorrangig umgesetzt werden. (ff) [Q12]

Weiterer Bedarf (WB) und Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

In den WB/WB* wurden Projekte aufgenommen, für die zwar grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf besteht, jedoch voraussichtlich bis 2030 keine Gelder zur Verfügung stehen.

Bei den Straßenprojekten sind innerhalb des Weiteren Bedarfs Vorhaben mit Planungsrecht als WB*-Projekte gekennzeichnet. Die Projekte des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht (WB*) können weiter beplant werden bzw. die Planung kann aufgenommen werden.

Die Kriterien zur Einstufung in den WB unterscheiden sich zwischen den Verkehrsträgern: Bei den Straßenprojekten reichte ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von eins oder höher aus. Bei den Schienenprojekten wurde kein Projekt in den WB eingestuft, wobei die Bewertung zahlreicher Schienenprojekte noch nicht abgeschlossen ist.

Die noch nicht bewerteten Schienenprojekte wurden in den Potentiellen Bedarf (PB) aufgenommen. Bei den Wasserstraßen war neben dem Nutzen-Kosten-Verhältnis, die Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung, die Erfüllung vertraglicher Verpflichtungen und die Netzkategorie der jeweiligen Wasserstraße für die Einstufung entscheidend. (ff) [Q12]

Linienführung

Die Ausbaugesetze stellen lediglich den grundsätzlichen Bedarf eines Projekts fest. Sie geben mit den Dringlichkeitseinstufungen einen groben Rahmen vor, in welchem Zeitraum welches Projekt realisiert werden könnte.

Insbesondere beim Verkehrsträger Straße wurden für die Projektbewertung des Bundes Anmeldetrassen angefordert. Ohne Anmeldetrasse ist eine Projektbewertung nicht möglich.

In § 1 Anlage 1 Fernstraßenausbaugesetz ist klargestellt: "Durch die Bezeichnung der nachstehend genannten Projekte erfolgt keine Festlegung auf eine Realisierungsvariante. Die Bestimmung der Linienführung erfolgt gemäß den dafür geltenden Rechtsvorschriften."

Das heißt, für die Linienführung einer Straße gelten weiterhin die Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes. Danach erfolgt die Festlegung einer Trasse in der konkreten Projektplanung. Die konkrete Projektplanung kann jedoch erst nach der Bedarfsfestlegung des Bundes erfolgen - denn ohne festgestellten Bedarf wird keine Planung aufgenommen. (ff) [Q13]

Die best bewerteten Projekte Deutschlands

Rang	Projekt	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Umwelt-betroffen-heit	Raum-wirksamkeit		Städtebau		Einstufung
					Punkte		Punkte	
Wirtschaftlich, städtebaulich und raumordnerisch Spitze								
1	B 30 Enzisreute - Gaisbeuren	6,9	Mittel	Gering	1,85	Hoch	8	VB
2	B 188 Schillerslage (B 3) - AS Weyhausen (A 39)	4,0	Hoch	Mittel	9,00	Hoch	9	WB
3	B 210 AS Riepe (A 31) - n Aurich	3,9	Hoch	Mittel	9,90	Hoch	7	VB
Wirtschaftlich Spitze								
1	A 2 AD Bottrop	155,3	Gering	Keine	-	Unbed.	0	VB-E
2	B 467 Querspange Tettnang	58,4	Gering	Keine	-	Unbed.	0	VB
3	A 8 AD Leonberg - AK Stuttgart	42,4	Mittel	Keine	-	Unbed.	0	VB
Städtebaulich Spitze								
1	B 38 OU Mörlenbach	4,0	Nicht untersucht	Keine	-	Hoch	10	VB
2	B 14 Ansbach - Nürnberg (OU Katterbach, OU Wicklesgreuth, OU Buchschwabach, OU Großweismannsdorf, OU Stein/Eibach - mit Rednitztunnel)	1,9 - 6,4	Mittel	Keine	-	Hoch	9	VB / WB* / WB
2	B 188 Schillerslage (B 3) - AS Weyhausen (A 39)	4,0	Hoch	Mittel	9,00	Hoch	9	WB
Raumordnerisch Spitze								
1	A 14 AS Karstädt - AS Dahlenwarsleben	3,0	Hoch	Hoch	22,15	Unbed.	0	VB
2	B 167 Bückwitz - AS Neuruppin (A 24)	1,0 - 2,9	Mittel	Hoch	19,00	Unbed.	0	WB
3	B 213 AS Meppen (A 31) - AS Cloppenburg (A 1)	2,1	hoch	hoch	16,40	Unbed.	0	VB

Die schlechtest bewerteten Projekte Deutschlands

Rang	Projekt	Nutzen-Kosten-Verhältnis	Umwelt-betroffen-heit	Raum-wirksamkeit		Städtebau		Einstufung
					Punkte		Punkte	
Wirtschaftlich, städtebaulich und raumordnerisch am schlechtesten bewertet								
1	A 4 AD Kirchheim - AD A 4/A 44	0,9521	Hoch	Keine	-	Unbed.	0	WB
2	B 88 OU Gehren - Pennewitz	0,9728	Hoch	Keine	-	Unbed.	0	WB
3	A 66 Nordwestkreuz Frankfurt - AS Frankfurt-Miquellallee	0,9760	Gering	Keine	-	Unbed.	0	WB
Wirtschaftlich am schlechtesten bewertet								
1	A 4 AD Kirchheim - AD A 4/A 44	0,9521	Hoch	Keine	-	Unbed.	0	WB
2	B 84 OU Marksuhl	0,9641	Gering	Mittel	5,00	Hoch	7	WB
3	B 414 n OU Nister-Möhrendorf	0,9653	Hoch	keine	-	Mittel	2	WB*
Städtebaulich am schlechtesten bewertet								
1	B 1 S-OU Hameln	3,4	Nicht untersucht	Mittel	5,60	Unbed.	-5	VB
2	B 2 Kissing - Oberottmarshausen (B 17)	6,1	Hoch	Keine	-	Unbed.	-4	WB*
2	B 6 n AS B 6n (A 9) - Lgr. ST/SN	2,5	Hoch	Gering	4,00	Unbed.	-4	VB
2	B 12 Kempten (A 7) - Marktoberdorf (B 472)	3,5	Gering	Keine	-	Unbed.	-4	VB
2	B 16 OU Mindelheim	5,0	Gering	Keine	-	Unbed.	-4	VB
2	B 27 AS Leinfelden-Echterdingen-Nord - AS Aich	12,4	Gering	Keine	-	Unbed.	-4	VB
2	B 63 OU Hamm - (A 2 - K 35n)	7,9	Gering	Keine	-	Unbed.	-4	VB
2	B 72 Georgsheil (B 72) - Bangstede	4,0	Hoch	Keine	-	Unbed.	-4	VB
2	B 294 SW-OU Bretten	9,1	Gering	Keine	-	Unbed.	-4	VB
2	B 508 n OU Hilchenbach	2,8	Hoch	Hoch	12,50	Unbed.	-4	VB
Raumordnerisch am schlechtesten bewertet								
1	93,1% der Projekte des Bedarfsplans haben keine nennenswerte Raumordnerische Bedeutung.							

Bewertung der Projekte

Das Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) ist gegenüber früheren Bundesverkehrswegeplänen im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftliche Erkenntnisse sowie Effizienz der Anwendung umfassend weiterentwickelt worden. Dies erfolgte auf Grundlage einer Reihe von Forschungsprojekten. Transparenz, fachliche Fundierung und Qualitätssicherung spielten eine zentrale Rolle. Die Projekte wurden anhand von vier Bewertungsmodulen bewertet. Ausführliche Informationen zum abschließend durchgeführten Bewertungsverfahren können dem 493-seitigen Methodenhandbuch zum Bewertungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 2030 entnommen werden. Es kann heruntergeladen werden unter: www.bvwp2030.de -> Inhalte herunterladen -> Bundesverkehrswegeplan 2030. (ff) [Q12]

Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

Das wichtigste Bewertungsmodul ist die Nutzen-Kosten-Analyse. Darin werden die Investitionskosten eines Projekts und alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenübergestellt. Das Ergebnis ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV), das den gesamtwirtschaftlichen Nutzen eines Projekts im Verhältnis zu den Kosten wiedergibt.

