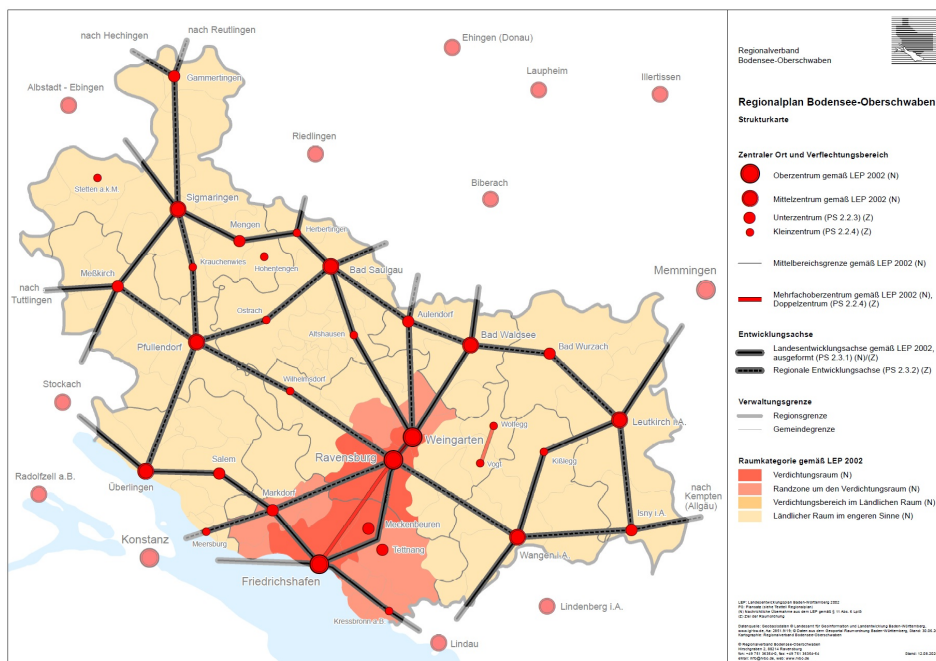


Regionalplanentwurf wird erneut ausgelegt



Strukturkarte zum überarbeiteten Entwurf des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben
(Quelle: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben)

(Region) - Die Verbandsversammlung befürwortete im Oktober mehrheitlich den überarbeiteten Entwurf des Regionalplans Bodensee-Oberschwaben und legt ihn dem zweiten Anhörungsentwurf zugrunde. Nach Auslegung und Anhörung des ersten Entwurfs 2019 gingen fast 5.000 Stellungnahmen ein.

Der neue Regionalplan verfolgt als Ziel u. a. die Entlastung des bodenseenahen Uferbereichs. So sollen Entwicklungen von Industrie, Gewerbe und Siedlungen in das Hinterland gelenkt werden: In die Mittelzentren Bad Saulgau, Bad Waldsee, Leutkirch, Pfullendorf, Sigmaringen und Wangen sowie in die Unterzentren Aulendorf, Bad Wurzach, Gammertingen, Isny, Markdorf, Mengen, Meßkirch, Salem und Tettnang. Entsprechend wurden im neuen Entwurf des Regionalplans mehrere seenahe Flächen für Gewerbeansiedlungen herausgenommen. Die neuen Gewerbeschwerpunkte konzentrieren sich nun

vor allem auf Standorte entlang der B 30, B 32, B 311 und A 96. Als weiterer Wohnungsbauerschwerpunkt wurde Aulendorf benannt.

Im Kapitel „Regionale Infrastruktur“ werden zusätzlich aufgenommen: Ein dreistreifiger Ausbau der „B 30 Bad Waldsee – Landkreisgrenze Biberach“ sowie der „B 32 Ravensburg – A 96“. Beim Schienenausbau wird die Strecke Sigmaringendorf-Bingen-Hanfertal neu benannt.

Geplant ist eine zweite Offenlage und Anhörung des Regionalplanentwurfs: Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet vom 25. Januar 2021 bis einschließlich 26. Februar 2021 statt.

Wenn alles nach Plan läuft, soll der neue Regionalplan Bodensee-Oberschwaben im Sommer 2021 beschlossen werden. (ff) ^{Q2}

In dieser Ausgabe

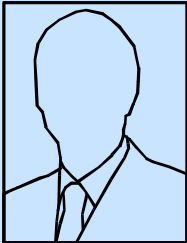
- Landtagswahl 2021**
Fragen an die Kandidaten Seite 2
- Corona und Verkehr**
Verkehrsminister wollen ÖPNV retten Seite 16
- Bedarfsplanung**
Bedarfspläne werden überprüft Seite 17
- Verschwendung**
Bund der Steuerzahler stellt Schwarzbuch vor Seite 19
- Naturschutz**
Kreistag lässt Naturpark prüfen Seite 20

Bund übernimmt Verwaltung der Autobahnen

(Berlin) - Für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen ist ab dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Sie umfasst deutschlandweit 10 Niederlassungen, 41 Außenstellen, 42 Verkehrsleitzentralen und 189 Autobahnmeistereien. So wechseln vom Regierungspräsidium Tübingen insgesamt 130 Mitarbeiter zur Autobahn GmbH. Aufgrund ungelöster Probleme, wie der 1.400 Softwaresysteme, unterstützen die Länder noch bis Ende 2023 die Gesellschaft. Die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg konzentriert sich ab sofort auf den Betrieb und den Ausbau der Landes- und Bundesstraßen. Wichtig ist dem Land die Entwicklung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität. Regierungspräsident Klaus Tappeser strebt eine moderne Mobilitätsverwaltung an. (ff) ^{Q1}

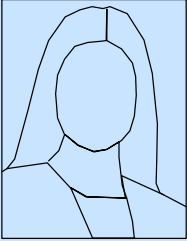
Landtagswahl 2021

Die Wahlen zum Landtag von Baden-Württemberg finden regulär alle fünf Jahre statt. Die Landesregierung hat den 14. März 2021 datinnen und Kandidaten im Vorfeld der Landtagswahl zum Themenbereich Verkehr? Die Auswahl und die Reihenfolge der bef Stimmen anlässlich der letzten Landtagswahl.

WAHLKREIS		
		
Robert Wiest	Thomas Dörflinger	Volker Körner
Die Grünen	CDU	AfD
(1) Welche Herausforderungen im Verkehrssystem bestehen in Ihrem Wahlkreis?		
-	Im Wahlkreis Biberach gilt es, die Projekte der Umsetzungskonzeption des Landes zum Bedarfsplan 2016 zügig anzugehen: die bereits in Planung befindliche Ortsumfahrung Ringschnait - Ochsenhausen - Edenbach (B 312), die Ortsumfahrung Riedlingen (B 311) mit Planungsbeginn bis 2025 und der Ausbau der B 30 Biberach (Jordanbad) - Hochdorf und die Ortsumfahrung Warthausen (B 465) mit Planungsbeginn ab 2025. Bei den Landstraßen ist es gelungen, die Ortsumfahrung Ingoldingen (L 284) neu in den Maßnahmenplan des Landes hineinzubekommen. Planung und Realisierung stehen nun an. Verkehr ist bei uns stets Straße und Schiene. Daher muss im Zuge der Elektrifizierung der Südbahn der ÖPNV insgesamt gut miteinander verzahnt werden. Ebenso müssen für die Donaubahn bei Elektrifizierung und Ausbau wichtige Weichen gestellt werden. Zentral ist für beide Strecken, das Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller schneller voranzubringen. Das wird die Schiene noch attraktiver machen. Hinzu kommt der Radwegeausbau.	Grundsätzlich sehe ich, dass im Wahlkreis Biberach in vielen Städten noch die Balance zwischen Verkehr und Einzelhandel gefunden werden muss. Es müssen Parkmöglichkeiten vorhanden sein, um die lohnende Frequenz für den Einzelhandel im Stadtkern zu erreichen. Einer Beruhigung der Innenstädte müssen Parkmöglichkeiten an zentralen Orten gegenübersehen. Auch im ÖPNV müssen wir gegenüber den Großstädten anders denken. Wir haben keine 5 oder 10 Minuten Takte um mit einem Bus von einem Ort zum anderen zu fahren. Hier muss noch viel intensiver über eine allgemeine Mobilitätsmöglichkeit nachgedacht werden. Es muss das Ziel sein, dass man auch bei uns auf dem Land sich zu fast jeder Zeit in einen Bus/Zug setzen kann um irgendwo hinzukommen. Es gibt aktuell 2 große Projekte in Biberach an der Riß, die meine Aufmerksamkeit haben: Der sogenannte „Aufstieg B 30“ und die neue „GV Blosenberg“. Beide Projekte sehe ich als wichtig an und finden meine Unterstützung. Ich sehe die große Entlastung der vorhandenen und heute genutzten Straßen und Kreuzungen. Diese werden spürbar für Anwohner und dem Anliegerverkehr reduziert.
(2) Beschreiben Sie Ihre Positionen und Ziele zu Verbesserungen an der Bundesstraße 30: Was wurde in der ablaufenden Wahlperiode erreicht? Welche Maßnahmen müssen zukünftig durchgeführt werden?		
-	Ein wesentlicher Fortschritt ist die Verkehrsfreigabe des letzten Abschnitts der B 30 Ortsumgehung Ravensburg bis Eschach im Dezember 2019. Erreicht wurde zudem, dass sich drei weitere B 30 Abschnitte in der Umsetzungskonzeption des Landes befinden: Als Maßnahme in Planung der Abschnitt Friedrichshafen (B 31) – Ravensburg/Eschach, die...	Leider kann ich Ihnen aktuell nicht auf all Ihre Fragen eine adäquate Antwort geben. Mit pauschalen und oberflächigen Floskeln zu antworten ist nicht meine Art und keinem wäre damit gedient.

Wahlkreis Biberach

21 als Wahltag für die Wahl zum 17. Landtag von Baden-Württemberg bestimmt. Wie positionieren sich Parteien und ihre Kandidatinnen und Kandidaten erfolgte nach den im Landtag und Bundestag vertretenen Parteien sowie nach Anzahl der

