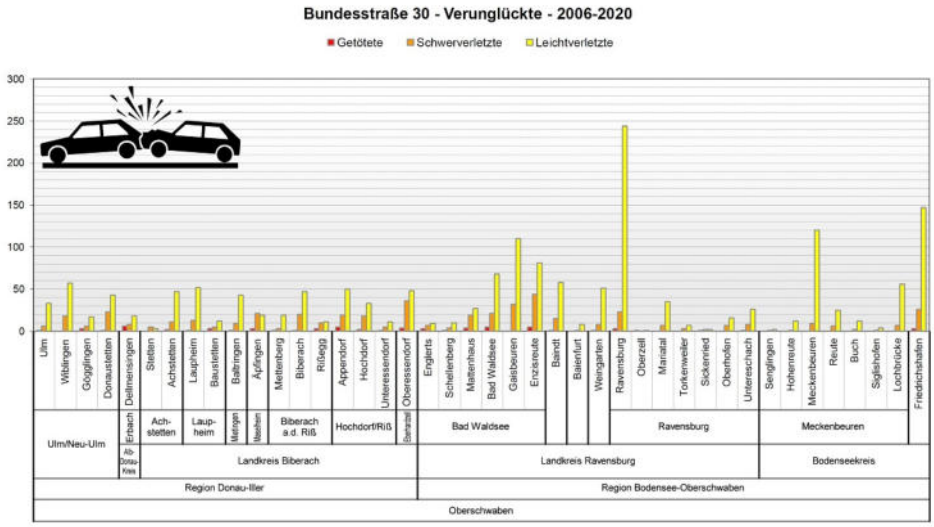
Ausgabe zur Bundestagswahl

B30 Insider

EHRLICH • KOMPAKT

Nr. 35 | Zeitung der „Initiative B 30“ | September - Dezember 2021

Trotz Corona: 264 Unfälle im Jahr 2020



(Grafik: ff)

(Wiesbaden / Region) - Das Statistische Bundesamt in Wiesbaden veröffentlichte im Juli 2021 die bundesweite Statistik der Straßenverkehrsunfälle 2020. Danach hat sich das coronabedingt geringere Verkehrsaufkommen auf das Unfallgeschehen im Straßenverkehr ausgewirkt: Es verunglückten im vergangenen Jahr in Deutschland 2.719 Menschen im Straßenverkehr tödlich. Weitere 327.550 Menschen wurden bei Verkehrsunfällen verletzt. Die Polizei zählte bundesweit insgesamt rund 2,2 Millionen Verkehrsunfälle.

Wie in den Vorjahren ereigneten sich 2020 die meisten Unfälle mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (69,3 %), jedoch wurden hier nur 29,8 % der Getöteten registriert. Die meisten Verkehrstoten gab es auf dem Straßentyp „Landstraße“ (58,6 %). Auf den Autobahnen wurden 5,8 % aller Unfälle mit Personenschaden und 11,7 % aller Getöteten gezählt.

Unfälle auf den Straßen außerhalb von Ortschaften hatten u. a. wegen höherer Fahrgeschwindigkeiten gravierendere Folgen als auf Straßen innerorts. Risikofaktoren auf Landstraßen sind: Fehlende Trennungen zum Gegenverkehr, unübersichtliche Überholmöglichkeiten, Kreuzungen oder ungeschützte Hindernisse neben der Fahrbahn.

Unfälle 2020 auf der B 30

264 Verkehrsunfälle ereigneten sich 2020 auf der B 30 laut Berichten von Polizei und Feuerwehr. Dabei verunglückten 172 Menschen: Einer verstarb, 24 wurden schwer und 147 leicht verletzt. 388 Fahrzeuge waren beteiligt. Bei 103 Unfällen entstand Sachschaden von insgesamt rd. 1,3 Mio. Euro. Zu 161 Unfällen liegen keine ausreichenden Daten über die Schadenshöhe vor. Der Volkswirtschaftliche Schaden der bekannt gewordenen Verkehrsunfälle beträgt ca. 12 Mio. Euro.