Die Nutzen und Kosten beziehen sich auf die gesamte Lebensdauer eines Projekts inklusive Planungs-, Bau- und Betriebsphase. Das NKV wird berechnet aus den Investitionskosten, Änderungen der Beförderungs-/Transportkosten, Reise- und Transportzeiten, Nutzen aus Veränderungen der Zuverlässigkeit von Verkehrsabläufen, impliziter Nutzen durch zusätzliche Mobilität, Veränderung der Verkehrssicherheit, Geräuschbelastung, Abgasbelastung, innerörtliche Trennwirkung, Auswirkungen auf den Nutzen aus der Benutzung anderer Verkehrsträger und Veränderung der Betriebs- und Instandhaltungskosten der Verkehrswege. (ff) [Q12]

Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

Die Umweltauswirkungen wurden erstmalig im Rahmen einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Bewertung der Umweltauswirkungen eines Projekts erfolgte in zwei Schritten: Die Faktoren Lärm, Luftschadstoffe und CO_2-Emissionen flossen in die Nutzen-Kosten-Analyse der Projekte ein. Weitere Faktoren, die sich jedoch nicht in Geldwerten ausdrücken lassen, sind Gegenstand der weiteren umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung.

In die Bewertung flossen ein: Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung, Erhebliche Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten, Inanspruchnahme von unzerschnittenen Kernräumen, Zerschneidung von unzerschnittenen Großräumen und national bedeutsamer Lebensraumachsen/-korridore, Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken, Durchfahrung von Überschwemmungs- und Wasserschutzgebiete, Zerschneidung unzerschnittener verkehrsarmer Räume und Inanspruchnahme/Beeinträchtigung von Vorrangflächen des Kulturgüter- und Landschaftsschutzes. Außerdem wurde der Flächenverbrauch ermittelt. (ff) [Q12]

Raumordnerische Beurteilung (Modul C)

Im Mittelpunkt der raumordnerischen Beurteilung standen Analysen von Defiziten in der Anbindung und Verbindung der bedeutendsten Zentren Deutschlands sowie die räumliche Ausprägung von Erreichbarkeitsdefiziten. Die Identifizierten Defizite wurden anhand der erwarteten räumlichen Entwicklung bezogen auf den demografischen Trend präzisiert und gewichtet. Im Ergebnis liegen qualifizierte Anhaltspunkte dafür vor, wo und in welchem Maße raumordnerisch bedeutende Probleme bestehen und Aus- bzw. Neubaumaßnahmen zu Verbesserungen beitragen können. (ff) [Q12]

Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

In der Städtebaulichen Beurteilung wurden die städtebaulichen Potentiale eines Projekts ermittelt. Darunter fallen Effekte auf den Straßenraum sowie Sanierungs-, Erneuerungs-, Flächen- und Erschließungseffekte. Die Entlastung von Einwohnern wurde im Rahmen der Umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung (Modul B) ermittelt.

Im Vordergrund standen: Potentiale für eine städtebauliche Umgestaltung oder den Rückbau der Ortsdurchfahrt, Aufwertungen für Bürgerinnen und Bürger, Behebung von verkehrsinduziertem Sanierungsrückstau und Wohnungsleerstand, Verbesserungen des städtebaulichen Erscheinungsbildes und der Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie Verbesserung der Erreichbarkeiten benachbarter Stadtareale oder Ortslagen im Umfeld des Projekts. [Q12]

Aus Bund und Land

Verwaltung der Bundesfernstraßen wird neu geregelt

Ab 2021 will der Bund die Autobahnen selbst verwalten sowie die Bundesstraßen, die die Länder in die Verwaltung des Bundes übergeben. (Foto: Wilhelmine Wulff / pixelio.de)

(Berlin) - Das Bundeskabinett hat am 14. Dezember 2016 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes sowie eines Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften beschlossen. Die Gesetzentwürfe enthalten weitreichende Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Aufgabenerledigung in Deutschland. Auch die Verwaltung der Bundesfernstraßen soll neu geregelt werden. Ziel ist eine Entflechtung von Landes- und Bundeszuständigkeiten.

Vielfältige Probleme

Bisher ist der Bund Eigentümer der Bundesfernstraßen und stellt die finanziellen Mittel zur Verfügung. Ihm obliegt die Rechts- und Fachaufsicht. Planung, Bau und Verwaltung der Bundesfernstraßen erfolgt jedoch durch die Länder. Der Bund hat keinen Einfluss auf die Priorisierung von Planungen: Beispielsweise werden Planungen durch die Länder nach Umsatzzahlen, durch Kostenaufteilung zwischen Bund und Land oder nach Landes-, Lokal- oder Partei-, statt Bundesinteresse vorgenommen. Die Durchsetzung der Bundesinteressen ist schwierig: Der Bund ist auf das Berichtswesen der Länder angewiesen, es gibt keine Sanktionsmöglichkeiten und Weisungen sind schwer durchsetzbar. Die Länder haben in den letzten Jahrzehnten Planungspersonal zur Haushaltskonsolidierung abgebaut.

Infrastrukturgesellschaft geplant

Der Gesetzentwurf sieht vor: Die Bundesautobahnen und Bundesstraßen bleiben weiterhin im Eigentum des Bundes. Zum 1. Januar 2021 wird eine Infrastrukturgesellschaft privaten Rechts gegründet. Sie bleibt ebenfalls im Eigentum des Bundes. Der Bund erhält die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen. Die Bundesautobahnen werden von der Infrastrukturgesellschaft verwaltet. Die Bundesstraßen können weiterhin in der Verwaltung der Länder bleiben, jedoch auch von den Ländern an die Infrastrukturgesellschaft abgegeben werden.

Fernstraßen-Bundesamt geplant

Zum 1. Januar 2021 soll auch ein Fernstraßen-Bundesamt eingerichtet werden. Das Fernstraßen-Bundesamt wird für Widmung und Umstufung, Planung und Linienführung, Planfeststellung und Plangenehmigung der Bundesfernstraßen in der Verwaltung des Bundes zuständig sein. In hochrangigen Angelegenheiten wird es ebenfalls für alle Bundesstraßen zuständig sein. Das Fernstraßen-Bundesamt unterstützt das Bundesministerium für Verkehr etwa bei der Bundesaufsicht oder der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit.

Bund übernimmt Beamte

Voraussichtlich rd. 1.300 wechselwillige Beschäftigte der Straßenbauverwaltungen der Länder werden vom Bund übernommen. Die Beschäftigten können weiterhin an ihrem bisherigen Arbeitsplatz und Arbeitsort bleiben. Eine spätere Versetzung ist jedoch nicht ausgeschlossen.

Es ist beabsichtigt die neuen Gesetze noch vor der Bundestagswahl zu verabschieden. (ff) [Q15]

Deutscher Zukunftspreis für Textilbeton

(Berlin) - Dresdner Forscher haben für einen neuen Beton mit Carbonfasern den Deutschen Zukunftspreis erhalten. Das Material zeichnet sich durch Langlebigkeit und die Möglichkeit zu filigranen Bauteilen aus.

Die Ingenieure der Technischen Universität Dresden haben mit Carbonbeton eine rostfreie, ästhetische und langlebigere Alternative zum üblichen Stahlbeton entwickelt. Bundespräsident Joachim Gauck hat ihnen im November in Berlin den Deutschen Zukunftspreis überreicht.

Mit dem Textilbeton werden filigrane, leichte und ästhetische Bauwerke möglich, hofft Manfred Curbach, Professor für Massivbau. C^3 (Carbon Concrete Composite) ist mehr als nur die reine Bewehrung - es ist eine vollkommen neue Bauweise. Faserbewehrte Betone werden zwar schon seit Jahrzehnten eingesetzt. Doch erst seit Kurzem gelingt es, die Fasern mit besonderen Nähwirkmaschinen zu einem Netzwerk zu verweben. Nun kann der Verbundwerkstoff seine Qualitäten voll ausspielen.