66: BIBERACH		
		
Bettina Weinrich	Hildegard Ostermeyer	Ralph Heidenreich
SPD	FDP	Die Linke
Ich möchte, dass unsere Bürgerinnen und Bürger sich möglichst mobil von A nach B bewegen können. Im ländlichen Raum sind hierzu insbesondere Ortsumgehungsstraßen erforderlich, auch um den Verkehr innerorts zu entlasten. Als Paradebeispiel dient hierfür die Gemeinde Unlingen: diese hat mit der Umfahrung der B 311 ihre Ortsdurchfahrt um bis zu 84 % entlasten können. Das wirkt sich auch positiv im Sinne einer verminderten Lärmbelästigung sowie einer erhöhten Verkehrssicherheit- und Mobilität vor Ort aus. Für die Verbesserung unserer Mobilität müssen wir jedoch, auch im Sinne der Straßenverkehrsentlastung und im Sinne der Nachhaltigkeit, Alternativen jenseits unserer Straßen fördern. Dementsprechend möchte ich auch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs durch ein erhöhtes ÖPNV-Angebot voranbringen und mich insbesondere für einen Ausbau von Bahnhaltepunkten entlang der Württembergischen Südbahn einsetzen, um unsere Straßen und die Umwelt zu entlasten.	(1) Die größte geplante Baumaßnahme wird der Anschluss der Nordwestumfahrung an die B 30 sein. Dabei ist ein Tunnel von 900 m Länge vorgesehen. (2) B 30: Zu den Hauptverkehrszeiten ist der Kreuzungsbereich am Jordane stark belastet. (3) Elektrifizierung der Bahnstrecke Ulm-Lindau. Für die Strecke ist ebenfalls eine Regio-S-Bahn von Ulm nach Aulendorf geplant mit den Haltestellen Hochdorf und Interessendorf. Die Umsetzung dauert, weil die Pläne vom Ministerium für Verkehr noch nicht da sind. (4) Ein weiterer Ausbau des Radwegenetzes zwischen den Landkreismunicipalitäten ist geplant und nötig. (5) Neu im Verkehrswegeplan des Landes aufgenommen wurde die Umgehung von Ingoldingen und die Eisenbahnkreuzungsmaßnahme Warthausen. In Warthausen gibt es zu den Hauptverkehrszeiten längere Staus. (6) Bundesstraße 312 ist in Planung, der Landkreis forciert diese mit eigenen Mitteln. Es geht dabei um die Umgehung Ringschnait, Ochsenhausen, Erlelenmoos und Edenbach. (7) Geplante Umgehung Riedlingen: im Bundesverkehrswegeplan mit vordringlichem Bedarf, als wichtige Ost-West-Verbindung. (8) Entfallen ist der Ausbau Füramoos nach Tristolz.	Der öffentliche Nahverkehr wird seiner steigenden Bedeutung in keiner Weise gerecht und muss massiv ausgebaut werden. Wer ohne Auto auf dem Lande wohnt, ist extrem eingeschränkt. Das betrifft heute beispielsweise ältere Mitbürger, die kein Auto mehr fahren können oder wollen. Mit dem Ende des Verbrennungsmotors wird dieses Problem aber eine ganz andere Größenordnung erreichen. Dazu kommen deutliche Defizite in der Infrastruktur für Elektromobilität und in der ländlichen Versorgung.
Die B 30 ist die Hauptschlagader für den Verkehr hier im Kreis Biberach. Der Streckenabschnitt von Laupheim-Nord bis Biberach-Süd ist vierspurig und gut ausgebaut. Kritischer wird es jedoch südlich von Biberach, dort mündet die B 30 in eine dreispurige Fahrbahn, ab Bad Waldsee sind es sogar nur noch zwei Spuren. Riskante Überholmanöver kommen dort sehr...	Für die Bürger/innen der Stadt Biberach wird der Anschluss an die Nordwestumfahrung eine deutliche Entlastung des Innenstadtverkehrs bedeuten. Mit der Realisierung des Tunnels werden die ökologischen Gesichtspunkte und die Belange der Bürger/innen der Gemeinde Mettenberg berücksichtigt. Ein Vorhaben das meine volle Zustimmung findet...	An der B 30 wurde in der vergangenen Legislatur meines Wissens im Kreis Biberach nichts wesentliches geändert. Das wird auch so bleiben. Die einzigen politisch und rechtlich durchsetzbaren Maßnahmen sind solche zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten und zum Aufbau einer Infrastruktur für die Elektromobilität. Indirekt kann der durch die Elektrifizierung...

Landtagswahl 2021

Robert Wiest	Thomas Dörflinger	Volker Körner
-	...Ortsumfahrungen Gaisbeuren und Enzisreute mit Planungsbeginn bis 2025 und der Ausbau der B 30 Biberach (Jordanbad) – Hochdorf mit Planungsbeginn ab 2025. Entscheidend ist nun, dass das für die Umsetzung zuständige Land die Planungen mit vollem Einsatz weiter vorantreibt.	
(3) Seit 2016 warten Bürgerinnen und Bürger auf den Planungsbeginn für die B 30 bei Enzisreute, Gaisbeuren und Hochdorf. Wann starten die Planungen? Warum dauert es so lange? Wie wollen Sie den Planungsprozess beschleunigen?		
-	Laut Auskunft des Verkehrsministeriums ist der Planungsbeginn für die Ortsumfahrungen Gaisbeuren und Enzisreute (B 30) für das zweite Halbjahr 2022 vorgesehen – also im verbindlichen Rahmen der Umsetzungskonzeption. Für den B 30 Ausbau Jordanbad - Hochdorf steht ein Planungsbeginn erst nach 2025 an. Viele vordringliche Maßnahmen treffen hier auf immer aufwendigere Planungsprozesse. Das muss schneller gehen. Daher ist der CDU-Landtagsfraktion die Stärkung der Straßenbauverwaltung ein großes Anliegen und sie hat sich in den vergangenen Jahren stetig für deutlich mehr Personal und Planungsmittel erfolgreich eingesetzt. Inklusiv dem aktuellen Doppelhaushalt 2020/21 wurde hier eine Aufstockung um 200 Stellen erreicht. Das ist eine entscheidende Schlüsselstelle zur Beschleunigung der Planungen für Straßen und Fahrradwege, an der weiter konsequent gearbeitet werden muss.	Im Wahlkreis Biberach gibt es in den verschiedenen Bereichen noch viel zu tun. Um mich genau für solche Projekte und Vorhaben einzusetzen und diese zu hinterfragen, möchte ich für die Bürger des Wahlkreises Biberach in den Landtag ziehen. Dann kann ich Anfragen stellen und Sachverhalte klären, mich aktiv um Projekte kümmern und sie vorantreiben. Ich stehe für Bürgerfragen immer zur Verfügung und werde mich für solche einsetzen. So sehe ich meine Aufgabe und so möchte ich für die Bürger da sein.

Wahlkreis Biberach

Bettina Weinrich	Hildegard Ostermeyer	Ralph Heidenreich
...häufig vor, was kritisch zu sehen ist. Auch stockender Verkehr und Rückstaus durch den Berufsverkehr sind ein großes Problem. Seit Jahren wird angestrebt, den Abschnitt zwischen Biberach und Hochdorf vierspurig auszubauen, und obwohl im Bundesverkehrswegplan 2030 diese Maßnahme seit 2016 höchste Priorität besitzt, wurde noch immer nicht mit dem Bau begonnen. Weder die grün-schwarze Landesregierung, noch Herr Dörflinger, MdL, haben in den letzten 4 Jahren da etwas erreicht. Getreu dem Motto „Das wichtige jetzt“ möchte ich dafür kämpfen, dass der Stillstand aufhört und mit den Planungen für den Ausbau begonnen werden kann.	...Ich werde mich, überall dort wo es die Gelegenheit gibt, für die Umgehungen von Gaisbeuren und Enzisreute einsetzen. Ich kenne die Situation der B 30 sehr gut. Die Unfallgefahren durch Überholen auf schlecht einsehbaren Straßenabschnitten sind mir bekannt und ebenfalls die Lärm-, Abgas- und Umweltbelastung der Bürger/innen in den Gemeinden, durch die die B 30 verläuft. Die einzige Möglichkeit sehe ich darin, Druck im zuständigen Verkehrsministerium zu machen, damit möglichst schnell Mitarbeiter/innen für die Planung und Umsetzung in den Behörden eingestellt werden. So könnten Planungen schneller erfolgen, Mittel vom Bund abgerufen und die Vorhaben umgesetzt werden. Außerdem drängen wir Liberalen energisch darauf, den Generalverkehrsplan des Landes aus dem Jahr 2010 möglichst zeitnah zu aktualisieren.	...der Südbahn mögliche Bau neuer Bahnhalte zu einer Entlastung der B 30 beitragen.
Leider wird unser Wahlkreis Biberach sehr schwach repräsentiert. Herrn Dörflinger ist es in den ganzen 4 Jahren nicht gelungen etwas in Bewegung zu setzen. Nach § 1 Fernstraßenbaugesetz besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag des Bundes an das Land. Die grün-schwarze Landesregierung hat jedoch noch nicht einmal die Planung in Gang gesetzt. Dafür, dass das Problem den Wahlkreis des verkehrspolitischen Experten der CDU, also auch Herrn Dörflinger selbst betrifft, ist das ein ziemliches Armutszeugnis für die Arbeit der CDU vor Ort. Ich möchte mich dafür einsetzen, dass die Planung in der nächsten Legislaturperiode in die Wege geleitet wird. Das Ziel soll es sein, dass wir bis zum Ende der nächsten Legislaturperiode 2025 mit dem Bau der vierspurigen B 30 von Biberach-Süd bis Hochdorf begonnen haben und das Projekt bis spätestens 2030 abgeschlossen ist. Für die Streckenabschnitte Enzisreute und Gaisbeuren sollen Ortsumgehungen mit Lärmschutzwänden dafür sorgen, dass der Verkehr wieder problemlos fließt.	Im Bereich der B 30 wurde das Jordaneil umgebaut, um die lästigen Staus zu den Hauptverkehrszeiten zu vermeiden. Der vierspurige Abschnitt erhielt in Abschnitten neue Stahlschutzplanken und eine neue Entwässerung. Die Umsetzung bis Oberessendorf soll noch lange dauern. Den Aufstieg zur B 30 im Tunnel will das RP Tübingen schnell realisieren, weil die Stadt Biberach ein Innenstadtverkehrsprojekt aufgelegt und beschlossen hat. Das größte Hemmnis ist der Personalmangel in den Behörden. Nicht das Geld fehlt, sondern ausreichend Fachpersonal. Wie oben schon ausgeführt, ist der einzige Weg, Druck aufbauen, damit die Behörden mehr Personal einstellen. So kann in Zukunft eine zügige Planung und Realisierung der Vorhaben erreicht werden.	Für die wohlfeilen Versprechungen konservativer Kollegen möchte ich meinen Kopf nicht hinhalten. Vielleicht starten die Planungen ja noch, aber dann werden sie den sich ändernden Umständen zum Opfer fallen. In 30 Jahren soll Europa CO₂-neutral sein. Das ist so gesetzt und das wird die Prioritäten bestimmen.

Landtagswahl 2021

WAHLKREIS		
		
Petra Krebs	Raimund Haser	Helmuth Dietz
Die Grünen	CDU	AfD
(1) Welche Herausforderungen im Verkehrssystem bestehen in Ihrem Wahlkreis?		
Auch bei uns im ländlichen Raum nimmt der Lkw- und Pkw-Verkehr zu. Wo die Bundesstraßen und Landesstraßen durch die Ortschaften führen, leiden die Anwohner*innen an Lärm, Abgasen und Unfallgefahren. Die Lebensqualität sinkt. Ziel muss daher sein, ländliche Mobilitätsbedürfnisse, die Lebensqualität der Anwohner*innen sowie den Klimaschutz in Einklang zu bringen. Dafür brauchen wir die Mobilitätswende! Das heißt konkret: Ausbau des ÖPNV, der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sowie die starke Förderung alternativer, emissionsarmer Antriebssysteme im Kraftfahrzeugbereich. Hier nimmt Baden-Württemberg bundesweit eine Vorreiterrolle ein. Das macht sich auch konkret hier im Wahlkreis bemerkbar. Die ÖPNV-Nutzung für Alltagsfahrten und Berufsverkehr wird attraktiv gemacht, z. B. durch die Etablierung der Regiobuslinien. Vor allem aber durch den bw-Tarif im verbundübergreifenden öffentlichen Verkehr, der die Nutzung von Bussen und Bahnen im Schnitt um 20 Prozent günstiger macht. Auch wurden zahlreiche Radverkehrsnetze ausgebaut. Diesen eingeschlagenen Weg gilt es weiter auszubauen.	Der ÖPNV hat in den vergangenen Jahren große Fortschritte in unserer Region gemacht: Die Verbundsysteme wurden verbessert, das Bahnangebot mit der Elektrifizierung von Allgäubahn und Südbahn führt zu besseren Fahrplänen und mit der Weiterentwicklung des ÖPNV-Konzepts im Landkreis werden wir einen guten Schritt weiterkommen. Gleichzeitig nehmen die täglichen Verkehrswege der Menschen zu, Lkw transportieren immer mehr Güter, weite Teile des Ländlichen Raums werden immer auf das Auto angewiesen sein. Angesichts dessen gilt es, Verkehr, wo es geht, zu vermeiden und die Menschen vor den negativen Auswirkungen von Verkehr, Lärm und Abgasen soweit es geht zu schützen. Das geht durch neue, intelligente Infrastruktur, neue Technologien im Fahrzeugbau, umweltfreundliche Antriebsformen, digitale Verkehrsangebote und intelligentere Verknüpfungen unterschiedlicher Fortbewegungsmittel. In unserer Region geht es vor allem um Investitionen in die Infrastruktur. Vom Tunnel über die Ausweichtrasse bis zum Radweg - es muss mehr Geld in die Infrastruktur gesteckt werden. Wir profitieren hier von Lärmschutzwänden, Radwegen und gut ausgebauten Trassen. Was mich freut: In der Sanierung sind wir in weiten Teilen des Wahlkreises einen guten Schritt vorangekommen. Die aktuelle Sanierungsgeschwindigkeit müssen wir beibehalten. Nicht sanierte Infrastruktur von heute sind die Schulden von morgen.	Im Bereich der Wahlkreise, für welche ich Kandidat der AfD bin, hat sich durch fortlaufende Einsparungen bei Infrastrukturmaßnahmen im Straßenverkehr ein erheblicher Investitions- und Reparaturstau ergeben. Sehr viele Straßen und Brücken müssen dringend saniert werden. Straßenausbau und Neubau werden immer weiter in die Zukunft geschoben. Auch die anderen Verkehrsträger, so weit sie denn hier in Oberschwaben überhaupt in nennenswertem Umfang existieren, sind oft nicht auf dem neuesten Stand. So erfreulich z. B. die Fertigstellung der Elektrifizierung der Südbahn auch ist, so sollte nicht vergessen werden, dass bereits mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke in den Jahren 1905 bis 1913 die Elektrifizierung im Raum stand. Wir reden also davon seit ungefähr 100 Jahren. In unserem Flächenwahlkreis haben wir besondere Herausforderungen, welche nicht nur mit den doch oft städtisch geprägten Ansätzen der Planer zu bewältigen sind. Wir benötigen nicht nur den Ausbau besonders der Verkehrsträger Straße mit PKW, LKW, dem Busverkehr sowie der Schiene. Wir benötigen ganz besonders die intelligente Vernetzung dieser verschiedenen Verkehrsträger.
(2) Beschreiben Sie Ihre Positionen und Ziele zu Verbesserungen an der Bundesstraße 30: Was wurde in der ablaufenden Wahlperiode erreicht? Welche Maßnahmen müssen zukünftig durchgeführt werden?		
Tempo 40 nachts ab 22 Uhr auf der B 30 in Gaisbeuren ist zur Reduzierung der Lärmbelastung ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung gewesen. Als elementar sehe ich des Weiteren an, dass mit Beteiligung der Bürger*innen die schnelle Umsetzung von Verbesserungen...	Die B 30 ist neben dem der A 96/A 7 die zweite Lebensachse durch den Wahlkreis Wangen-Illertal. Das Bekenntnis im Verkehrswegeplan zum vierspurigen Ausbau war wichtig, nun müssen Taten folgen. B 30 – L 257, neue Anschlussstelle „Laupheim West“: Sie dient der verkehrlichen...	Unser wirtschaftlich starkes und prosperierendes Oberschwaben erwartet ganz sicher keinen Rückgang des LKW- sowie des PKW-Verkehrs, sondern im Gegenteil einen Anstieg dieses Verkehrs. Ich stehe folglich voll und ganz hinter dem durchgehend vierspurigen Ausbau der...