Wie in den Vorjahren fanden auf den ausgebauten Streckenabschnitten der B 30 deutlich weniger schwerwiegende Unfälle statt als auf den nicht voll ausgebauten Streckenabschnitten: Mit einem Längenanteil von ca. 47 % ereigneten sich auf den nicht voll ausgebauten Streckenabschnitten...

In dieser Ausgabe

Bundestagswahl: Fragen an die Kandidaten ab Seite 6

Neuer Regionalplan beschlossen ab Seite 14

Trend: Immer mehr Menschen ziehen aufs Land Seite 20

Ranking der Wirtschaftsräume des Landes Seite 21

Automobilbestand um 25 Prozent gewachsen

(Region) - In Deutschland fahren immer mehr Menschen mit dem SUV und es gibt immer mehr Autos. Das ist das Ergebnis einer Analyse des Forschungs-Instituts „Center Automotive Research“ in Duisburg.

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurden 484.000 SUVs zugelassen. Im Jahr 2026 könnten in Deutschland bereits 45 Prozent aller Neuwagen SUVs sein.

Der regionale Trend widerspricht der grünen Verkehrswende. Eine Analyse für die Stadt Ulm, den Bodenseekreis, die Landkreise Ravensburg, Sigmaringen, Lindau, Tuttlingen, Biberach, Konstanz, den Alb-Donau-Kreis und den Ostalbkreis ergab, dass die Motorisierung in diesem Gebiet in den vergangenen zwölf Jahren deutlich stärker gewachsen ist, als im Bund.

Das stärkste Wachstum hatte der Landkreis Ravensburg, wo die Zahl von rund 146.000 Autos im Januar 2009 auf nun 183.000 in diesem Jahr wuchs. (ff) [Q1]

...rund 60% aller schweren Verkehrsunfälle. Ebenso wurden dort rund 60 % der Verunglückten und Leichtverletzten sowie alle Verkehrstote gezählt.

Auf dem Streckenabschnitt von Ravensburg bis Friedrichshafen verunglückten 6 Menschen schwer und 64 leicht. Zusätzlich war hier der einzige Verkehrstote im Jahr 2020 zu verzeichnen. Mit eingerechnet ist die B 30 alt, die Mitte des Jahres abgestuft wurde. Vor allem in den Ortsdurchfahrten Meckenbeuren mit Ortsteilen sowie Friedrichshafen kam es zu einer Vielzahl von Unfällen.

Auf dem Streckenabschnitt nördlich von Baindt bis Biberach/Riß verunglückten ebenfalls 6 Menschen schwer, jedoch nur 32 leicht.

Langzeitbetrachtung 2006–2020

In den letzten 15 Jahren gab es auf der B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen rund 72 % mehr Unfälle mit Todesfolge als im Durchschnitt auf Bundesstraßen in Deutschland. Auf den ausgebauten Streckenabschnitten kamen 21 % mehr Menschen zu Tode als im Bundesdurchschnitt. Auf den nicht ausgebauten Streckenabschnitten waren es 131 % und von nördlich von Baindt bis nach Biberach an der Riß sogar 199 %. Lediglich von Ravensburg bis Friedrichshafen waren es „nur“ 14 % mehr, als im Bundesdurchschnitt.

Auffällige Unfallursache mit Todesfolge war überhöhte Geschwindigkeit und das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes. Auf den nicht ausgebauten Streckenabschnitten kam es bei zwei Drittel der Unfälle mit Todesfolge zu einem Zusammenstoß mit dem Gegenverkehr.