Aus bis zu 10.000 Endlos-Filamenten mit einem Durchmesser von wenigen Mikrometern werden Bündel in jeder gewünschten Maschenweite erzeugt, sogenannte Rovings. Die Matte wird in den Beton eingegossen, und das Bauteil kann beliebig geformt werden, sogar dreidimensional. Nach der Aushärtung nimmt das Gewebe die auf das Bauteil wirkenden Zugkräfte auf.

Carbon werde langfristig den Stahl im Beton ersetzen, ist Curbach überzeugt. Noch kostet ein Kilogramm mit 16 Euro rund 16-mal mehr als ein Kilogramm Stahl. Die hohen Kosten werden durch Materialeinsparung kompensiert. Carbon hat circa ein Viertel der Dichte von Stahl und ist ungefähr fünfmal so fest. Stahlbeton hält ca. 40 bis 50 Jahre, Bauten mit Carbonbeton könnten sogar 200 Jahre halten. (ff) [Q14]

Spatenstich für Südbahn im Mai

(Region) - Mit der Elektrifizierung der Südbahn wird in diesem Jahr begonnen. Das haben Spitzenvertreter der Deutschen Bahn dem Biberacher SPD-Bundestagsabgeordneten Martin Gerster mitgeteilt. Der feierliche erste Spatenstich findet voraussichtlich im Mai 2017 bei Niederbiegen statt. Dort soll ein Umspannwerk für die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Ulm über Friedrichshafen bis Lindau entstehen. Der 45-jährige SPD-Abgeordnete wertet den Termin als "Riesenerfolg". Der jahrelange Einsatz für das Verkehrsprojekt habe sich gelohnt. (ff) [Q16]

Zielkonzept für Regio-S-Bahn liegt vor

(Region) - Das Zielkonzept für die Regio-S-Bahn Donau-Iller liegt vor. Ziel ist die Stärkung des Schienenverkehrs in der Region. Das Regionale SPNV-Zielkonzept ist eine wichtige Planungsgrundlage für die Gesamtfortschreibung des Regionalplans der Region Donau-Iller. Das Zielkonzept kann von der Internetseite des Regionalverbandes Donau-Iller kostenfrei heruntergeladen werden unter: www.rvdi.de (ff) [Q17]

Baden-Württemberg feiert 200 Jahre Fahrrad

(Stuttgart) - Am 12. Juni 1817 fuhr Karl Drais das erste Mal auf seiner Laufmaschine durch Mannheim. Im Jahr 2017 feiert Baden-Württemberg 200 Jahre Fahrrad. Es soll gezeigt werden, dass das Land nicht nur das Auto, sondern auch das Fahrrad erfunden hat. Zahlreiche Aktionen und Veranstaltungen stehen auf dem Festprogramm. Unter anderem ist vom Mai bis August 2017 ein rollendes Museum zum Jubiläum ausschließlich auf E-Lastenfahrrädern durch Baden-Württemberg unterwegs. Die Jubiläumstour bietet ein vielfältiges Programm zu Geschichte, Gegenwart und Zukunft des Fahrrads zum Anfassen und Erleben. Die Große Landesausstellung "2 Räder - 200 Jahre Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades" wurde bereits am 11. November 2016 im Mannheimer Technoseum eröffnet. Alle Bürgerinnern und Bürger sowie Institutionen sind zum Mitmachen eingeladen. (ff) [Q18]

Verkehrsminister wollen Verkehrssicherheit und nachhaltige Mobilität

(Stuttgart) - Die Konferenz der Verkehrsminister der Länder fand im Oktober in Stuttgart statt. Im Mittelpunkt standen vorrangig Themen, die die Steigerung der Verkehrssicherheit und die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität in den Mittelpunkt rücken.

Luftqualität in Städten

Um die Luftqualität in Städten zu verbessern vereinbarten die Länder, die Kommunen bei einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu unterstützen. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, gemeinsam mit den Ländern Strategien zu erarbeiten, die den geordneten Ausstieg aus der Nutzung fossiler Kraftstoffe - vor allem im PKW-Segment - zu unterstützen.

Lärmschutz

Große Potenziale zur Minderung der Abgas- und Lärmbelastung sieht die Verkehrsministerkonferenz im Einsatz von alternativen Antrieben - vor allem beim innerstädtischen Bus- und Taxiverkehr sowie bei Car-Sharing-Fahrzeugen und Fahrzeugen der Kommunen und Eigenbetriebe. Der Bund wird aufgefordert, die Förderprogramme für die Elektrifizierung von Busantrieben zu intensivieren und gebeten für Taxiunternehmen und Car-Sharing-Betreiber Anreize für einen Umstieg auf alternative Antriebe zu schaffen.

Ladesäulen

Die Länder begrüßen den Entwurf des Bundeswirtschaftsministeriums für eine Änderungsverordnung der Ladesäulenverordnung und bitten das Bundesverkehrsministerium, die Verordnung zügig umzusetzen.

Automatisiertes Fahren

Die Verkehrsminister begrüßen die Aktivitäten des Bundes, automatisierte Fahrten zeitnah zu ermöglichen. Automatisierte und autonom fahrende Fahrzeuge haben hohe Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, des Fahrkomforts sowie des Verkehrsflusses. Die Länder begrüßen das Vorhaben des Bundes, mehr als drei Testfelder für autonomes Fahren - auch im innerörtlichen Bereich - einzurichten.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrsminister sind sich darüber einig, dass Autobahnen die sichersten Straßen in Deutschland sind. Dennoch sehen sie die dringende Notwendigkeit, Maßnahmen zu ergreifen, um die Verkehrssicherheit auf Autobahnen weiter zu erhöhen.

Tätigkeiten, wie Video/TV schauen oder Kaffee kochen während der Fahrt sollen zukünftig sanktioniert werden.

Die Verkehrsminister bitten den Bund, gegenüber der EU aktiv zu werden, dass Abstandswarner mit akustischer und optischer Warnfunktion in schweren Nutzfahrzeugen und das Notbremsassistenten verpflichtend eingeführt werden.

Die Verkehrsminister bitten den Bund, die Bußgelder für sicherheitsrelevante Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr zu erhöhen. Zudem sollen Verstöße international geahndet werden. Sie bitten daher den Bund, sich gegenüber der EU dementsprechend einzusetzen.

Großraum- und Schwertransporte

Beim Thema Großraum- und Schwertransporte befürwortet die Verkehrsministerkonferenz den Einsatz von Verwaltungshelfern und Beliehenen zur Entlastung der Polizei. Sie sprechen sich für eine zeitnahe Änderung des Straßenverkehrsgesetzes sowie für die Schaffung bundes- und landesgesetzlicher Regelungen aus. Ein besonders wichtiger Punkt ist dabei die gegenseitige Anerkennung von Beleihungen.

Zudem bittet die Verkehrsministerkonferenz den Arbeitskreis Straßenbaupolitik, die Möglichkeit von Großraum- und Schwerlastkorridoren zu prüfen. (ff) [Q19]

Schwarzbuch vorgestellt

Schwarzbuch 2016 des Bund der Steuerzahler (Foto: Bund der Steuerzahler)

(Berlin) - Im Oktober stellte der Bund der Steuerzahler sein Schwarzbuch 2016 vor. Auch in diesem Jahr ist der Verkehrsbereich ein Thema.