Wahlkreis Wangen

S 68: WANGEN



**Rainer
Marquart**

SPD



**Frank
Scharr**

FDP



**Enes
Muric**

Die Linke

Die Verkehrssysteme im Wahlkreis 68 sind auf der Straße beherrscht durch die zentralen Nord-Süd Achsen mit der A 96 im Osten und der B 30 im Westen und durch die großen Zugtrassen Ulm-Friedrichshafen sowie Memmingen-Lindau mit Knotenpunkt zur Querverbindung in Aulendorf.

Die Elektrifizierung der Schiene dürfte zu großen Verbesserungen hinsichtlich Transportkapazitäten, aber auch hinsichtlich der Belastung der Umwelt durch Abgase und Lärm führen. Der weitere Ausbau der Ost-West-Achse Leutkirch-Aulendorf und eine engere Taktung würde zu einer attraktiveren Nutzung und zu einer Entlastung der Straßen führen. Mehr Güterverkehr auf die Schiene ist eine weitere Forderung, die zur Zeit zu wenig Beachtung findet. Auch der Ausbau der Landes- bzw. Kreisstraßen z. B. von Bad Waldsee nach Bad Wurzach mit Anschluss an die A 96 und die Querverbindungen z. B. von Altshausen nach Aulendorf-Bad Waldsee müssten dringend dem heutigen Verkehrsaufkommen angepasst werden. Durch die Erschließung neuer Industrieflächen und Wohngebiete steigt auch das Verkehrsaufkommen auf der Straße, was für die Anwohner mit noch höherer Belastung verbunden ist.

Die Hauptverkehrswege unserer ländlich geprägten Region müssen gut und zukunftsorientiert ausgebaut sein. Das betrifft sowohl den privaten und gewerblichen Individualverkehr als auch den ÖPNV. Die Hauptachsen – dazu zählen die Nord/Süd-Verbindung B 30 Ulm-Bodensee und die Südbahn – bilden das Rückgrat.

Die von mir gewünschte Fortentwicklung der regionalen Wirtschaft wird die Verkehrsbelastung durch den Schwerverkehr erhöhen. Daher ist es unabdingbar, dass die B 30 durchgängig von Ulm bis zum Bodensee vierspurig ausgebaut wird.

Die Herausforderung an die Politik ist die dramatische Beschleunigung der Prüfungs- und Genehmigungsverfahren sowie die Bereitstellung der notwendigen Gelder.

Allerdings sehe ich auch andere verkehrspolitische Herausforderungen, die es zeitgleich zu bewältigen gilt. Der ÖPNV auf Schiene und Straße in unserem ländlich geprägten Wahlkreis ist eine davon. Die Schwierigkeit wird sein, angesichts leerer Kassen erforderliche Projekte zeitgleich zu realisieren.

Die großen Herausforderungen im Wahlkreis Wangen sind ähnlich wie in vielen anderen Wahlkreisen in Baden-Württemberg: Die rasant steigenden Mieten in unseren Städten drängen die Menschen aus der Stadt und verursachen so weitere Pendelverkehre zulasten des Klimas – insbesondere für Menschen mit kleinen Einkommen. Wer außerhalb der Städte wie Wangen oder Leutkirch lebt, kommt um das Auto gar nicht herum. Die letzten beiden grün-geführten Landesregierungen haben daran nichts geändert. Ich finde, dass Mobilität für alle möglich sein muss, unabhängig vom Geldbeutel. Deshalb setze ich mich für kostenlose öffentliche Verkehrsmittel mit gutem Takt für alle Menschen ein, so dass man auch auf dem Land ohne Auto auskommt. Kurzfristig fordern wir kostenlose Tickets für Einkommensschwache, wie Schüler oder Rentner, wie es unsere LINKEN Kommunalfraktionen schon in vielen Orten durchgesetzt haben. Dafür sollen die Verkehrsverbünde, die ein Sozialticket anbieten, vom Land einen Zuschuss erhalten.

Der weitere 4-spurige Ausbau der B 30 südlich von Ravensburg konnte nach langer Bauzeit abgeschlossen werden. Hierdurch konnte der Verkehrsfluss dort deutlich verbessert und einige Gemeinden sehr entlastet werden. Die Schaffung einer Querspange zur B 32 zur Entlastung des...

Im bald ablaufenden Landtag von Baden-Württemberg hat die Grün-Schwarze Koalition unter Verkehrsminister Hermann alles dafür getan, den Ausbau wichtiger Verkehrswege zu be- oder gar zu verhindern.

Die FDP als Opposition hat immer wieder auf den Ausbau- und Reparaturstau der...

Ein hohes Verkehrsaufkommen, steigende Unfallquoten, sowie entstehende Umweltschäden, zeigen, dass bei der B 30 dringend Handlungsbedarf besteht. In den nächsten Jahren muss massiv Druck für einen sinnvollen Ausbau gemacht werden. Die Prognosen zeigen jedoch, dass man in den nächsten Jahren ein starkes Wachstum...

Landtagswahl 2021

Petra Krebs	Raimund Haser	Helmut Dietz
...für Fußgänger und Radverkehr vorangebracht wird. Die weitere Planung der Anschlüsse L 300 und L 316 ist aus meiner Sicht dringend - ebenfalls mit Beteiligung der Bürger*innen - anzugehen. Erst nach genauer Prüfung der Bedarfe, der Auswirkungen und der Kosten-Nutzen-Relation kann weiter entschieden werden. Generell ist für mich wichtig, dass der Schwerpunkt auf den Erhalt und der Sanierung des Bestandnetzes liegen sollte. Um Anwohner*innen von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie von der Verkehrsmenge zu entlasten, machen in Einzelfällen der Neu- und Ausbau von Straßen – insbesondere Ortsumfahrungen - Sinn. Das bedeutet für den Bau der Umgehungsvarianten Enzisreute und Gaisbeuren aber auch, dass strikt darauf geachtet werden muss, dass möglichst wenig wertvolle Flächen versiegelt werden.	...Entlastung der Laupheimer Innenstadt. B 30, Biberach (Jordanbad) – Hochdorf: Ein Planungsbeginn wird vom Ministerium für Verkehr nach 2025 vorgesehen. B 30, Ersatzneubau Urbachviadukt bei Bad Waldsee: Das Regierungspräsidium Tübingen ist mit den Voruntersuchungen und Abstimmungen beschäftigt. B 30, OU Gaisbeuren / OU Enzisreute: Die Ortsumgehungen werden im Bedarfsplan 2016 als ein gemeinsames Vorhaben betrachtet. Der Beginn der Planung im zweiten Halbjahr 2022 basiert auf der Priorisierung der Planungen, da nicht alle im Regierungsbezirk Tübingen geforderten und vorgesehenen Planungen zeitgleich möglich sind. Dieser Planungsbeginnstermin ist einzuhalten. Darauf werde ich in einer neuen Legislaturperiode pochen. B 30, Friedrichshafen (B 31) - Ravensburg/Eschach: Die Vorauswahl der bevorzugten Variante wurde Ende 2018 abgeschlossen. Das Regierungspräsidium Tübingen erstellt die Unterlagen für die Voruntersuchung. Danach erfolgt die Linienbestimmung durch den Bund.	...B 30 sowie der Ortsumfahrungen. Ganz besonders der Ortsumfahrungen. Diese sind natürlich nicht nur unter dem Aspekt des Verkehrsflusses, sondern ganz besonders auch im Sinne der Gesundheit zu sehen. Wir werden Verkehrsemissionen nie komplett reduzieren können. Allerdings sollten wir diese dann nicht ohne Not in die Wohngebiete tragen, sondern außen herum führen. Es wird manche Ortschaften sehr aufwerten, nicht nur die Emissionen aus dem Zentrum verbannt zu haben, sondern auch nicht mehr durch vielbefahrene Verkehrsadern durchschnitten zu sein. Unter den gleichen Aspekten Gesundheit und zusammenhängende soziale städtische Strukturen sehe ich auch die Notwendigkeit des Molldietetunnels. Auch diese Verbindung zwischen B 30 und B 32 bedeutet einen großen Gewinn an Lebensqualität an innerstädtischen Straßenverbindungen.
(3) Seit 2016 warten Bürgerinnen und Bürger auf den Planungsbeginn für die B 30 bei Enzisreute, Gaisbeuren und Hochdorf. Wann starten die Planungen? Warum dauert es so lange? Wie wollen Sie den Planungsprozess beschleunigen?		
Der Bau der Ortsumfahrungen in Gaisbeuren und Enzisreute ist als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verankert. Aufgrund der Vielzahl an Baumaßnahmen, welche im Bundesverkehrswegeplan vorzufinden sind, musste eine Priorisierung der Bauvorhaben erfolgen. Die Bauplanung für die Ortsumfahrungen Gaisbeuren und Enzisreute wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2022 beginnen. Die Möglichkeit eines früheren Planungsbeginnes sehe ich nicht. Die Priorisierung wurde in einem transparenten und fachlichen Beteiligungsverfahren festgelegt. Ich verstehe den Wunsch nach einer schnellen Umsetzung, bitte aber um Verständnis für die fachlich festgelegte Priorisierung. Im neu beschlossenen Straßengesetz des Landes sind einige Maßnahmen zur Beschleunigung von Planung enthalten. Generell meine ich, dass bei einer frühzeitigen, konsensorientierten Beteiligung von Bürger*innen und Betroffenen die meisten Fragen geklärt werden und so weitere Verzögerungen verhindert werden können.	Die B 30 ist eine wichtige Verkehrsachse, an der in den letzten Jahren einige wesentliche Verbesserungen erreicht werden konnten. Dazu gehört insbesondere der letzte Streckenabschnitt zur Komplettierung der Ortsumgehung Ravensburg im Zuge der B 30, Ravensburg/Eschach - Baidt (Egelsee), BA VI mit der Verkehrsfreigabe am 30.11.2019. Ungeachtet dessen bleiben noch einige Projekte und Vorhaben, die in den kommenden Jahren weiter zu planen bzw. zu realisieren sind. Die wichtigste für mich als Vertreter des Wahlkreises 68 ist die Maßnahme in Gaisbeuren. Hier muss es rasch unter Einbindung der Bevölkerung zu einem stringenten Planungsprozess kommen.	Den verzögerten Planungsbeginn für die Ortsumgehungen bei Enzisreute, Gaisbeuren und Hochdorf halte ich für einen nicht hinnehmbaren Zustand. Er offenbart die ganze Scheinheiligkeit und das Versagen der Grün-Schwarzen Verkehrspolitik. Beispielhaft für die bekannte grüne Doppelmentalität ist der Fall des grünen Umweltministers, welcher mit 177 km/h, anstatt der erlaubten 120 km/h geblitzt wurde. In unserem Wahlkreis hätte er dieses Problem nicht, da wäre er im Stau gestanden. Wir die AfD und ich als ihr Kandidat möchten diesen Zustand gerne verbessern. Bitte helfen Sie uns mit Ihrer Stimme dabei.