Unfallschwerpunkte

Das „Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko)“ gibt Hinweise zur Erkennung und Analyse von Unfallhäufungsstellen sowie zu möglichen Verbesserungsmaßnahmen. Bei strikter Auslegung gab es nach der Dreijahreskarte 2018–2020 Unfallhäufungsstellen in Friedrichshafen, Meckenbeuren, Ravensburg sowie bei Oberessendorf und Achstetten. Hinzu kommen Unfallhäufungslinien bei Torkenweiler, Gaisbeuren, Mattenhaus, Englerts und Oberessendorf. In Baden-Württemberg werden jedoch abweichende Ausdehnungen gegenüber den Standardwerten des Merkblattes angewandt. Dies hat zur Folge, dass nicht alle Unfallhäufungsstellen und -linien erkannt oder/und anders bewertet werden. (ff) [Q2]

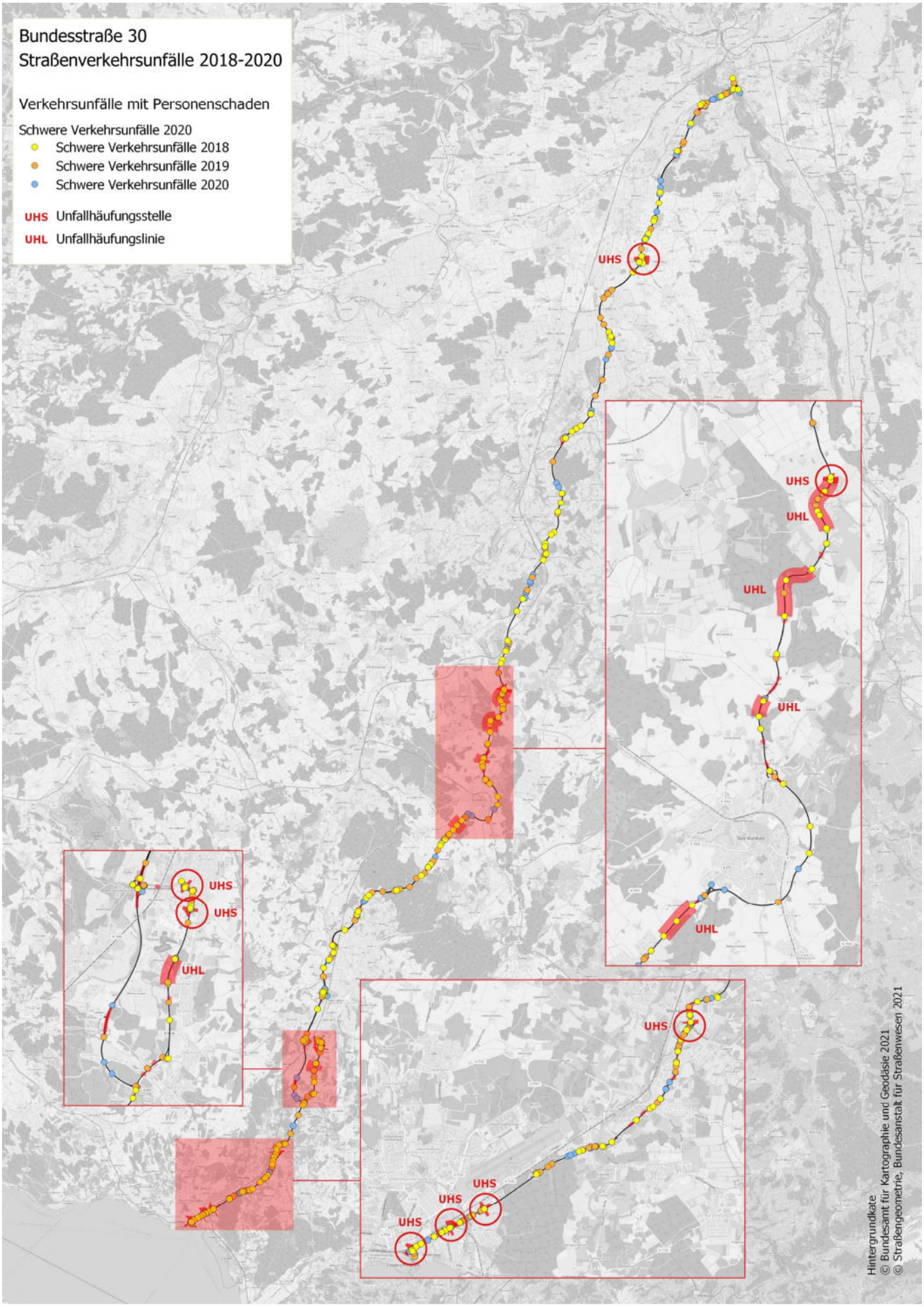
Unfallhäufungsstellen nach M Uko

Lage	Karte	Grenzwert	Ausdehnung
Innerorts			
Freie Strecke	3-Jahreskarte	5 VU_P	max. 50m ab Knotenpunkteinfluss
Knotenpunkt			Fahrbahnachse 50m
Außerorts, Straßentyp: Landstraße			