Kostensteigerungen

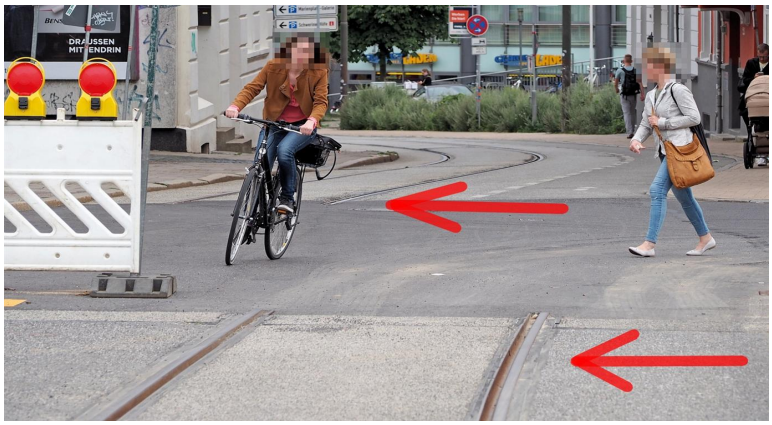
Seit 22 Jahren laufen in Hamburg die Sanierungsarbeiten des St. Pauli-Elbtunnels. 2010 waren für die Sanierung der Oströhre 17 Mio. Euro veranschlagt. Heute liegen die Kosten bei 60 Mio. Euro. Die Kostenkalkulation erfolgte anhand von 100 Jahre alten Bauunterlagen.

Deutlich teurer wird auch der Hochmoselübergang der B 50n. Bisher lagen die Kosten für das Gesamtprojekt bei 285 Mio. Euro. Nun sind es mindestens 466 Mio. Euro. Höhere Baukosten für die Hochmoselbrücke - nun voraussichtlich 170 Mio. Euro - seien mit verantwortlich.

Voraussichtlich 20 Millionen Euro teurer wird auch die Mainzelbahn in Mainz. Unerwartete Leitungsumlegungsarbeiten seien mit verantwortlich für die Kostensteigerung.

Teure Fehler

Durch eine Nachlässigkeit bei Planung und Bau der Hochbahnsteige in Hannover, kommen Millionenkosten auf die Stadt zu. Nach nur 16 Jahren sind 31 Hochbahnsteige baufällig. Bei Planung und Bau wurde die Bauwerksabdichtung vergessen, sodass Salze in den Beton eingedrungen sind.



In Schwerin wurden Straßenbahnschienen auf der falschen Straßenseite verlegt. (Foto: Bund der Steuerzahler, Pfeile: ff)

Die Stadt Schwerin hat beim Neubau einer Eisenbahnbrücke die Straßenbahnschienen auf der falschen Fahrbahnseite verlegt. Die Gleisanlagen müssen nun herausgerissen und auf die andere Fahrbahnseite verlegt werden. Das kostet inklusive Planung rd. 1,2 Mio. Euro...

Straßenbauverwaltung soll gestärkt werden

(Stuttgart) - Die vom Ministerrat 2013 beauftragte Organisations- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Straßenbauverwaltung ist abgeschlossen: Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg soll schlagkräftiger werden. Die Ziele bei Erhaltung und Ausbau der Bundes- und Landesstraßen sowie Autobahnen sollen in Zukunft erreicht werden. Es wurden konkrete Optimierungsmaßnahmen erarbeitet.

Die personelle Verstärkung der Straßenbauverwaltung soll fortgesetzt werden. Für die Fremdvergabe von Ingenieursleistungen müssen zusätzliche Haushaltsmittel bereitgestellt werden. Mit der Ausarbeitung konkreter Optimierungsvorschläge wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt.

Entsprechend den Festlegungen des Koalitionsvertrages der Landesregierung wird die Einrichtung eines Landesbetriebs Straße nicht weiter verfolgt. (ff) [Q20]

moveBW - Plattform für neue Mobilität vorgestellt

(Stuttgart) - Im Dezember stellten Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) und die Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH das neue Navigations- und Verkehrssteuerungsprojekt moveBW vor. Die App bietet Bürgerinnen und Bürgern einen Allzweck-Navigator. moveBW gibt Routenempfehlungen, die alle Verkehrsträger verbinden und erleichtert die Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger je nach Verkehrslage und Umweltsituation. Mit moveBW ist eine komfortable Buchung von Tickets und Zugang zu unterschiedlichen Mobilitätsdiensten möglich. moveBW informiert in Echtzeit und gibt belastbare Verkehrsprognosen. Das Pilotprojekt ist auf die Region Stuttgart begrenzt und läuft bis 2018. Bei erfolgreichem Abschluss ist der Einsatz in weiteren Regionen in Baden-Württemberg geplant. (ff) [Q21]

...Obwohl der Stadt Mainz die Grundstücke für die Straßenanbindung fehlen, hat sie für 4 Mio. Euro eine Brücke gebaut. Die Brücke sollte für eine ÖPNV-Trasse genutzt werden. Weil bis heute keine Straße zu der Brücke führt, kann sie nur von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Für 70.000 Euro hat die Stadt Ratzeburg eine neue Schulbushaltestelle gebaut, ohne eine Genehmigung zu haben. Die neue Haltestelle darf nun nicht genutzt werden. Entgegenkommende Busse würden nicht aneinander vorbeikommen.

7.000 Euro hat die Stadt Hamburg für eine Stolperfalle für Fußgänger ausgegeben. Geplant waren Anfahrbügel, damit keine Fahrzeuge auf dem Gehweg parken. Mit nur 20 cm Höhe stolperten jedoch Fußgänger darüber. Die bereits installierten Bügel mussten herausgerissen werden.

Mit der Ilztalbahn Anschlussbuslinie fahren durchschnittlich zwei Fahrgäste pro Fahrt. (Foto: Bund der Steuerzahler)

Dieser Fledermausunterschlupf für 361.000 Euro wird von den Mausohren verschmäht. Sie kehrten lieber in ihren früheren Unterschlupf zurück. (Foto: Bund der Steuerzahler)

Teure Pannen

Bereits in seinem Schwarzbuch 2015 beklagte der Bund der Steuerzahler den Bau von zwei neuen Brücken in Hamm. Zu diesen Kosten gesellten sich nun weiter Kosten wegen des mehrfach misslungenen Brückeneinbaus. Zunächst konnte das beauftragte Bauunternehmen keine Genehmigung für das Einschwenken der Brücken vorlegen. Dann drohten die Überbauten auf dem Vormontageplatz abzurutschen und mussten kostenintensiv umgelagert werden. Im Dezember misslang die Brückenmontage zwei Mal: Am ersten geplanten Montagetag wich das Gewicht der Lippebrücke mit 167 Tonnen so erheblich von der Planung ab, dass die Montage abgesagt und die Statik neu berechnet werden musste. Am zweiten Tag war es zu windig. Erst beim dritten Versuch gelang der Einbau. Später stellte sich heraus, dass die Waage des Schwimmkrans, die das Gewicht von 167 Tonnen angezeigt hatte, nicht geeicht war und die Brücke nur 156,8 Tonnen wog. Damit hätten die Brücken bereits beim ersten Einschwenkversuch errichtet werden können.

Teure Annehmlichkeiten

Durchschnittlich nur zwei Fahrgäste pro Fahrt befördert die Ilztalbahn Anschlussbuslinie. Obwohl der Landkreis Freyung-Grafenau ein jährliches Defizit von mehr als 68.000 Euro erwirtschaftet, will er das Verlustgeschäft nicht stoppen, weil sonst die Rückzahlung von Fördergeldern droht.

Für 465.000 Euro wurde in Berlin eine neue Fußgängerbrücke gebaut, die den Hinterhof der Köpenicker Stadtbibliothek mit einer Brache verbindet, für die sich seit Jahrzehnten kein Investor gefunden hat. Nur 75 Meter neben der neuen Brücke befindet sich die Landjägerbrücke.