Wahlkreis Wangen

Rainer Marquart	Frank Scharr	Enes Muric
...innerstädtischen Verkehrs in Ravensburg ist wichtig. Die B 30 zwischen Oberessendorf und der Egelseekurve muss vordringlich mehrspurig ausgebaut und neu trassiert werden. Hier ist das größte Anliegen die Ortsum- oder Unterfahrungen von Gaisbeuren und Enzisreute. Auch das Gebiet um die Einfahrt Bad Waldsee-Nord auf die B 30 ist ein sehr unfallträchtiger Abschnitt, der dringend entschärft werden sollte. Eine Beschleunigung der Planfeststellungen ist dringend geboten.	...Bundesstraßen hingewiesen. Leider wurden unsere Initiativen durch die Regierungsmehrheit nicht aufgenommen. Daher ist es das Ziel der FDP 2021 gestärkt in den Landtag wieder einzuziehen und Teil der neuen Landesregierung zu werden. Damit wollen wir Impulse für unser Land setzen – gerade auch verkehrspolitisch. Dies zieht die zuvor schon erwähnte Beschleunigung der langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren ein. In die Planungsdetails für die B 30 kann und möchte ich hier nicht einsteigen, da ich kein ausgewiesener Verkehrspolitiker bin. Als Verkehrsteilnehmer und Unternehmer wünsche und fordere ich den durchgängigen Ausbau der B30 von Ulm bis zum Bodensee.	...des Verkehrsaufkommens auf der B 30 erwarten kann. Um langfristig einen Beitrag für Klimaschutz und Lärm- und Schadstoffreduzierung zu leisten, muss man schnellstmöglich Anreize für den Ausbau von Bus und Bahn schaffen. Wer würde noch das Auto nehmen, wenn man mit Bus und Bahn günstiger und gleich schnell am Ziel ist? Deshalb wollen wir die Fahrgastzahlen bei Bus und Bahn bis 2030 verdoppeln, z. B. durch die Weiterentwicklung des Zielkonzept 2025 für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), was eine deutliche Erhöhung der Investitionen vom Land erfordert. Den Güterverkehr wollen wir weitestgehend auf die Schiene verlagern, um das Verkehrsaufkommen auf der B 30 zu entlasten.
Die Planungen für den konkreten Ausbau und eine neue Streckenführung der B 30 zwischen der Kreisgrenze nach Biberach und der Egelseekurve sind im Verzeichnis der laufenden Planfeststellungsverfahren des Regierungspräsidiums noch nicht enthalten und somit auch noch nicht konkret angelaufen. Diese Teilabschnitte müssen in der Dringlichkeitsliste ganz oben stehen. Uns liegt daran, dass der Druck zur Neugestaltung dieser B 30-Abschnitte nicht nachlässt. Und die „Initiative B30“ leistet hier exzellente Vorarbeit. Es ist mir ein großes Anliegen, dass der Raum Allgäu-Oberschwaben-Illertal verkehrlich besser ausgebaut wird, nicht nur aus Umweltschutzgründen, sondern auch zum Schutz der Menschen, die dort leben und arbeiten.	Bundesstraßen sind, wie es der Name schon sagt, Angelegenheit des Bundes. Damit gilt (leider) der Bundesverkehrswegeplan. Als Land Baden-Württemberg haben wir zwar ein Mitwirkungsrecht, doch die Federführung hat der Bund. Seit Längerem ist das Bundesverkehrsministerium offensichtlich und bedauerlicherweise durch andere Themen überlastet und kann sich ihrer eigentlichen Aufgabe nur bedingt widmen. Ich befürworte die Übertragung von größeren verkehrstechnischen Planungsprojekten an privatwirtschaftliche Planungsbüros, die mit klaren inhaltlichen und zeitlichen Rahmenbedingungen auf den Weg geschickt werden. Zur notwendigen behördlichen Begleitung sollte eine regional strukturierte Taskforce eingerichtet werden, die verantwortlich die verschiedenen Verkehrsprojekte koordiniert und zu einer zügigen Genehmigung führt. Mit Mut und Verstand, mit Weitsicht, Technologieoffenheit und Verständnis für die Belange der Bürger wollen wir Liberalen von der FDP in Stuttgart nachhaltige Politik machen. Dazu bitte ich Sie um Ihre Unterstützung.	Warum die Planung der Ortsumfahrung bei Enzisreute, Gaisbeuren und Hochdorf ruht, kann in diesem Fall nur die Landesregierung beantworten. Warum das bisher nicht geschehen ist, würde ich auch gerne genauer wissen. Ich erhoffe mir, dass die Landesregierung hier schnellstmöglich Antworten liefert, da eine Planung bereits ab 2022 vorgesehen ist, bzw. war und immer noch unklar ist, ob dieser Zeitplan eingehalten werden kann. Deshalb unterstütze ich auch die Initiativen vor Ort, die sich für einen schnellstmöglichen Planungsbeginn einsetzen, da nur so überhaupt an Alternativen zur jetzigen Situation gearbeitet werden kann. Die betroffenen Ortschaften müssen bei der Planung eng mit einbezogen werden. Ich möchte eine neue politische Kultur, die die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger ernst nimmt und mit ihnen auf Augenhöhe diskutiert, weshalb ich es für sinnvoll erachte, Bürger*innendialoge zu dieser Thematik durchzuführen.

POSITION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN BADEN-WÜRTTEMBERG



**Landesvorsitzende
Dr. Sandra Detzer
und Oliver Hiltenbrand
Bündnis 90/Die
Grünen**

(1) Welche Ziele verfolgt Ihre Partei im Bereich Verkehrspolitik? Wie sieht die optimale Mobilität der Zukunft aus?

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und gleichzeitig Voraussetzung für einen großen Teil der wirtschaftlichen Wertschöpfung im Land.

Mit uns Grünen ist Baden-Württemberg auf einem guten Weg, zu einem Pionierland für nachhaltige Mobilität zu werden. Das zeigt sich daran, dass wir im „Bundesländerindex Mobilität“ von Verkehrs- und Umweltverbänden zum wiederholten Male auf Platz 1 gelandet sind. Oberstes Ziel ist es für uns Grüne, Mobilitätsbedürfnisse und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Dabei kommen dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, dem Fuß- und Radverkehr sowie der Transformation des Automobils, weg von den fossilen Energieträgern, eine besondere Bedeutung zu.

Um die Belastungen durch den Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und Unternehmen im Land zu befriedigen, brauchen wir intelligente Verkehrssysteme. Weltweite Megatrends wie Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung machen auch vor der Mobilität keinen Halt.

Wir wollen, dass nicht nur die Autos der Zukunft aus Baden-Württemberg kommen. Auch die Mobilitätsdienstleistungen und -konzepte der Zukunft sollen aus Baden-Württemberg kommen.

Nachhaltige Mobilität nutzt die beste Technik und vernetzt alle Verkehrsträger. Sie ist Motor für Beschäftigung und Innovation, steht im Einklang mit Mensch und Umwelt und stärkt die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden.

Gleichwohl sind die Menschen und die Unternehmen in Baden-Württemberg auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dabei spielt das Straßennetz sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr eine zentrale Rolle.

Dabei liegt unser Schwerpunkt ganz klar darauf, das Straßennetz zu erhalten und zu sanieren. Aus- und Neubau kann im Einzelfall sinnvoll sein, wenn die Verkehrsmenge es zwingend erfordert oder Menschen von Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet werden können. Dabei müssen primär die bestehenden Achsen ausgebaut werden, damit keine neuen großen Schneisen ins Land geschlagen werden müssen.

(2) Welche Bedeutung hat die Bundesstraße 30 für Baden-Württemberg?

Die B 30 ist neben der bald elektrifizierten Südbahn sowie den Autobahnen A 7 und A 96 die wichtigste Verkehrsachse Oberschwabens in Nord-Süd-Richtung und verbindet Ulm mit dem Bodenseeraum. Dabei dient sie auch ganz wesentlich dazu, die Achse zwischen den Städten Laupheim, Biberach an der Riß, Bad Waldsee, Weingarten, Ravensburg und Friedrichshafen und deren jeweiligen Einzugsgebieten zu erschließen.

(3) Welche Verbesserungen sind an der B 30 notwendig und wie sollen diese erreicht werden?

Mehrere Abschnitte der B 30 haben Eingang in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und die daraus abgeleiteten Ausbaugesetze gefunden. Dazu gehören die Ortsumfahrungen Gaisbeuren und Enzisreute, ein vierstreifiger Neubau zwischen Friedrichshafen und Ravensburg-Eschach sowie der Ausbau auf vier Fahrstreifen zwischen Biberach an der Riß und Hochdorf.

Es ist nicht möglich und sinnvoll, alle Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan gleichzeitig zu planen und zu bauen. Deshalb hat das grün-geführte Verkehrsministerium in einem umfassenden Beteiligungsprozess eine Priorisierung des vordringlichen Bedarfs nach transparenten, fachlichen Kriterien vorgenommen. Dabei hat es auch Umwelt- und Klimaschutzaspekte berücksichtigt.

Nach dieser Priorisierung ist für die Ortsumfahrungen Gaisbeuren und Enzisreute ein Planungsbeginn bis 2025 vorgesehen, für den Ausbauabschnitt zwischen Biberach und Hochdorf nach 2025. Der Neubau zwischen Friedrichshafen und Eschach ist schon in Planung.

BEWERBERIN FÜR DAS AMT DER MINISTERPRÄSIDENTIN VON BADEN-WÜRTTEMBERG



**Susanne
Eisenmann**
CDU

(1) Welche Ziele verfolgt Ihre Partei im Bereich Verkehrspolitik? Wie sieht die optimale Mobilität der Zukunft aus?

Die CDU steht für eine moderne Verkehrspolitik, die den Wunsch der Menschen nach Mobilität respektiert. Es geht uns dabei nicht um einzelne Antriebsarten oder Verkehrsträger, sondern darum den besten Weg von A nach B zu eröffnen. Deshalb setzen wir weder allein auf Elektromobilität, sondern wissen um den Wert von Wasserstoff, eFuels und auch klassischen Antriebsarten. Digitalisierung, Automatisierung und klimafreundliche Angebote gehören für uns ganz selbstverständlich zur Mobilität der Zukunft. Grundlage dieser Mobilität ist eine bedarfsgerechte und intelligente Infrastruktur. Dazu braucht es Mobilfunk, bessere Schienenverbindungen für Fern- und Nahverkehr, intelligente Signaltechnik, bessere Lückenschlüsse und den Ausbau unserer Straßennetze sowie mehr und bessere Radwege. Die Investitionen in unsere Infrastrukturen müssen wir deshalb auf hohem Niveau verstetigen und dauerhafte Planungskapazitäten sicherstellen. Dabei setzen wir auch ein Zeichen für den Erhalt unserer Straßen, Brücken und Tunnel, denn gerade die Sanierung von Brücken und Tunneln erfordert aufgrund der hohen Komplexität einen hohen Planungsaufwand. Wir wollen nicht durch immer neue Baustellen den Verkehr zusätzlich behindern. Wir wollen zusammenhängende Streckenzüge modernisieren. Dabei gilt es, die Chance zu nutzen und die gesteigerten Investitionsmittel im Bundesverkehrswegeplan 2030 bestmöglich einzusetzen. Denn auch das Automobil der Zukunft wird Straßen brauchen - und dieses Automobil sollte nach meiner Überzeugung auch künftig aus Baden-Württemberg kommen.