Freie Strecke	3-Jahreskarte	$(n*VU_{SP}*5) + (n*VU_{LV}*2) \geq 15$	max. 300m
Knotenpunkt			Fahrbahnachse 50m
Außerorts, Straßentyp: Autobahn			
Freie Strecke	3-Jahreskarte	$(n*VU_{SP}*5) + (n*VU_{LV}*2) \geq 15$	max. 1000m bzw. 500m (ESN)
Knotenpunkt			250m vor Ausfahrbereich bis 250m nach Einfahrbereich

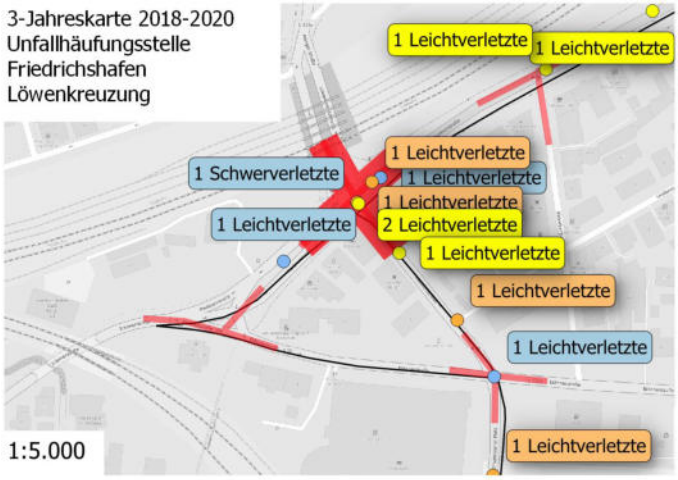
Unfallhäufungslinien nach M Uko

Innerorts			
Strecke	3-Jahreskarte	3 VU_{Typ4}	max. 300m zwischen 2 Unfällen des Typs 4
Außerorts, Straßentyp: Landstraße			
Strecke	3-Jahreskarte	3 VU_{SP}	max. 600m zwischen 2 Unfällen mit schwerem Personenschaden

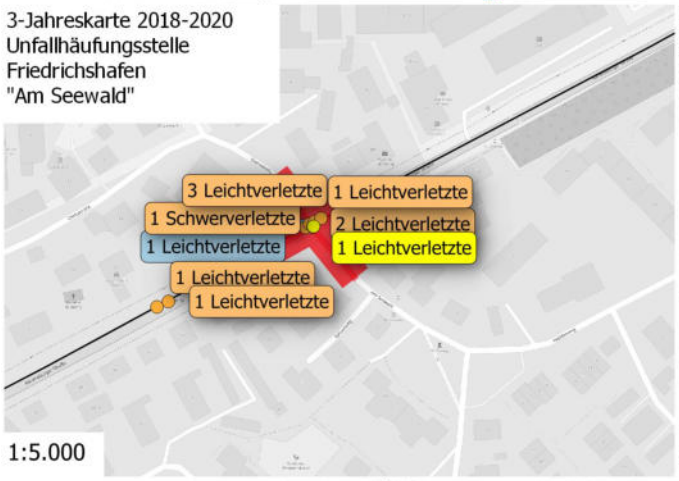
n	Anzahl
VU_P	Verkehrsunfall mit Personenschaden
VU_{SP}	Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden
VU_{LV}	Verkehrsunfall mit leichtem Personenschaden
VU_{Typ4}	Verkehrsunfall des Typs 4: Überschreiten der Fahrbahn durch Fußgänger
ESN	Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen
M UKO	Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen


Bundesstraße 30
Straßenverkehrsunfälle 2018-2020
Verkehrsunfälle mit Personenschaden
Schwere Verkehrsunfälle 2020
Schwere Verkehrsunfälle 2018
Schwere Verkehrsunfälle 2019
Schwere Verkehrsunfälle 2020
UHS Unfallhäufungsstelle
UHL Unfallhäufungslinie
UHS
UHS
UHL
UHL
UHL
UHL
UHS
UHS
UHL
UHS
UHS
UHS
Hintergrundkate
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2021
© Straßengeometrie, Bundesanstalt für Straßenwesen 2021

Titelthema


3-Jahreskarte 2018-2020
Unfallhäufungsstelle
Friedrichshafen
Löwenkreuzung
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
2 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1:5.000

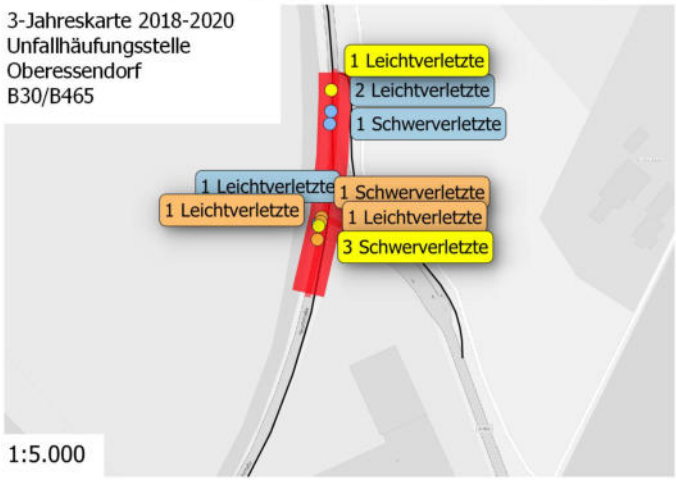
3-Jahreskarte 2018-2020
Unfallhäufungsstelle
Friedrichshafen
Konradinstraße
2 Leichtverletzte
2 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
2 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1:5.000


3-Jahreskarte 2018-2020
Unfallhäufungsstelle
Friedrichshafen
"Am Seewald"
3 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
2 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1:5.000

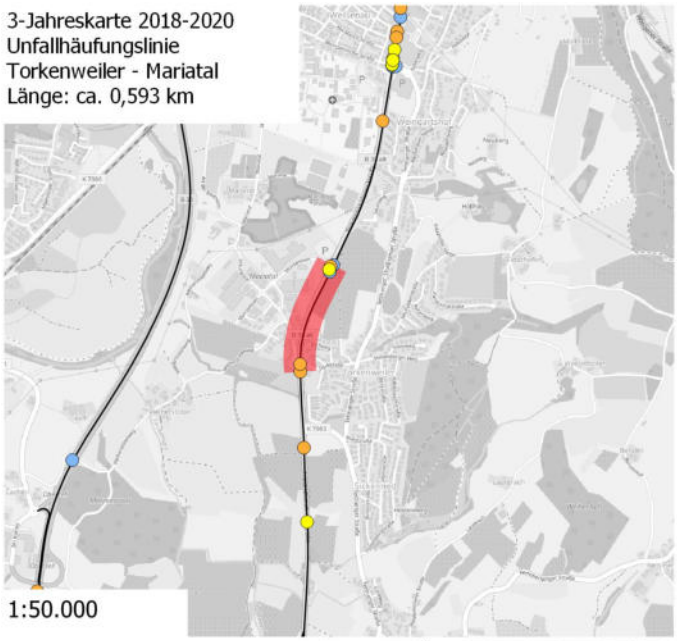
3-Jahreskarte 2018-2020
Unfallhäufungsstelle
Meckenbeuren
Lindberghstraße
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
2 Leichtverletzte
1:5.000