Unnötige Gutachten

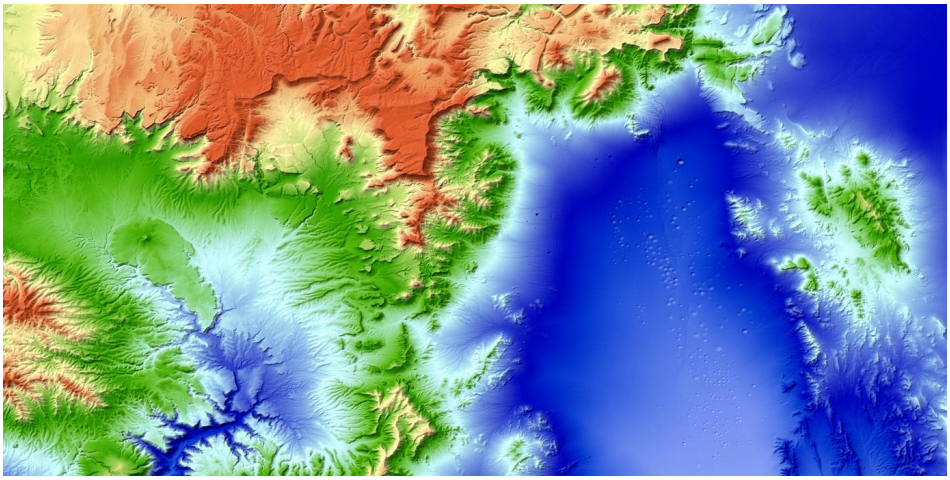
Für die Bestätigung, dass über vier Fahrstreifen mehr Verkehr abgewickelt werden kann, als über zwei Fahrstreifen, hat das hochverschuldete Bremen 24.000 Euro ausgegeben. Laut des Verkehrssenators der Stadt sei das Ergebnis der Expertise nicht vorhersehbar gewesen.

Tierisches

Ein verlassender Adlerhorst hat die Planung der A 20 teilweise über den Haufen geworfen, um mindestens zwei Jahre verzögert und mindestens 480.000 Euro Mehrkosten verursacht. Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde ein verlassener Adlerhorst übersehen. Trotzdem hätte die Beobachtung Eingang in die Umweltverträglichkeitsprüfung finden müssen. Da die überarbeiteten Unterlagen nicht rechtzeitig vorgelegt werden konnten, müssen die Pläne für den Weiterbau der Autobahn grundlegend überarbeitet werden.

Für 361.000 Euro wurde ein Fledermausunterschlupf im saarländischen Eppelborn gebaut, der von den Mausohren nicht angenommen wird. Sie kehrten lieber in ihren früheren Unterschlupf zurück. (ff) Q22

Genaueste Höhenkarte der Welt fertiggestellt



Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt hat die genaueste Höhenkarte der Welt erstellt - in 3D. Zugang auf die Daten haben jedoch nur wenige. Die Abbildung zeigt die Kraterlandschaft der "Nevada Test Site". Die Krater der durchgeführten US-Atombombentests sind deutlich zu sehen. (Abbildung: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)

(Köln) - Nach sechs Jahren ist sie fertiggestellt: Die bislang genaueste Höhenkarte der Erde. Statt einer Höhengenauigkeit von zehn Metern wurde jetzt sogar eine von einem Meter erreicht.

Unübertroffene Genauigkeit

Mit zwei Satelliten haben das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Airbus das bislang genaueste Höhenmodell der Erdoberfläche erstellt. Metergenau zeigen sich jetzt die Berggipfel und Talebenen der ganzen Welt auf einen Blick. Im Rahmen der Satellitenmission TanDEM-X ist ein globales Höhenmodell entstanden, das im Vergleich zu anderen globalen Datensätzen unübertroffen genau ist und auf einer einheitlichen Datenbasis beruht. Die rund 150 Millionen Quadratkilometer Landoberfläche wurden aus dem All von Radarsensoren abgetastet.

Daten werden für Straßenbau benötigt

Mehr als 1.000 Wissenschaftler weltweit nutzen bereits die Daten der Mission. Genaue topographische Daten sind essentiell für sämtliche Geowissenschaftliche Anwendungen. Die Anwendungsmöglichkeiten reichen von der Klima- und Umweltforschung über das Vermessungswesen bis hin zur Infrastrukturplanung beim Stadt- und Straßenbau.

Zugang nur für Wissenschaftler oder gegen Bezahlung

Der Zugang zum TanDEM-X Höhenmodell ist kostenlos bei wissenschaftlichen Projekten möglich. Dazu müssen Interessenten jedoch den wissenschaftlichen Charakter ihres Projektes mit einem Proposal nachweisen und beim DLR einreichen. Alle Informationen dazu finden sich auf der Projekt-Webseite https://tandemx-science.dlr.de/. Kommerzielle Nutzer der Daten müssen sich an den Projekt-Partner Airbus Defence and Space wenden und können dort Höhendaten kostenpflichtig erwerben.

Alternative NASA

Anwender, die in Deutschland nicht als wissenschaftlich anerkannt werden oder denen der Erwerb des Kartenmaterials zu teuer oder nicht möglich ist, können weiterhin als Alternative die Geodaten der NASA kostenfrei nutzen, unter: http://gdex.cr.usgs.gov/gdex/. Zur Verwendung in einem Geoinformationssystem (GIS) ist jedoch eine Registrierung notwendig. Im Anschluss lassen sich die Geodaten herunterladen. Die US-Regierung behält sich vor registrierte Nutzer in unregelmäßigen Abständen zu befragen. Das NASA ASTER Global DEM Kartenmaterial erreicht noch nicht die Genauigkeit des Materials aus dem TanDEM-X Projekt. (ff) [Q24]

Regelbetrieb für Gigaliner gestartet

(Berlin) - Der unbefristete streckenbezogene Regelbetrieb für Lang-Lkw ist am 1. Januar 2017 gestartet. Ab sofort dürfen Gigaliner der Typen 3 bis 5 in 14 Bundesländern unbefristet auf einem festgelegten Streckennetz fahren. In Berlin und Saarland dürfen sie nicht fahren. In Baden-Württemberg sind die A 3, A 6, A 7, A 8 und A 96 für Lang-Lkw freigegeben, sowie die A 5 von Karlsruhe-Mitte bis Rastatt-Nord. Besondere Verhältnisse bestehen um Neu-Ulm: Lang-Lkw dürfen auf der B 10 von der Lgr. BW bis zur AS Neu-Ulm sowie der Otto-Hahn-Straße bis zur A 7, der B 28 von der AS Neu-Ulm bis Hittistetten und der B 30 vom AD Neu-Ulm bis zur Lgr. BW fahren.

Lang-Lkw sind bis zu 6,5 Meter länger als normale Lkw. Sie dürfen jedoch nicht schwerer sein. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat den seit 2012 laufenden Feldversuch wissenschaftlich begleitet und festgestellt: Im Durchschnitt ersetzen zwei Lang-Lkw-Fahrten drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw. Dadurch entstehen Effizienzgewinne und Kraftstoffeinsparungen zwischen 15% und 25%. Es wurde kein erhöhter Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur festgestellt. Während des Feldversuchs kam es zu keinen Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße.

Unbefristet fahren dürfen ab sofort Lkw mit Untersetzachse und Sattelanhänger bis zu 25,25 Metern (Typ 3), Sattelkraftfahrzeuge mit einem weiteren Sattelanhänger bis zu 25,25 Metern (Typ 4) und Lkw mit einem Anhänger bis zu 24,00 Metern (Typ 5). Der Feldversuch mit Sattelkraftfahrzeugen mit Zentralachsanhänger bis 25,25 Metern (Typ 2) wurde um ein Jahr verlängert. Um sogar sieben Jahre verlängert wurde der Versuch mit Sattelzugmaschinen mit Sattelanhänger bis 17,80 Meter (Typ 1). Typ 1 Lang-Lkw dürfen sogar flächendeckend eingesetzt werden. (ff) [Q23]

Carsharing soll gefördert werden

(Berlin) - Das Bundeskabinett hat im Dezember das Carsharinggesetz verabschiedet. Die neuen Regelungen sollen dazu beitragen, Geschäftsmodelle für das Carsharing bundesweit zu fördern beziehungsweise zu ermöglichen. Ziel ist eine Verordnungsermächtigung, auf deren Grundlage Carsharing-Fahrzeuge besonders gekennzeichnet werden. Diese gekennzeichneten Fahrzeuge können im Straßenverkehr bevorrechtigt werden. Die konkrete Entscheidung liege im Ermessen der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Das neue Gesetz soll in diesem Jahr beschlossen werden. (ff) [Q25]

Manipulationen an Fahrtenschreibern immer raffinierter

(Berlin) - Lastwagenfahrer müssen regelmäßige Pausen machen, um mehr Sicherheit auf den Straßen zu gewährleisten. Bei Kontrollen fällt auf, dass viele Erfassungsgeräte manipuliert sind.