Ein generelles Tempolimit, das den Verkehr auch bei besten Straßenverhältnissen beschränkt, erscheint mir nicht zielführend. Es geht uns vielmehr um intelligente und vernetzte Verkehrssteuerungen, die flexibel auf die Verkehrsdichte reagieren können.

Das Wahlprogramm der CDU Baden-Württemberg zur Landtagswahl 2021 – mit der gegebenenfalls endgültigen Position der CDU – wird Ende Januar 2021 beschlossen werden.

(2) Welche Bedeutung hat die Bundesstraße 30 für Baden-Württemberg?

Der B 30 kommt als Hauptverkehrsachse im Südosten von Baden-Württemberg eine wesentliche Aufgabe zur Bewältigung des Durchfahrtsverkehrs in Baden-Württemberg zu. Die B 30 erfüllt eine großräumige Streckenverbindung und ist damit die Lebensader für die ansässige Wirtschaft und „Hidden Champions“, für die touristischen Zentren rund um den Bodensee und in Oberschwaben. Sie hat hohe Bedeutung in ihrer Verbindungsfunktion für Pendler sowie die An- und Einwohner der gesamten Region. Die B 30 dient zudem als Umleitung bei Staus, Sperrungen oder Baustellen auf der A 7 oder A 96. Sie gehört damit zu den stärksten befahrenen Bundesstraßen in Deutschland. Das wird sich perspektivisch nicht ändern.

(3) Welche Verbesserungen sind an der B 30 notwendig und wie sollen diese erreicht werden?

Die Bundesfernstraßen sind das Herzstück unserer überregionalen Verkehrsinfrastruktur. Sie werden vom Bund finanziert und von den Ländern verwaltet. Die B 30 wird jedoch den Anforderungen einer modernen und sicheren Straßeninfrastruktur nicht in vollem Umfang gerecht. Ihre Leistungsfähigkeit hält dem hohen Verkehrsaufkommen, insbesondere dem Schwerlastverkehr, nicht mehr stand. Vor allem die zahlreichen Ortsdurchfahrten entsprechen nicht unserem Verständnis einer modernen Verkehrspolitik. Wir müssen die Bürgerinnen und Bürger von Verkehr und Lärm entlasten - wo es notwendig ist auch durch neue Straßen und insbesondere neue Ortsumgehungen. Straßenbau ist in diesen Fällen ein Beitrag zur Verkehrssicherheit und der Entlastung der Menschen vor Ort.

Eine moderne und die Anwohner schützende Verkehrspolitik darf nicht immer wieder an zu langen und zu schwerfälligen Planungsprozessen scheitern. Bund und Land sollten - unabhängig von parteipolitischen Fragen und im Interesse der Bürger - zusammenarbeiten. Die Planungen des Bundesverkehrswegeplans für die B 30 wollen wir deswegen mit Hochdruck umsetzen und uns für neue, notwendige Projektanmeldungen beim Bund stark machen. Dazu gehört auch der Ausbau unserer eigenen Planungskapazitäten - denn Personalmangel im Bereich des Verkehrsministeriums darf nicht länger zu Stillstand bei wichtigen Investitionen führen.

POSITION DER AfD IM LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG



Hans Peter Stauch
Verkehrspolitischer
 Sprecher der Frak-
tion der AfD im
Landtag von Ba-
den-Württemberg

(1) Welche Ziele verfolgt Ihre Partei im Bereich Verkehrspolitik? Wie sieht die optimale Mobilität der Zukunft aus?

Baden-Württemberg benötigt ein effizientes und modernes Verkehrsnetz. Daher will die AfD sowohl die Sanierung als auch den Ausbau des Straßennetzes vorantreiben. Hierzu gehören auch neue Fernstraßen und Autobahnen. Der Individualverkehr muss parteiübergreifend und ideologiefrei als eine wichtige Säule des Verkehrslebens geschützt und gestützt werden. Die Diskussionen über die Wahl der verschiedenen Verkehrsmittel muss dabei auf einer wissenschaftlichen und ideologiefreien Grundlage geführt werden. Eine vielseitige und technologieoffene Verkehrspolitik, die den Menschen die freie Möglichkeit zum Individualverkehr lässt, liegt nicht nur im Interesse vieler Berufspendler. Fördern statt Verbieten muss zur Grunddevise des politischen Handels werden. Wir sehen die Möglichkeit der elektrisch angetriebenen Mobilität nicht pauschal als schlecht oder unnütz an. Jedoch sind wir der Auffassung, dass diese Antriebsform in der jetzigen Zeit noch nicht ausgereift und zudem für den aktuellen Massenverkehr viel zu teuer ist. In einigen Jahren könnten batteriebetriebene Fahrzeuge durchaus in vermehrter Zahl zum Einsatz kommen. Eine Möglichkeit sehen wir z. B. im innerstädtischen Lieferverkehr.

(2) Welche Bedeutung hat die Bundesstraße 30 für Baden-Württemberg?

Wir sind der Meinung, dass der „Oberschwabenschnellweg“ mit seiner Länge und Lage eine bedeutende Verkehrsader für die Region darstellt, durch die die B 30 führt. Gerade für Süd-Württemberg stellt die Bundesstraße mit ihren über 100 km Straßenlänge eine nicht zu unterschätzende Verkehrsachse dar, welche vor allem den Großraum Ulm mit dem Großraum Bodensee verbindet.

(3) Welche Verbesserungen sind an der B 30 notwendig und wie sollen diese erreicht werden?

Baden-Württemberg ist nach Artikel 85 und Artikel 90 des Grundgesetzes (wie alle anderen Bundesländer auch) vom Bund bevollmächtigt, seine Bundesverkehrswege zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Das Land entscheidet daher auch darüber welche Bundesverkehrswegeprojekte verwirklicht werden, welche nicht und zu welchem ungefähren Zeitpunkt dies geschieht. Dazu werden unter anderem Projektvorschläge an den Bund übersandt und sogenannte Prioritätslisten erstellt. Wir sind der Meinung, dass die Verkehrsinfrastruktur in unserem Bundesland nach vielen Jahren der Verzögerungen und Aufschiebungen dringend einer Modernisierung benötigt. Hierunter fallen natürlich auch die Bundesstraßen und somit die Bundesstraße 30, die zumindest in Teilen bereits seit langer Zeit nicht mehr den aktuellen notwendigen Anspruch an eine Straße mit dieser Bedeutung für unser Land erfüllt. Die Infrastruktur unseres Landes wurde jahrzehntelang vernachlässigt und ist in vielen Teilen leider marode. Die AfD will deshalb ein bundesweites „Konjunkturprogramm Infrastruktur“ (KPI) auflegen, welches zum Ziel hat, neben Schienen, Wasserwege und natürlich auch Bundesstraßen zu modernisieren, dass diese dem Anspruch eines Industrielandes und den Gegebenheiten der Zukunft gerecht werden.

BEWERBER FÜR DAS AMT DES MINISTERPRÄSIDENTEN VON BADEN-WÜRTTEMBERG



Andreas Stoch
SPD

(1) Welche Ziele verfolgt Ihre Partei im Bereich Verkehrspolitik? Wie sieht die optimale Mobilität der Zukunft aus?

Mobilität heißt Teilhabe. Wir wollen, dass alle Baden-Württemberger*innen die Möglichkeit haben, verlässlich von A nach B zu kommen. Wir werden klimaschonende Verkehrskonzepte ausbauen mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 40 % zu senken. Der ÖPNV muss vor allem für alle bezahlbar und barrierefrei sein. Im Rahmen einer Pressekonferenz habe ich im November die Ziele der SPD für eine bessere Mobilität vorgestellt: Ein 365 Euro-Jahresticket für alle. ÖPNV muss bezahlbar sein. Die schrittweise Reduzierung des Flickenteppichs von 22 Verkehrsbünden, mit einem endgültigen Ziel eines allgemeinen Verkehrsverbunds für Baden-Württemberg. Mobilitätsgarantie: Auch im ländlichen Raum muss es ÖPNV-Angebote zwischen 5 und 24 Uhr geben. Ausbau des ÖPNV und Schienennetzes sowie der Wasser- und Umgehungsstraßen. Beim Straßenbau gilt: Sanierung vor Ausbau vor Neubau. Einführung einer einkommensabhängigen Nahverkehrsabgabe, um die Finanzierung des ÖPNV zu sichern. Ein Mobilitätsplan für alle Landkreise, um festzuschreiben wie das Emissionsziel für den Verkehr vor Ort erreicht werden soll.

(2) Welche Bedeutung hat die Bundesstraße 30 für Baden-Württemberg?

Die B 30 ist neben der bald elektrifizierten Südbahn und der A 96 eine der zentralen Achsen zur verkehrlichen Erschließung Oberschwabens.

(3) Welche Verbesserungen sind an der B 30 notwendig und wie sollen diese erreicht werden?

Das Land Baden-Württemberg ist aufgefordert, endlich Klarheit über das weitere Vorgehen zum Ausbau der noch notwendigen Abschnitte der B 30 zu schaffen und alles zu unternehmen, um ohne Zeitverlust diesen Ausbau anzugehen.

BEWERBER FÜR DAS AMT DES MINISTERPRÄSIDENTEN VON BADEN-WÜRTTEMBERG



**Dr. Hans-Ulrich
Rülke
FDP**

(1) Welche Ziele verfolgt Ihre Partei im Bereich Verkehrspolitik? Wie sieht die optimale Mobilität der Zukunft aus?

Wir Freie Demokraten verfolgen das Ziel einer Verkehrspolitik, die auf Chancen und nicht auf Verbote setzt. Wir wollen die Attraktivität aller Verkehrsträger erhöhen und trauen es unseren Bürgerinnen und Bürgern zu, dass sie für sich die richtige Entscheidung über ihr jeweiliges Verkehrsmittel treffen. Wer auf Verbote und Bevormundung setzt, nimmt Freiheit und schränkt den Wettbewerb ein. Mobilität muss für das ganze Land gedacht werden. Hier ist das Auto unerlässlich. Und auch hier setzen wir auf Wettbewerb und Technologieoffenheit, wenn es um die klimaneutrale Mobilität der Zukunft geht. Synthetische Kraftstoffe und die Brennstoffzelle bieten spannende Perspektiven und Chancen. Die optimale Mobilität sieht für mich so aus, dass das ideologische Gegeneinander, wie es von unserem grünen Verkehrsminister gelebt wird endlich überwunden und zu einem Miteinander gestaltet wird. Insbesondere die Digitalisierung bietet die Chance von intermodalen Reiseketten, die auf den jeweiligen Bedarf angepasst sind.

(2) Welche Bedeutung hat die Bundesstraße 30 für Baden-Württemberg?

Diese bedeutende Verkehrsachse, die Ulm mit Friedrichshafen verbindet, ist das Rückgrat Oberschwabens. Beides sind wirtschaftliche Kraftzentren des Landes und entlang dieser Achse finden sich Weltmarktführer, erfolgreiche Mittelständler und viele Freiberufler, Selbstständige und Kleinbetriebe, die unter der unzureichenden Verkehrsinfrastruktur leiden.

(3) Welche Verbesserungen sind an der B 30 notwendig und wie sollen diese erreicht werden?

Ich fasse es in zwei Worte zusammen: Verkehrsfluss und Lärmschutz. Es muss endlich der durchgehende zweistreifige Ausbau umgesetzt und eine Lösung für den Lärm beispielsweise in Gaisbeuren und Enzisreute gefunden werden. Im Bundesverkehrswegeplan stehen die Vorhaben bereits drin. Jetzt muss endlich geplant und gebaut werden.

BEWERBERIN FÜR DAS AMT DER MINISTERPRÄSIDENTIN VON BADEN-WÜRTTEMBERG



Sahra Mirow
Die Linke

(1) Welche Ziele verfolgt Ihre Partei im Bereich Verkehrspolitik? Wie sieht die optimale Mobilität der Zukunft aus?