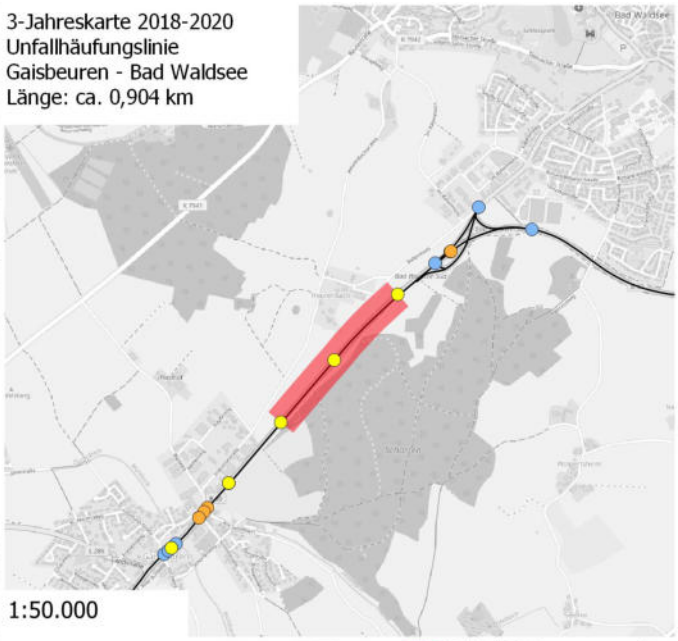
3-Jahreskarte 2018-2020
Unfallhäufungsstelle
Ravensburg
Rundelkreuzung
2 Leichtverletzte
3 Leichtverletzte
5 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1:5.000

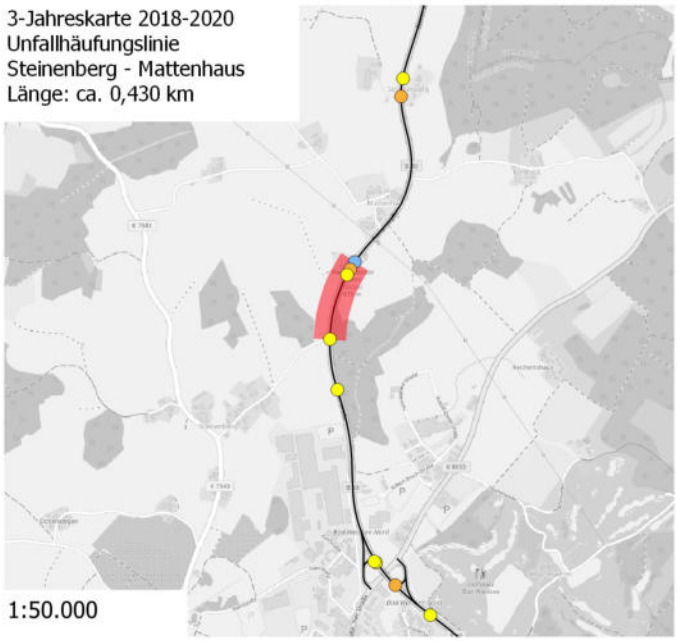
3-Jahreskarte 2018-2020
Unfallhäufungsstelle
Ravensburg
Kauflandkreuzung
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1:5.000