Nach Angaben der Bundesregierung werden die Manipulationen immer raffinierter. Es handle sich verstärkt um aufwendige technische Eingriffe an der Kontrollgeräteanlage, schreibt das Verkehrsministerium im jüngsten Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2014/15. Zunehmend werde auch die Fahrzeugelektronik manipuliert, etwa das Antiblockiersystem (ABS) ausgeschaltet.

2015 wurden 22.000 Fahrzeuge kontrolliert. 5.533 waren manipuliert - über 25%. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) will bei künftigen Kontrollen einen Schwerpunkt auf diesen Bereich legen. Die Erfahrung der vergangenen Jahre zeige, dass der technische Aufwand stark gestiegen ist, um Fahrzeuge mit illegalen Einbauten zu versehen und sich auf diese Weise einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.

Kenner der Branche sprechen unter anderem von gezielten Eingriffen in die Software der Fahrtenschreiber oder der Betriebsstörung mit Magneten bei älteren Geräten. So könne etwa die tatsächliche Fahrtzeit nicht zurückverfolgt werden. (ff) [Q26]

Gerichtsurteile

(Foto: succo / pixabay.com, Lizenz: CCO Public Domain)

Richtersprüche fallen immer wieder überraschend aus. Einige Gerichtsurteile:

Schilder müssen erkennbar sein

Mit rund 70 Kilometer pro Stunde raste ein Fahrer durch eine Tempo-30-Zone. Normalerweise drohen mindestens 160 Euro Geldbuße, zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot. Das Oberlandesgericht Hamm sprach den Fahrer teilweise frei. Das entsprechende Verkehrsschild war durch Laub verdeckt und objektiv nicht erkennbar. Es blieb bei einem Geschwindigkeitsverstoß wegen Überschreitung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit. (OLG Hamm, 30.09.2010 - III-3 RBs 336/09)

Umfahren einer roten Ampel

Ein Autofahrer nutzte eine Tankstelle, um eine rot zeigende Ampel zu umfahren. Er fuhr vor der Ampel auf das Tankstellengelände und verließ dieses wieder nach der Kreuzung. Das Oberlandesgericht Hamm sprach den Fahrer frei. Das Rotlicht untersage nicht, vor der Ampelanlage abzubiegen und einen nicht durch die Ampel geschützten Bereich zu befahren. (OLG Hamm, 1 RBs 98/12)

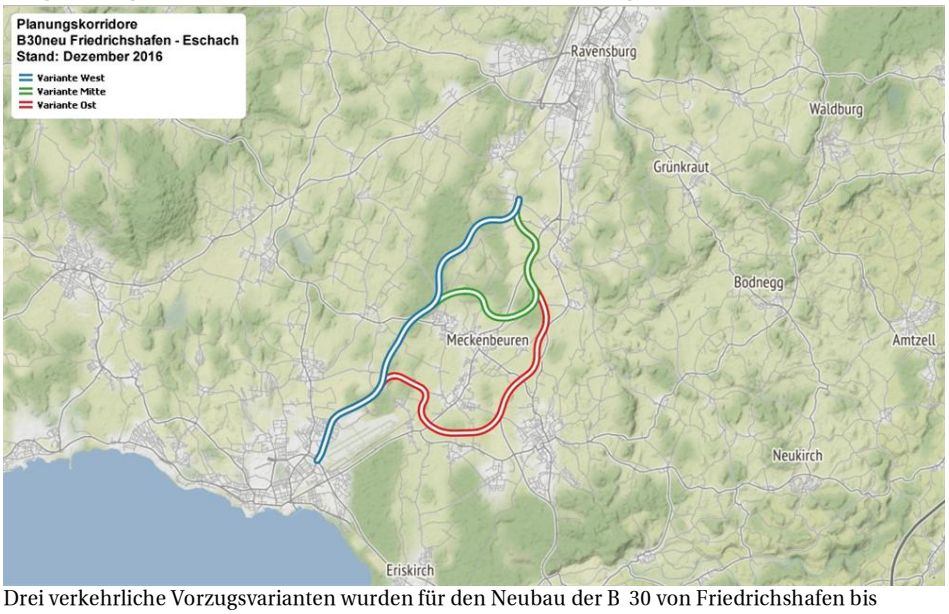
Trotz roter Ampel vorfahrtsberechtigt?

Muss ein Autofahrer, der aus einem Grundstück herausfährt in jedem Fall vorsichtig sein? Eine Autofahrerin fuhr aus einer Grundstücksausfahrt heraus, als eine etwa 40 Meter entfernte Ampel Rot zeigte. Sie stieß mit einem Fahrzeug zusammen, das über die rote Ampel gefahren war. Das Oberlandesgericht Hamm verurteilte die Fahrerin dazu 75 Prozent des Schadens zu bezahlen. Der Rotlichtsünder musste lediglich 25 Prozent übernehmen. Eine Ampel sei nicht dazu da, die aus den angrenzenden Grundstücken Herausfahrende zu schützen. (OLG Hamm Az.: 6 U 222/09)

Blitzer-App immer verboten

Bei einer Kontrolle entdeckten Polizeibeamte bei einem Autofahrer ein Smartphone, auf dem eine Blitzer-App installiert war. Die App war zwar aufgerufen, jedoch funktionierte sie nicht. Es folgte ein Bußgeld und ein Punkt in Flensburg. Das Oberlandesgericht Celle folgte der Auffassung der Beamten. Allein die Tatsache, dass die Blitzer-App auf dem Smartphone installiert und aufgerufen war, ist ein Verstoß. (OLG Celle, Az:. 2 Ss (OWi) 313/15) (ff) [Q27]

Regierungspräsidium stellt verkehrliche Vorzugsvarianten vor



Drei verkehrliche Vorzugsvarianten wurden für den Neubau der B 30 von Friedrichshafen bis Ravensburg/Eschach erarbeitet. Eine Variante West (blau), Mitte (grün) und Ost (rot). Alle Varianten sind geeignet die verkehrliche Zielsetzung zu erfüllen. Welche Trasse es wird, entscheiden weitere Untersuchungen. (Grafik: ff, Grundlage: Regierungspräsidium Tübingen, Hintergrundkate: Stamen OSM, Lizenz: CC BY 3.0)

(Meckenbeuren) - Nach mehrjährigen Verkehrsuntersuchungen informierte das Regierungspräsidium Tübingen im November über den aktuellen Stand der Planungen der B 30 neu zwischen Friedrichshafen und Ravensburg/Eschach. Mehr als 100 Bürgerinnen und Bürger waren in die Humpishalle nach Brochenzell gekommen. Drei mögliche Vorzugstrassen wurden erarbeitet.

Zur Diskussion stehen die Varianten "West", "Ost" und "Mitte". Daniel Merk vom Regierungspräsidium stellte die Planungskorridore mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen vor. Alle drei Varianten sollen vierstreifig gebaut werden. Welche Variante es sein könnte ist weiterhin offen - alle Varianten sind geeignet die verkehrlichen Ziele zu erfüllen.