DIE LINKE steht für eine ökologische und soziale Verkehrspolitik. Wir wollen den Öffentlichen Nahverkehr kostenfrei und barrierefrei für alle Menschen massiv ausbauen - auch in der Fläche. Das bedeutet die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und Bahnhöfe, Ausbau des ÖPNV Netzes und eine deutlich bessere Taktung, gerade auch in den ländlicheren Regionen. Für uns ist das Rückgrat einer neuen Mobilitätskultur der vernetzte Umweltverbund – zu Fuß, per Rad, mit Carsharing, mit Bus und Bahn. Dafür wollen wir eine Mobilitätskarte- und App für Baden-Württemberg auf den Weg bringen, um Bus, Bahn, CarSharing, Fahrradverleih und Taxi für die Menschen besser zu vernetzen. Den Güterverkehr wollen wir weitestgehend auf die Schiene verlagern.

90 % der innerörtlichen Wege sollen bis 2035 im Umweltverbund zurückgelegt werden – das ist unser Ziel! Im ländlichen Raum setzen wir dafür auf ein Netz von Radschnellwegen, Sharing-Angeboten und wohnortnahe, digitalisierte Mobilitätsangebote in öffentlicher Hand. Ruf- und Bürger:inbusse und Anrufsammeltaxen sollen ausgebaut werden, um in den weniger wirtschaftlichen Bereichen die Lücken zu schließen. Außerdem wollen wir die Nachtverkehre ausbauen, denn auch nachts muss man von der Party oder bei Schichtende sicher nach Hause kommen.

Der beste Verkehr ist allerdings der, der nicht stattfinden muss. Um unnötigen Verkehr zu begrenzen setzen wir uns als LINKE für einen Ansatz der kurzen Wege ein. Stadt der kurzen Wege bedeutet, dass alle wichtigen Bereiche des Lebens wie Arbeit, Wohnen und Freizeit auch im räumlichen Kontext zueinander stattfinden. Der moderne Arbeits- und Wohnungsmarkt zwingt die Menschen dazu, immer größere Strecken zu ihrer Arbeit zurückzulegen. Gleichzeitig zentrieren sich immer mehr Einrichtungen in den Städten, Schulen werden verlagert und kleine Nahversorger durch Discounter verdrängt. Das produziert Pendelverkehre und ist weder sozial noch ökologisch nachhaltig. DIE LINKE setzt sich deswegen neben einer Verkehrswende auch für eine Wende in der Wohnungspolitik ein. Wir wollen 70.000 bezahlbare Wohnungen jedes Jahr neu fertigstellen, damit Menschen nicht mehr aus ihren Wohnungen und ihren Städten gedrängt werden.

(2) Welche Bedeutung hat die Bundesstraße 30 für Baden-Württemberg?

(3) Welche Verbesserungen sind an der B 30 notwendig und wie sollen diese erreicht werden?

Die B30 ist eine vielbefahrene Straße und der schlecht ausgebaute ÖPNV bietet bisher leider kaum bis wenig Alternative. In Zeiten eines flexibilisierten Arbeitsmarktes und steigender Mieten werden Menschen zu immer längeren Pendelwegen gezwungen. Der Arbeitsweg muss möglichst stressfrei möglich sein. Wir wollen deswegen den öffentlichen Nahverkehr so ausbauen, dass er eine echte Alternative bietet und durch passgerechte Lösungen auch im ländlichen Raum den Umstieg ermöglicht.

Klimaziele 2020 voraussichtlich eingehalten

(Berlin) - Nach einer vorläufigen Prognose des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit führen insbesondere die Corona bedingten Beschränkungen - als Einmaleffekt - im Jahr 2020 zur Einhaltung der Klimaziele. Weiterhin unterstützt der Bund Länder und Kommunen finanziell bei verschiedenen Maßnahmen zu den Klimazielen 2030: Aufbau eines Radverkehrssystems, Förderungen von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV, Erhöhung der Regionalisierungs- und GVFG-Mittel, Unterstützungen zur Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie eine neue Tank- und Ladeinfrastruktur. (ff) ^{Q3}

Bus und Bahn von Pandemie besonders betroffen

(Berlin) - Der Öffentliche Personennahverkehr verzeichnet durch die Corona-Pandemie erhebliche Rückgänge: Vor allem während der Zeit der Ausgangsbeschränkungen nahmen die Nutzerzahlen um 70 bis 90 Prozent ab, so der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Selbst im Juli lagen die Fahrgastzahlen 40 bis 50 Prozent unter dem Vor-Krisen-Niveau. Um Insolvenzen zu vermeiden, unterstützt der Bund die Verkehrsunternehmen mit 2,5 Mrd. Euro zusätzlich im Jahr 2020. Die Gewährung finanzieller Zuwendungen ist abhängig von Einnahmeverlusten, Aufwendungen für Hygienemaßnahmen und Fahrzeugumbauten. Die Europäische Kommission genehmigte dazu die „Bundesrahmenregelung ÖPNV“ am 7. August 2020. Mit zusätzlichen 170 Mio. Euro stützt die Bundesregierung im „Reisebus-Rettungsschirm“ die Busbranche. (ff) ^{Q4}

Verkehrsminister wollen ÖPNV retten



(Foto: Stefan Kuhn/pixabay.com)

In der Herbst-Videokonferenz befürworteten die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der Länder eine deutliche Erhöhung der sogenannten Regionalisierungsmittel für den Schienenverkehr ab 2022. Ferner betonten die Minister die Bedeutung des ÖPNV-Rettungsschirms für die Zukunft des Nahverkehrs. Dafür stellt der Bund 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Die Länder stocken diese Mittel auf. Ein weiterer Beschluss fokussiert den Klimaschutz im Verkehrssektor. Danach wird das Bundesverkehrsministerium aufgefordert, zeitnah über die Minderungen des Klimaschutzprogramms 2030 zu berichten. Zur Zielerreichung dienen unter anderem verstärkte Förderungen sowie Maßnahmen zur Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs.

Ergänzend wird der Bund aufgefordert, die Experimentierklausel der Straßenverkehrsordnung so zu ändern, dass

neue Regeln oder Verkehrsmaßnahmen auch über den bisherigen Rechtsrahmen hinaus erprobt werden können.

Die erreichten Meilensteine bei der Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen begrüßten die Verkehrsministerinnen und -minister. Allerdings befürchten sie, dass die Bundesverwaltung voraussichtlich noch nicht in allen Bereichen der Verwaltung der Bundesautobahnen ab dem 1. Januar 2021 voll funktionsfähig sein werde. Daher bekräftigten die Landesverkehrsminister ihre Bereitschaft, Übergangsweise die Autobahn GmbH zu unterstützen, soweit und solange dies erforderlich ist, jedoch nicht länger als bis Ende 2023.

Die nächsten Verkehrsministerkonferenzen sind im Frühjahr 2021 in Bremen und im Herbst 2021 in Aachen geplant. (ff) ^{Q5}

Neues Verkehrssicherheitsprogramm

(Berlin) - Das bisherige Verkehrssicherheitsprogramm von 2011 lief 2020 aus. Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Verkehrssicherheit“ erarbeitete mit den Innen- und Kultusressorts der Länder, dem Deutschen Städte- und Landkreistag, dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. und der Deutschen Verkehrswacht e.V. ein neues Programm „Gemeinsame Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021 - 2030“. Schwer-

punkte in den zwölf Handlungsfeldern beschreiben das Verbesserungspotenzial für die Verkehrssicherheitsarbeit. Verbesserungen können u.a. erreicht werden durch: Verkehrsüberwachungen, Erhöhung der Fahrzeugsicherheit, Beseitigung von Unfallhäufungen, ein Audit gemäß der Infrastruktursicherheits-Management-Richtlinie in den Straßenverkehrs- und Baubehörden, Entflechtung des Verkehrs und Verbesserung des Verkehrsklimas. (ff) ^{Q6}

Bedarfspläne werden überprüft

(Berlin) - In den drei Ausbaugesetzen für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße ist seit 2016 (jeweils unter Paragraf 4) festgelegt, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Ablauf von jeweils fünf Jahren eine Überprüfung der drei Bedarfspläne durchzuführen hat. Die hierfür notwendigen Vorbereitungen wurden bereits eingeleitet, so die Bundesregierung im November. Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung ist eine neu zu erstellende Lang-

fristverkehrsprognose. Das komplexe Verfahren der Bedarfsplanüberprüfung sieht einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz für Schiene, Straße und Wasserstraße mit einer gemeinsamen, weitgehend deckungsgleichen Vorgehensweise vor. Aufgrund der Prüfergebnisse kann der Bund eine Neuerstellung des Bundesverkehrswegeplans beschließen. Die Bedarfspläne gelten bis zum Abschluss eines neuen Gesetzgebungsverfahrens weiterhin fort. (ff) ^{Q7}

Lkw-Maut darf nicht zweckentfremdet werden

(Luxemburg) - Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind für die Instandhaltung und den Ausbau von Straßen und Brücken zu verwenden, so ein Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) im Oktober. Geklagt hatte eine polnische Spedition gegen die Bundesrepublik Deutschland. Die Spedition bemängelte, dass Mauteinnahmen für die Finanzierung der Verkehrspolizei verwendet wurden. Sie forderte eine Rückzahlung der erhobenen Mautgebühren. Das Oberverwaltungsgericht

für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster bat den EuGH um Klärung. Der EuGH stellte klar, dass bei der Festsetzung der Mautgebühren die Infrastrukturkosten zu berücksichtigen sind: Konkret die Ausgaben für Bau sowie Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes. Nur dafür dürfen Mauteinnahmen verwendet werden. Den Antrag Deutschlands, die Wirkung des Urteils zeitlich zu beschränken, wies der EuGH zurück. (ff) ^{Q8}

Investitionsbeschleunigung: Verkehr und digitale Infrastruktur

(Berlin) - Der Bundestag nahm am 5. November 2020 den Gesetzentwurf „zur Beschleunigung von Investitionen“ an. Mit der Annahme werden Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 8. März 2020 zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren in den Bereichen Verkehr und digitale Infrastruktur umgesetzt. Die Änderungen zielen unter anderem auf

den beschleunigten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ab. Das sogenannte Investitionsbeschleunigungsgesetz umfasst u. a. Änderungen der Gerichtsverfahren, der umweltrechtlichen sowie allgemeinen Verwaltungsverfahren einschließlich des Raumordnungsverfahrens beim Ausbau der Infrastruktur. (ff) ^{Q9}

Neue Regeln für Lärmschutz verzögern sich

(Berlin) - Die neuen „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 2019“ (RLS-19) sind erst ab dem 1. März 2021 anzuwenden. Grund für die Verzögerung sind Nachbesserungswünsche des Bundesrates. Der Bundestag stimmte der zweiten „Verordnung zur Änderung der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ am 14. Mai 2020 zu. Aufgrund der For-

derungen des Bundesrates stand die Verordnung im Bundestag im Oktober 2020 erneut zur Abstimmung. Das Gremium stimmte dafür, auf eine Änderung oder Aufhebung zu verzichten. Die Verordnung wird benötigt, um die bereits im Oktober 2019 bekannt gemachten RLS-19 verbindlich für die Lärmvorsorge anwenden zu können. (ff) ^{Q10}

Mehr Geld für Verkehr und digitale Infrastruktur

(Berlin) - Im Bundeshaushalt 2021 sind weiterhin Corona-Unterstützungs- und Hilfsmaßnahmen sowie Investitionen in die Infrastruktur geplant. Insgesamt stehen dem Bundesministerium für Verkehr im Jahr 2021 rund 41,15 Milliarden Euro zur Verfügung. 21,25 Mrd. Euro sind für Investitionen eingeplant: in Straße, Schiene, Wasserstraße, digitale Infrastruktur und Radwege. Auf der Einnahmenseite werden 7,48 Mrd. Euro aus der Lkw-Maut erwartet.

Gefördert werden 2021 Bahn, ÖPNV, und Radverkehr. Die Finanzplanung sieht vor, dass im Jahr 2022 wieder mehr Geld in die Schiene investiert wird, als in die Straße - so wie es Anfang der Achtzigerjahre schon war. Für Lkw wird ein Flottenerneuerungsprogramm gestartet. Busunternehmen und Flughäfen erhalten finanzielle Hilfen.