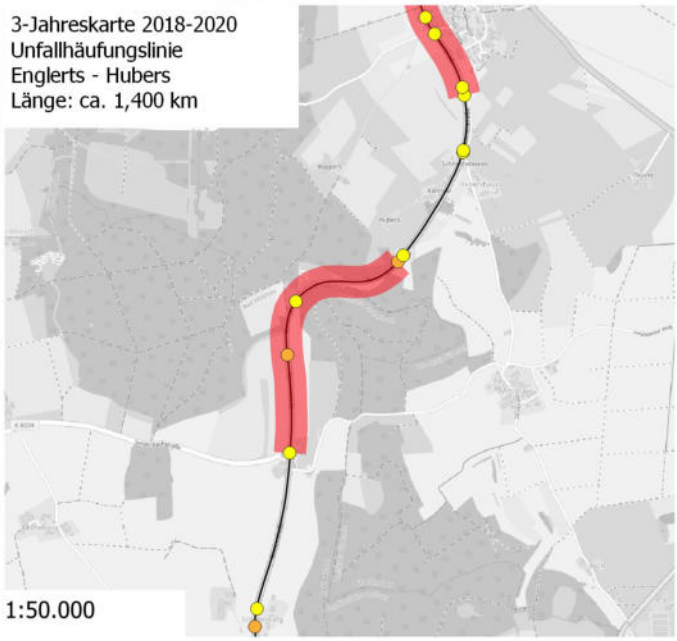

3-Jahreskarte 2018-2020
Unfallhäufungsstelle
Oberessendorf
B30/B465
1 Leichtverletzte
2 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
3 Schwerverletzte
1:5.000

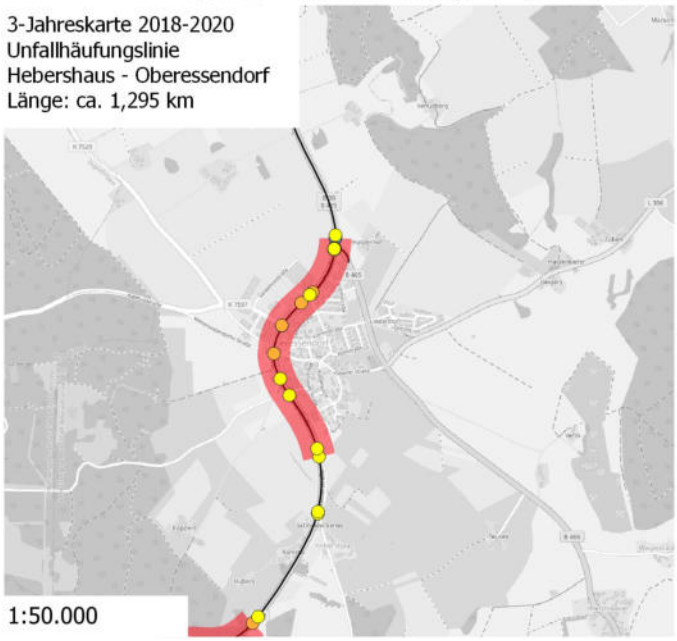
3-Jahreskarte 2018-2020
Unfallhäufungsstelle
Achstetten
AS Achstetten
1 Leichtverletzte
3 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
2 Schwerverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1 Schwerverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Leichtverletzte
1 Schwerverletzte
1:15.000











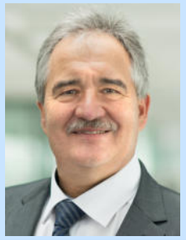
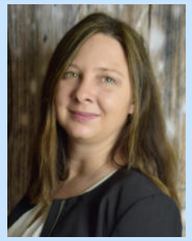
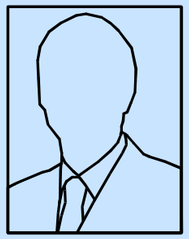
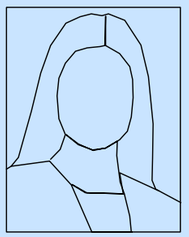
Verkehrsunfälle mit Personenschaden
- Schwere Verkehrsunfälle 2018
- Schwere Verkehrsunfälle 2019
- Schwere Verkehrsunfälle 2020

Bundestagswahl 2021

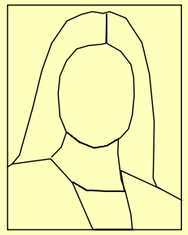
Wahlkreis Biberach

Die Wahl zum 20. Deutschen Bundestag ist für Sonntag, 26. September 2021, angesetzt. Wie positionieren sich Parteien und ihre Kandidatinnen und Kandidaten im Vorfeld der Bundestagswahl zum Themenbereich Verkehr?
Die Auswahl und die Reihenfolge der befragten Kandidatinnen und Kandidaten erfolgte nach den im 19. Bundestag vertretenen Parteien sowie nach deren Sitzverteilung.