Westtrasse

Die Vorzugsvariante der Westtrasse führt 200 Meter an Brochenzell vorbei. Artenschutz, Zerschneidung des Waldes und Entwässerung seien hier Themen, die besonders unter die Lupe genommen werden müssten. Auch ein Tunnel funktioniere nicht - schon in der Bauphase würde der Wald massiv zerstört. Die Westtrasse komme ohne einen Anschluss Brochenzell zur Ausführung. Er hätte sonst eine deutliche Verlagerung des Verkehrs in die Ortsdurchfahrt von Brochenzell zur Folge. Ein Vorteil der Westtrasse liege in der direktesten Verbindung von Ravensburg mit Friedrichshafen. Für die Überleitung der Verkehre von der B 467 sei jedoch zusätzlich eine Querspange von Tettnang erforderlich. Die B 467 Querspange Tettnang ist im neuen Bedarfsplan der Bundesfernstraßen als vordringlich eingestuft. Die Westtrasse könne Meckenbeuren - je nach Streckenabschnitt - um 4.400 bis 10.300 Fahrzeuge entlasten. Liebenau - an der B 467 - wird jedoch mit 1.500 Fahrzeuge pro Tag mehr belastet.

Mitteltrasse - "Korridor Mitte"

Bei der Mitteltrasse würde das Ravensburger Spieleland verkehrlich miterschlossen. Eine kurze Querspange von der B 30 neu zur B 467 südwestlich des Spielelandes würde für die Entlastung der Ortsdurchfahrten an der B 467 sorgen. Verbunden damit wäre ein Rückbau der B 467 südlich von Liebenau. Die Mitteltrasse könne Meckenbeuren - je nach Streckenabschnitt - um 5.300 bis 7.600 Fahrzeuge entlasten. Liebenau könne um 12.500 Fahrzeuge entlastet werden.

Osttrasse

Die Osttrasse verläuft ab Untereschach westlich um Liebenau und trifft nördlich von Tettnang auf die B 467. Ein...

Annette Sawade kommt

(Bad Waldsee) - Voraussichtlich im März besucht die SPD-Bundestagsabgeordnete Annette Sawade gemeinsam mit dem SPD-Landtagsabgeordneten Martin Rivoir Gaisbeuren. Die Bundestagsabgeordnete Annette Sawade ist ordentliches Mitglied im Bundesausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur und für die SPD-Bundestagsfraktion für Baden-Württemberg zuständig für den Bundesverkehrswegeplan 2030, sowie für Verkehrslärm bei Schiene, Straße und Wasserstraße. Der Landtagsabgeordnete Martin Rivoir ist Mitglied im Landesausschuss für Verkehr. Beide waren bereits in der Vergangenheit bei Terminen in Gaisbeuren. (ff) [Q28]

Landkreis nimmt zwei Glättemeldeanlagen in Betrieb

(Landkreis Biberach) - Zur präziseren Erfassung und frühzeitigen Meldung des Straßenzustandes beschaffte der Landkreis Biberach als Pilotprojekt zwei Straßenwetterstationen - sogenannte Glättemeldeanlagen. Eine wurde an der B 30 beim Jordanei und die andere an der B 312 am Ortsausgang Ahlen in Richtung Biberach errichtet. Die neuen Anlagen unterstützen seit Dezember die Straßenmeistereien beim Winterdienst und den Deutschen Wetterdienst. Ab sofort können Verkehrsteilnehmer früher über gefährliche Straßenverhältnisse informiert werden. (ff) [Q29]

Bodenseekreis beschließt neue Resolutionen

(Friedrichshafen) - Der Kreistag des Bodenseekreises hat im Dezember zwei neue Resolutionen verabschiedet: Für Straße und Gürtelbahn. Die Planungen an der B 30 und B 31 sollen zügig fortgeführt werden. An der L 205 bei Salem und Bermatingen sollen die Planungsarbeiten wieder aufgenommen werden, wird gefordert. Das Land wird aufgefordert sich für einen schnellen Ausbau der Bodenseegürtelbahn einzusetzen und die dafür notwendigen Mittel bereitzustellen (ff) [Q30]

...gemeinsamer Verlauf der B 30 neu mit der B 467 ist bis Tettnang vorgesehen. Von dort umfährt die Ostrasse Walchesreute/Pfingstwaid im Norden. Die zurzeit im Bau befindliche Südumgehung Kehlen wird mit genutzt, bis die Trasse bei Hirschlatt nach Süden abschwenkt und über die Messestraße nach Friedrichshafen führt. Damit verbunden wäre ein Rückbau der B 467 südlich von Liebenau. Bei der Osttrasse erfolge ebenfalls eine Anbindung des Ravensburger Spielelandes. Die Osttrasse könne Meckenbeuren - je nach Streckenabschnitt - um 9.700 bis 11.200 Fahrzeuge entlasten. Liebenau wird um 11.800 Fahrzeuge entlastet, Walchesreute/Pfingstwaid um 8.700.

Verbunden mit der Westtrasse und mit der Mitteltrasse wäre ein Rückbau der B 30 alt nördlich von Meckenbeuren, um den Verkehr auf die neue Straße zu lenken.

Alle Varianten verkehrlich geeignet

Verkehrsgutachter Claus Kiener vom Büro Modus Consult Ulm, führte aus, dass alle drei Lösungsalternativen die verkehrlichen Ziele grundsätzlich erfüllen. Im Gegensatz zu allen anderen Varianten reduziere die Variante Mitte jedoch die Gesamtfahrleistung. Gegen die Variante Ost spreche, dass ein Ausbau nur in Teilabschnitten möglich sei.

Deutlich war nach der Veranstaltung, dass die Trassenführung noch offen ist und weitere Untersuchungen notwendig sind. Das Regierungspräsidium will weiter über Zwischenschritte informieren. (ff) [Q31]

B30-Oberschwaben bittet um Unterstützung

(Region) - Die Website B30-oberschwaben.de besteht seit 12 Jahren. Kostenfrei stehen eine Vielzahl an Informationen über die Bundesstraße 30 zur Verfügung - von Verkehrsinfos über aktuelle Nachrichten bis zu Informationen zum Neu- und Ausbau von Ulm bis Friedrichshafen. Über 40.000 Euro und mehr als 20.000 Arbeitsstunden hat der Betrieb bisher gekostet.

(Fotos: ff)

Ziel neben der Information ist das Erreichen von Verbesserungen in der Region von Ulm bis zum Bodensee: Mobilität zu ermöglichen, Städte, Regionen und Wirtschaftszentren zu verbinden, Lebensqualität in Städten und Dörfern zu ermöglichen, die Verkehrssicherheit zu verbessern und Infrastruktur nachhaltig zu gestalten.

Die Entwicklung der Verkehrsnetze ist eine Aufgabe des Staates, jedoch zeigt die Erfahrung: Ohne ständigen Druck und Nachfrage geht nichts voran. Hier setzt B30-oberschwaben.de an. In den vergangenen 12 Jahren konnten einige Verbesserungen erreicht werden - von mehr Verkehrssicherheit über Lärmschutzmaßnahmen, die Einleitung von kurz- und mittelfristigen Verbesserungen bis zur Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf im neuen Bundesverkehrswegeplan, um langfristig eine nachhaltige Lösung zu schaffen.

Aus dem Gesamtprojekt ist das Tochterprojekt "Initiative B 30" hervorgegangen. Die "Initiative B 30" wurde gegründet, um auf die Situation auf dem Streckenabschnitt von nördlich von Baindt bis nach Biberach/Riß hinzuweisen und Verbesserungen herbeizuführen. Nach wie vor ist die Entwicklung auf diesem Streckenabschnitt rückständig. Weitere Aktivitäten sind deshalb nach wie vor notwendig.

Die anfallenden Kosten können künftig nicht mehr - wie bisher - übernommen werden. Ohne Unterstützung kann das Projekt nicht wie bisher fortgeführt werden.