Mit einer Verpflichtungsermächtigung des Haushaltsausschusses ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zudem berechtigt, Maßnahmen zu ermöglichen, die aus dem Haushalt der Folgejahre finanziert werden. (ff) ^{Q11}

Radwegeprüfung auf Brücken erforderlich

(Berlin) - Fast 1,5 Mrd. Euro investiert der Bund bis 2023 in den Radverkehr. Bereits 2019 beschloss das Bundesverkehrsministerium die grundsätzliche Überprüfung zur Errichtung von straßenbegleitenden Radwegen im Zuge von Maßnahmen an Bundesstraßen. Am 1. Oktober 2020 trat das 8. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes in Kraft. Demnach erleichtert der Bund den Bau von Radwegen über Brücken an Kraftfahrstraßen. (ff) ^{Q12}

2021 wird Europäisches Jahr der Schiene

(Berlin) - Gemeinsam setzen sich die deutsche und die kommende portugiesische EU-Ratspräsidentschaft für die Stärkung des Schienenverkehrs ein. Am 1. Dezember 2020 stimmten die Europaabgeordneten des Verkehrsausschusses zu: 2021 wird das Europäische Jahr der Schiene. Angesichts der Bestrebungen, den Klimawandel zu bekämpfen und Menschen über alle geografischen Grenzen Europas hinweg zusammenzubringen, soll der Schienenverkehr das Herzstück der zukünftigen Verkehrsnetze werden und somit die Lebensqualität der Menschen auf dem gesamten Kontinent verbessern. Veranstaltungen, Kampagnen und Initiativen sollen die Schiene als einen nachhaltigen, innovativen und sicheren Verkehrsträger stärken. (ff) ^{Q13}

Lieferengpässe bei IT-Produkten

Grafikkarten, Prozessoren, Spielekonsolen, Webcams: Viele Hardware-Komponenten sind zurzeit schwer oder überteuert erhältlich, weil die Lager sind leer. Gründe dafür sind die starke Nachfrage durch den Boom bei Heimarbeit und Videokonferenzen sowie Probleme mit der Luftfracht. So wird ein Teil der internationalen Luftfracht an Bord von Passagierflugzeugen transportiert, von denen seit dem Frühjahr 2020 viel weniger fliegen. Ein Großteil vieler wichtiger Informationstechnologie und -komponenten wird in Fernost gefertigt: In China, vor allem Taiwan (Asus, Foxconn, MSI, TSMC) und Korea (Samsung, SK Hynix) sowie den USA (Intel, Micron). (ff) ^{Q14}

Bericht zu Klimaauswirkungen auf Verkehrsinfrastruktur veröffentlicht

(Berlin) - Der Verkehrssektor befindet sich in einem radikalen Wandel. Wir digitalisieren, automatisieren, vernetzen und elektrifizieren, um Mobilität möglichst sauber und effizient zu machen. Gleichzeitig erarbeitet das Bundesministerium für Verkehr ein Konzept, um mit den absehbaren Folgen des Klimawandels umzugehen, so Bundesminister Andreas Scheuer im Dezember.

Erstmals wurden in Deutschland verkehrsträgerübergreifende Analysen zu den Klimaauswirkungen auf Schiene, Straße und Wasserstraße mit einheitlichen Szenarien durchgeführt und dar-

auf aufbauend konkrete Hinweiskarten für die Verkehrsträger entwickelt. Sie zeigen, wie und wo sich Folgen des Klimawandels auswirken und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Neben der Klimafolgenforschung enthält der Bericht Empfehlungen, wie sich Baumaßnahmen beschleunigen und der Erhalt der Infrastruktur verbessern lässt.

Der Forschungsbericht ist einsehbar auf der Seite www.bmvi-expertennetzwerk.de unter „Publikationen“ (ff) ^{Q15}

EU will umweltfreundliche Mobilität

(Brüssel) - Am 9. Dezember 2020 stellte die Europäische Kommission ihre „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ und einen Aktionsplan mit 82 Initiativen vor. Sie bilden in den kommenden vier Jahren die Richtschnur europäischen Handelns.

Angelehnt an den europäischen Grünen Deal sollen verkehrsbedingte Emissionen bis 2050 durch ein intelligentes, wettbewerbsfähiges, sicheres, zugängliches und erschwingliches Verkehrssystem um 90 % verringert werden. Bis 2030 sollen mindestens 30 Mio. emissionsfreie Pkw auf europäischen Straßen unterwegs sein und sich

der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr verdoppeln.

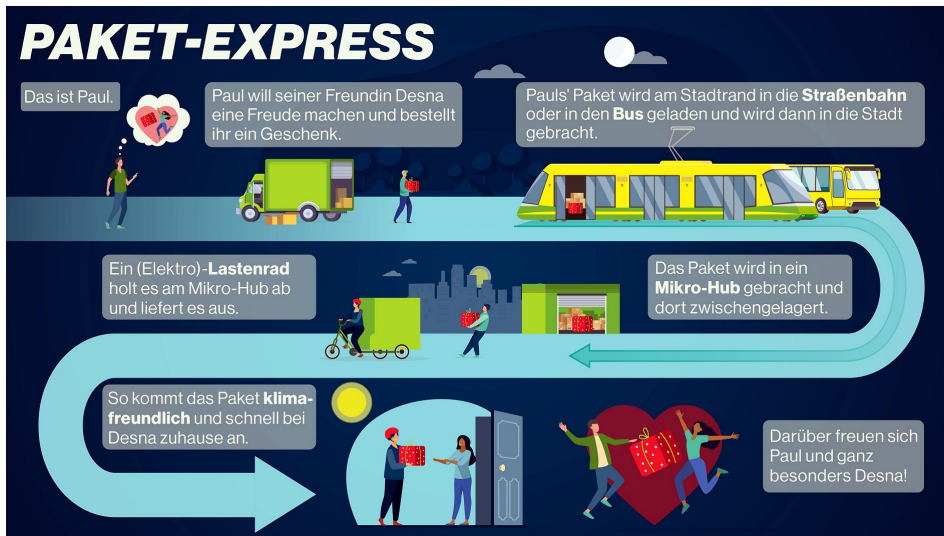
Die europäische Vision 2030 zeichnet ein Bild von 100 klimaneutralen Städten, breit verfügbare automatisierte Mobilität, die Marktreife emissionsfreier Schiffe und einem klimaneutralen Linienverkehr auf Strecken unter 500 Kilometer. Doch erst bis 2050 sollen „fast alle“ Pkw, Lieferwagen, Busse und Lkw emissionsfrei sein und sich der Güterverkehr auf der Schiene verdoppeln. Bis dahin soll das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) multimodal gestaltet sein, für einen nachhaltigen und intelligenten Verkehr mit Hochgeschwindigkeitskonnektivität. (ff) ^{Q16}

Lärmschutzvision vorgestellt

(Stuttgart) - Viele lärmgeplagte Menschen in Baden-Württemberg könnten durch den flächendeckenden Einsatz von Flüsterasphalt, Lärmschutzwände und innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen wirkungsvoll geschützt werden. Dies zeigt eine vom Landesverkehrsministerium und der LUBW in Auftrag gegebene Studie: Zwei Drittel der heute von Lärm mit nächtlichen Pegeln über 55 dB (A) betroffene Menschen könnte geholfen werden. Die Zahl der Betroffenen mit gesundheitsgefährdenden Pegeln über 60 dB(A)

würde gar um 90 Prozent sinken. In Baden-Württemberg sind an Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume mehr als 100.000 Menschen von Lärm mit Pegeln über 55 dB (A) in der Nacht betroffen. Doch nicht jedem könne geholfen werden, vor allem, wenn verkehrsrechtliche, bautechnische oder finanzielle Gründe gegen eine kurzfristige oder generelle Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen spreche. Zuständig für die Lärmaktionsplanung sind die Kommunen. (ff) ^{Q17}

Bund prüft Paket-Express



(Grafik: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

(Berlin) - Mit Expertinnen und Experten arbeitet aktuell das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur an Konzepten, um Pakete mit Bus und Bahn in Städte zu transportie-

ren um so den Lieferverkehr in den Städten zu reduzieren. Zunächst werden rechtliche, technische und logistische Fragen geklärt. (ff) ^{Q18}

Bund der Steuerzahler stellt Schwarzbuch vor

(Berlin) - Im Oktober 2020 stellte der Bund der Steuerzahler sein 48. Schwarzbuch vor und übte erneut Kritik im Verkehrsbereich.

Klimaparkplatz - Funktion eingeschränkt

(Weißenfels, Sachsen-Anhalt) - Ein zweifelhafter Klimaparkplatz - gefördert über den europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE) - kostet Steuerzahlern 1,853 Mio. Euro. Das Betonpflaster ist mit Titandioxid beschichtet. Durch Lichteinfall sollen im Prozess der Photokatalyse schädliche Stickoxide in Nitrate umgewandelt werden und so das Klima schonen. Das funktioniert aber nur bei intensivem Sonnenschein und nur wenige oder keine Fahrzeuge auf dem Parkplatz parken. Laub und sonstige Verunreinigung stören ebenfalls die Funktion.

Geysir im Kreisverkehr

(Monheim, NRW) - Im Schwarzbuch 2018 kritisierte der Bund der Steuerzahler einen geplanten Geysir in Monheim. Statt für 415.000 Euro bläst das sonnenabhängige Kunstobjekt nun für 605.000 Euro inmitten eines Kreisverkehrs unregelmäßig 12 Meter hohe Fontänen in den Himmel. Zum Schutz vor „Ausbrüchen“ sollten am Kreisverkehr noch Ampeln installiert werden. Zwischen der Unteren und Oberen Verkehrsbehörde ist es aber strittig, ob das Aufstellen einer festen Ampel an einem Kreisverkehr rechtlich zulässig ist. So wurden mobile Ampeln bestellt, um einen sicheren Verkehr zu gewährleisten. Das kostete allein im Zeitraum vom 28. September bis 31. November 2020 zusätzlich 4.013 Euro. Video: <https://youtu.be/9Qw5v-Oe1Pc> (ff) ^{Q19}

Nationale Fußverkehrsstrategie kommt

(Stuttgart) - Menschen sollen mehr zu Fuß gehen. So lautete der Auftakt beim dritten Deutschen Fußverkehrskongress im Oktober 2020, der in digitaler Form stattfand. Der Auftrag zur Entwicklung einer Nationalen Fußverkehrsstrategie strebt folgende Ziele an: Den Fußverkehr auf allen föderalen Ebenen als wesentlichen Teil einer modernen Mobilität für alle Menschen stärken, zu entsprechenden Strategien und Vorhaben anregen, einen etwaigen Erkenntnisbedarf decken sowie einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger in Deutschland leisten. (ff) ^{Q20}

Neues Referat „Regionales Mobilitätsmanagement“

(Tübingen) - Regierungspräsident Klaus Tappeser bestellte am 1. Dezember 2020 den Bauingenieur Matthias Kühnel zum neuen Leiter des Referats „Regionales Mobilitätsmanagement“. Kühnel war bislang Stellvertretender Leiter des Referats „Straßenplanung“ beim Regierungspräsidium Tübingen. Dort war er u. a. Projektleiter der Bundesstraßenprojekte der B 30 bei Meckenbeuren und der B 31 bei Hagnau im Bodenseekreis.

Das Referat „Regionales Mobilitätsmanagement“ befindet sich noch im Aufbau. Es übernimmt zukünftig Aufgaben im Bereich der Bearbeitung von Grundsatzfragen der Mobilität und verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzepten (Intermodale Mobilität). Zusätzliche Aufgaben sind das Verkehrsmanagement, der technische Umweltschutz und die Infrastrukturförderung. Ziel ist es, den eingeschlagenen Weg zu einem modernen und nachhaltigen Mobilitätsmanagement konsequent auszubauen. (ff) ^{Q21}

Neues Institut für Klimaschutzmobilität

(Karlsruhe) - Wissenschaftsministerin Theresia Bauer und Verkehrsminister Winfried Hermann eröffneten im Oktober an der Hochschule Karlsruhe das neue Institut für nachhaltige Mobilität. Bei der Entwicklung nachhaltiger und innovativer Konzepte für Mobilität im Sinne des Klimaschutzes werden Pionierleistungen für eine Mobilitätswende erwartet. Das neue Institut wird die Expertise des Landes in Forschung, Entwicklung und Anwendung im Bereich Nachhaltigkeit und Klimaschutz bündeln. (ff) ^{Q22}

Runder Tisch Landwirtschaft gestartet

(Meckenbeuren) - Im Rahmen der Planungen der B 30 neu zwischen Friedrichshafen und Ravensburg/Eschach fand im November die erste Sitzung des „Runden Tisches Landwirtschaft“ in Meckenbeuren statt. Gemeinsam mit landwirtschaftlichen Vertretern des Landratsamts und aus Verbänden, den Bürgermeistern und Gemeinderatsvertretern von Tettnang und Meckenbeuren sowie der Stiftung Liebenau sollen die Belange des Straßenbaus und der Landwirtschaft ausgetauscht und abgewogen werden.

Die Landwirte betonten, dass ihre Teilnahme am Runden Tisch nicht als Billigung der Ostvariante zu verstehen sei. Das Planungsteam hob hervor, dass der „Runde Tisch Landwirtschaft“ als ein ergänzendes beratendes Gremium innerhalb des Planungsprozesses zu verstehen sei. Der Lenkungskreis sowie der projektbegleitende Arbeitskreis sind weiterhin die etablierten und übergeordneten Gremien im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung. (ff) ^{Q23}

Kreistag lässt Naturpark prüfen



Der Kreistag Ravensburg lässt die Errichtung eines Naturparks im Landkreis Ravensburg prüfen.
(Foto: Naturpark Bayerischer Wald, FelixMittermeier/pixabay.com)

(Landkreis Ravensburg) - Erneut beriet der Kreistag im Oktober über den Antrag der Kreis-SPD-Fraktion einer Resolution zur Einleitung eines Verfahrens zur Erklärung des Altdorfer Waldes zum Landschaftsschutzgebiet. Nach Auffassung der SPD muss das ganze Gebiet des Altdorfer Waldes zum Landschaftsschutzgebiet erklärt werden: Für den Klimaausgleich, den Artenschutz, die Erholung, das Landschaftsbild und den Tourismus. Dafür bestand bisher keine Mehrheit. Das Gremium beschloss daher die Regionalversammlung des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben zu bitten, noch größere Teile des Altdorfer Waldes als Vorranggebiet zur Sicherung von Grundwasservorkommen auszuweisen. Die Landesregierung wird gebeten den Kiesexport zu prüfen. Der Kreistag folgte auch dem Antrag der Fraktion Freie Wähler zu prüfen, ob der Waldburger Rücken als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden kann.

In der November-Sitzung debattierte das Gremium über die Einrichtung eines Naturparks im Landkreis Ravensburg. Seit Herbst 2019 befasst sich die Verwaltung mit dieser Idee. Ein erstes Gespräch mit dem Umweltministerium ergab, dass ein Naturpark wegen der erforderlichen Mindestgrößen deutlich aussichtsreicher ist, als die Einrichtung eines Biosphärengebiets. Neben dem Naturpark „Nagelfluhkette“ besteht kein weiterer Naturpark in der Region. Diese Tatsache stehe im deutlichen Widerspruch zum Selbstverständnis des Landkreises einer besonderen Schönheit des Naturraums und der Hochwertigkeit seiner Naturgüter. Die Verwaltung wurde beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur möglichen Einrichtung eines Naturparks oder eines Biosphärengebiets in einem Teilgebiet des Landkreises Ravensburg einzuleiten. Dabei soll geprüft werden, ob und welche Flächen geeignet sind. (ff) ^{Q24}

Lärmaktionsplan wird fortgeschrieben

(Bad Waldsee) - Die Stadt Bad Waldsee schreibt den Lärmaktionsplan von 2013 fort. Das beschloss der Gemeinderat im Dezember. Im Fokus stehen die Hauptverkehrsstraßen: die B 30 von der Landkreisgrenze Biberach bis zur Gemeindegrenze Baintdt, die L 275 Frauenberg- und Bleichestraße sowie die L 300/L 316 Friedhofstraße in der Kernstadt Bad Waldsee. Zusätzlich werden Verkehrserhebungen auf der L 285 in Reute und Gaisbeuren, auf der

Bahnhofstraße sowie auf der Schützenstraße zwischen der Biberacher und Wurzacher Straße als freiwillige Leistung durchgeführt. Nach erfolgten Verkehrszählungen wird ein Maßnahmenkonzept für die Lärmschwerpunkte erarbeitet. Voraussichtlich ist im Herbst 2021 mit einer ersten Offenlage und Anhörung zu rechnen und im Frühjahr 2022 mit der abschließenden Beratung des überarbeiteten Lärmaktionsplanes. (ff) ^{Q25}

Straßenplanung in Deutschland - B 30-Buch überarbeitet

Deutschland hat eines der modernsten, sichersten und best ausgebauten Straßennetze der Welt. Immer und überall und in jedem Winkel des Landes. Aber stimmt das wirklich?

In einer wesentlich erweiterten, überarbeiteten und aktualisierten Neuaufgabe thematisiert der Bad Waldseer Autor Franz Fischer die Vergangenheit, Entwicklung und Zukunft der Bundesstraße 30 in Oberschwaben. Interessierte, Studierende, Berufseinsteiger und Praktiker erhalten auf nunmehr 700 Seiten Einblick in die Landes-Nord-Süd-Hauptachse im Südosten von Baden-Württemberg - eine der schlechtesten Fernstraßen Deutschlands. Anschaulich stellt der Autor Theorie und politisches Handeln mit der gelebten Praxis und den Folgen dar.

Leserinnen und Leser erhalten einen Einblick in die Entstehung des deut-

schen Straßennetzes und Verkehrswe- sens. Beleuchtet werden die Zusammenhänge der gesellschaftlichen Entwicklung zwischen Verkehrsmitteln und Verkehrswegen. Ein Schwerpunkt bildet die Verkehrspolitik von 1920 bis 2020. Informationen über den aufwendigen Planungsablauf einer deutschen Bundesfernstraße und die nicht immer einfache Bürgerbeteiligung runden das Buch ab.

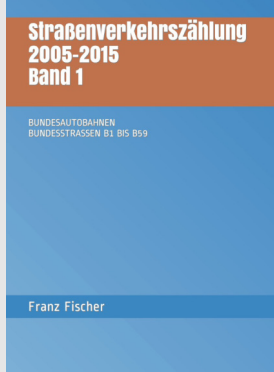
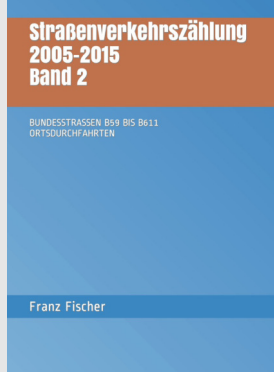
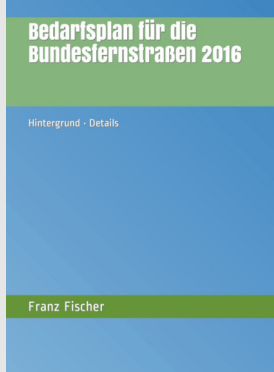
Das Buch „Vergessene Hauptachse, Ausgabe 2020“, ISBN: 978-3-7526-6238-2 erschien am 16. Dezember 2020 in über 6.000 Online-Buchshops und Buchhandlungen in Europa zum Preis von 39 Euro. Erhältlich ist es auch als eBook (ISBN: 978-3-7526-0021-6) zum Einführungspreis von 7,49 Euro bis 18. Januar 2021, danach für 9,49 Euro.

Weitere Informationen unter:
www.vergessene-hauptachse.de



„Vergessene Hauptachse, Ausgabe 2020“
ISBN: 978-3-7526-6238-2

Auch interessant

EXKLUSIV BEI AMAZON			
 ISBN: 978-3-7494-5830-1	 ISBN: 978-1-0740-3236-4	 ISBN: 978-1-0743-6136-5	 ISBN: 978-1-0754-7918-2

Impressum

Herausgeber
„Initiative B 30“
Franz Fischer
Alter Bühlweg 8
88339 Bad Waldsee
Deutschland

info@b30neu.de
www.b30neu.de

Redaktionsleitung
Franz Fischer, presserechtlich verantwortlich.

Redaktion
Franz Fischer

Redaktionsschluss
Jeweils 14 Tage vor Erscheinen.
Letzte Änderung an dieser Ausgabe:
07.01.2021 22:53

Anzeigenannahme
Franz Fischer
Tel. +49 (0) (15 15) 7 76 23 02
info@b30neu.de

Datenschutz
www.b30neu.de/datenschutz

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
„B30 Insider“ erscheint dreimal jährlich.

Quellen



*Die „Initiative B 30“ wünscht ein gutes neues
Jahr 2021. Bleiben Sie gesund!*

Quellen / Grundlagen

- Q1 <https://www.autobahn.de/rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Seiten/pressemitteilung.aspx?rid=2086>
<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/minister-hermann-besucht-die-niederlassung-suedwest-der-autobahn-gmbh-des-bundes-in-stuttgart/>
<https://www.zdf.de/nachrichten/politik/autobahn-gmbh-scheuer-100.html>
- Q2 https://www.schwaebische.de/landkreis/bodenseekreis/friedrichshafen_artikel,-regionalverband-streicht-flaechen-fuer-gewerbe-arid,11285855.html
<https://www.rvbo.de/Sitzungen/Sitzungen-2020-1-1-1/Verbandsversammlung-1-1/VV-2020-23-10>
<https://www.rvbo.de/Kurznachrichten/2020/12/15/Fortschreibung-des-Regionalplans-Bodensee-Oberschwaben---2Anh%C3%B6rung-20202021>
- Q3 <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/20-10-14-15.html>
- Q4 <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/20-10-14-15.html>
- Q5 <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/20-10-14-15.html>
- Q6 <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/20-10-14-15.html>
- Q7 <https://www.bundestag.de/presse/hib/806848-806848>
- Q8 <https://www.heise.de/news/EuGH-Lkw-Maut-ist-nicht-fuer-die-Verkehrspolizei-4941384.html>
- Q9 <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw45-de-investitionsbeschleunigung-802480>
- Q10 Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 50 vom 9. November 2020
<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw41-de-abschliessende-beratungen-795734>
- Q11 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/069-scheuer-haushalt-2021.html?nn=13326>
<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw40-de-verkehr-digitale-infrastruktur-793436>
<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw50-de-verkehr-digitale-infrastruktur-810060>
- Q12 <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/20-10-14-15.html>
- Q13 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/071-scheuer-europaeisches-jahr-der-schiene.html?nn=13326>
- Q14 <https://www.heise.de/news/Kurz-Informiert-Lieferengpaesse-Virus-Variante-Paketabgabe-Threema-4996764.html>
- Q15 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2020/081-scheuer-synthesebericht.html>
- Q16 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_2329
- Q17 <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/laermstudie-fluesterasphalt-tempolimits-und-schutzwaende-wirken/>
- Q18 <https://twitter.com/BMVI/status/1334795853941379073>
- Q19 <https://www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/steuergeldverschwendung-alle-faelle/details/parkplatz-mit-klimaanlage-solange-kein-auto-park>
<https://www.schwarzbuch.de/aufgedeckt/steuergeldverschwendung-alle-faelle/details/umstrittener-geysir-in-monheim-sprudelt>
- Q20 <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/20-10-14-15.html>
- Q21 <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Seiten/pressemitteilung.aspx?rid=2090>
- Q22 <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/neues-institut-fuer-nachhaltige-mobilitaet-an-hochschule-karlsruhe-1/>
- Q23 <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Seiten/pressemitteilung.aspx?rid=2077>
- Q24 http://buergerinfo.landkreis-ravensburg.de/bi/to0040.php?__ksinr=1748
http://buergerinfo.landkreis-ravensburg.de/bi/to0040.php?__ksinr=1749
- Q25 https://ris.bad-waldsee.de/vorgang/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExJZaedBr5o1iNWII9Sr5stuwk



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