Jeder der B30-oberschwaben.de nützlich findet, hat jetzt die Möglichkeit zur Unterstützung. Ausführliche Informationen gibt es auf der Projektseite: www.b30-oberschwaben.de/promote/ Eine Unterstützung ist noch bis zum 6. Januar möglich. (ff)

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 (ff)

Redaktionsschluss
Jeweils 14 Tage vor Erscheinen.
Letzte Änderung an dieser Ausgabe:
31.12.2016 15:16

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

Druck
"B30 Insider" wird bei wichtigen Themen von großem Interesse und wirtschaftlicher Vertretbarkeit oder per Sponsoring gedruckt. Die Auflage richtet sich nach dem Bedarf und beträgt in der Regel 500 bis 1000 Exemplare.

Erscheinen
"B 30 Insider" erscheint dreimal jährlich.

Quellen

Quellen / Grundlagen

Q1 http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810567.pdf
Q2 www.schwaebische.de/region_artikel,-Stadt-kauft-Grundstueck-an-der-B-30-_arid,10585384_toid,86.html, www.bad-waldsee.de/1877.html
Q3 www.schwaebische.de/region_artikel,-Haisterkirch-richtet-den-Blick-nach-vorne-_arid,10584060_toid,86.html
Q4 www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2016/kw48-de-bundesfernstrassenmaut/481876, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/163-dobrindt-pilotkontrollsaeulen-fuer-lkw-maut.html, www.toll-collect.de/de/toll_collect/presse/pressemitteilungen/detailseite_press_5316.html
Q5 www.bast.de/DE/Presse/2016/presse-21-2016.html, www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2016-2015/v273.html?nn=605156
Q6 www.weingarten.ihk.de/servicemarken/presse_channel/Aktuelle-Meldungen/Pressemeldungen_2016/Wirtschaft-im-Dialog-mit-der-Politik/3514492
Q7 www.schwaebische.de/region_artikel,-B-30-Ortsdurchfahrt-soll-kurzfristig-besser-werden-_arid,10552214_toid,86.html, www.bad-waldsee.de/index.php/forum-zukunft-b-30.html?file=tl_files/content/buerger/politik/forum_zukunft_b30/B%2030%2C%20OD%20Gaisbeuren%2C%20%20VU%20OD%2C%20Massnahmenkonzept%2C%20Endversion%2C%20AUT%2024.10.2016.pdf,
Der Sitzungsbericht zur Sitzung des Ortschaftsrates Reute-Gaisbeuren vom 16.11.2016 liegt der Redaktion vor.
Q8 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen_2016.htm, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehr-in-zahlen-pdf-2016-2017.pdf?__blob=publicationFilel, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehr-in-zahlen-excel-2016-2017.xlsx?__blob=publicationFile
Q9 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/199-dobrindt-neue-schilder-dta.html?nn=13326
Q10 www.wiwo.de/finanzen/geldanlage/infrastruktur-fuer-anleger-die-1000-milliarden-dollar-wette/14980994.html
www.wiwo.de/finanzen/geldanlage/infrastruktur-fuer-anleger-mautstrassen-pipelines-telekom/14980994-2.html
Q11 www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2016/kw48-de-fernstrassenausbau/481896,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/095/1809523.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/098/1809853.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/101/1810102.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/095/1809524.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/099/1809953.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/101/1810102.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/095/1809527.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/099/1809952.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/101/1810102.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810524.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810513.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810516.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/104/1810498.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810535.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810536.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/080/1808075.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810514.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/075/1807554.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810515.pdf, http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/080/1808083.pdf,
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/105/1810514.pdf
Q12 www.bvwp-projekte.de
Q13 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
Q14 www.heise.de/newsticker/meldung/Der-Deutsche-Zukunftspreis-zeigt-Beton-kann-auch-anders-3530118.html
Q15 www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2016/12/2016-12-14-pm26-bund-laender-finanzbeziehungen.html
www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetzentwuerfe_Arbeitsfassungen/2016-12-14-aenderung-grundgesetz.html
www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetzentwuerfe_Arbeitsfassungen/2016-12-14-neuregelung-bundesstaatliches-finanzausgleichssystem.html
www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/ministerpraesident-kretschmann-zufrieden-mit-kompromiss-bei-bund-laender-finanzbeziehungen/
www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/autobahngesellschaft.html
Q16 http://martin-gerster.de/martin-gerster-mdb-baubeginn-fuer-suedbahn-schon-im-mai-2017/
Q17 www.rvdi.de/archiv/pressemitteilungen/detail-archiv-pressemitteilung/2016/09/regio-s-bahn-donau-iller-regionales-spnv-zielkonzept.html
www.rvdi.de/fileadmin/Bilder-Dateien/verkehr/Regio-S-Bahn/Bericht_Reg._SPNV-Zielkonzept_1-03.pdf
Q18 https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/wir-habens-erfunden-baden-wuerttemberg-feiert-200-jahre-fahrrad/
Q19 www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/16-10-06-07.html
Q20 https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/minister-hermann-es-wird-keinen-landesbetrieb-strasse-geben/
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Abschlussbericht__endgueltig_mit_Mantelstellungnahme.pdf
Q21 https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/movebw-plattform-fuer-mobilitaet-von-morgen-in-stuttgart-vorgestellt/
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/F%C3%B6rderprogramme/161207_Pressemitteilung_Projektvorstellung_MoveBW_ANHANG.pdf
Q22 www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/kein-licht-am-ende-des-st-pauli-elbtunnels, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/hochmoseluebergang-spektakulaeres-bauwerk-spektakulaere-kostenexplosion, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/mainzigartige-kostenexplosion-einer-strassenbahn, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/sanierungsfall-hochbahnsteige, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/die-stadt-schwerin-verlegt-strassenbahnschienen-auf-falsche-fahrbahnseite, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/mainz-baut-bruecke-ohne-anbindung, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/verbotene-schulbushaltestelle, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/anfahrbuegel-in-hamburg-stolperfalle-fuer-7000-euro, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/teures-ueberbrueckungsgeld, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/geisterbus-faehrt-defizit-ein-70000-euro-pro-jahr, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/sinnlose-fussgaengerbruecke-fuer-fast-eine-halbe-million-euro, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/gutachten-zur-bestaetigung-einer-binsenweisheit, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/adlerhorst-teuer-und-verlassen, www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/fall-details/news/fledermaeuse-trotzen-ausweichquartier
Q23 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/moegliche-fahrzeuge-und-fahrzeugkombinationen-mit-ueberlaenge.html
www.spiegel.de/auto/aktuell/gigaliner-bundesregierung-gibt-gruenes-licht-fuer-lang-lkw-a-1122076.html
Q24 www.heise.de/newsticker/meldung/Tandem-X-fertig-DLR-erstellt-bislang-genauestes-Hoehenmodell-der-Erde-3344462.html
www.dlr.de/dlr/desktopdefault.aspx/tabid-10081/151_read-19509/#/gallery/24516
Q25 www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/209-dobrindt-car-sharing.html
www.faz.net/aktuell/wirtschaft/neue-mobilitaet/carsharing-nutzer-sollen-kostenlos-parken-duerfen-14586535.html
Q26 www.heise.de/newsticker/meldung/Manipulationen-bei-Lkw-Fahrtenschreibern-immer-ausgekluegelter-3331120.html
http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/096/1809640.pdf
Q27 www.focus.de/finanzen/experten/tobias_klingelhoefer/rote-ampel-und-blitzer-app-wichtige-urteile-fuer-autofahrer_id_5823626.html
Q28 http://diebildschirmzeitung.de/bad-waldsee/stadt-bad-waldsee/22456-spd-ortsverein-bad-waldsee-hat-sich-zur-monatlichen-diskussion-getroffen
Q29 www.biberach.de/5337.html?&tx_ttnews[tt_news]=6937&cHash=9b4c6720a1591f996f1e82f1a2ebf90e
Q30 www.bodenseekreis.de/start/aktuelles-detail/artikel/2016/12/22/kreistags-re-23.html
Q31 www.suedkurier.de/region/bodenseekreis-oberschwaben/meckenbeuren/B30-Umfahrung-Meckenbeuren-Jede-Variante-hat-Vor-und-Nachteile;art372485,9019986, https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt4/B30/Seiten/default.aspx

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