WAHLKREIS 292 BIBERACH

	Foto: Maximilian König				
Josef Rief	**Martin Gerster**	**Rebecca Weißbrodt**	**Florian Hirt**	**Rainer Schaaf**	**Anja Reinalter**
CDU/CSU	**SPD**	**AfD**	**FDP**	**Die Linke**	**Bündnis 90/Die Grünen**
(1) Wie bewerten Sie die Verkehrssituation in Ihrem Wahlkreis Biberach? Was wurde in den letzten vier Jahren erreicht? Wo muss noch gehandelt werden? Wie wollen Sie die weitere Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans fördern?					
Wir stehen als Wahlkreis im ländlichen Raum mit vielen Industriebetrieben und ohne Autobahnanschluss immer vor großen Herausforderungen. Unsere Lebensader die B 30 sowie die B312 von Riedlingen über Biberach in Richtung Memmingen sowie die B 311 im Westen müssen daher weiter ausgebaut werden. Auch die B 465 Warthausen und Ingerkingen als Umfahrung ist wichtig. Gerade die wichtige Ortsumfahrung der B 312 in Ochsenhausen muss weiter vorangetrieben werden sowie der weitere vierspurige Ausbau der B 30 in Richtung Süden. Für die ganze Region ist es ein Segen, dass wir nach langem, erfolgreichen Kampf die Allgäu- und die Südbahn elektrifiziert haben. In Berlin werde ich mich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass der Bundesverkehrswegeplan jedes Jahr die nötigen Haushaltsmittel erhält. Wir müssen aber auch die Planungsverfahren beschleunigen, die CDU hat das vor. Nach der Pandemie haben wir die Möglichkeit diese Dinge auf den Prüfstand zu stellen.	Die Verkehrssituation im Wahlkreis Biberach ist noch nicht zufriedenstellend. Aber wir konnten einige Verbesserungen erreichen. An oberster Stelle ist dabei die Elektrifizierung der Südbahn zu nennen - ein Projekt, für das ich schon seit meinem Einzug in den Bundestag 2005 vehement kämpfe. Die Masten mit Strom stehen inzwischen - zum Fahrplanwechsel im Dezember fahren öfter Züge von Ulm nach Biberach und Ravensburg zum See, und es gibt einen deutlichen Zeitgewinn. Mit der Regio-S-Bahn geht es gut voran. Ich möchte, dass wir die Haltestellen zwischen Ummendorf und Aulendorf, z.B. Winterstettenstadt, Schweinhausen etc., ebenfalls aktivieren und einbeziehen können. Das wäre sehr wichtig. Bei den Bundesstraßen haben wir auf der B 312 bei Ringschnait gefährliche Kurven entschärft und eine teilweise Dreispurigkeit realisiert. Eine sehr wirksame Verbesserung aus meiner Sicht. Geld steht von Bundesseite aus zur Verfügung. Die grün-schwarze Landesregierung, die für die Planungen zuständig ist, ist aber aus meiner Sicht viel zu langsam.	Die ländlichen Bereiche müssen dringend vom Schwerverkehr entlastet werden. Eine nachhaltige Entlastung von Ortskernen, Ortsdurchfahrten und Ortslagen ist anzustreben. Erkannte Gefahrenstellen müssen entschärft werden. Zusätzlich fehlt in vielen Orten noch eine gute Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel. In vielen Dörfern fährt nur der scherzhaftgenannte „Sonnenaufgangs- und Sonnenuntergangsbus“. Wir werden die im Verkehrswegeplan bestehenden Projekte unterstützen. Zusätzlich hat die AfD-Bundestagsfraktion eine weitere Anzahl an Bahn- und vor allen Dingen Ausbauprojekten identifiziert, die in eine Fortschreibung des Verkehrswegeplans einfließen. Darunter zum Beispiel eine Autobahn durch den Schwarzwald - ggf. als Untertunnelung.	Grundsätzlich besteht Bedarf am Ausbau der Verkehrssituation hier vor Ort. Eine gute und funktionierende Infrastruktur ist essenziell für eine wirtschaftsstarke Region wie die unsere - besonders in Industriegebieten. In unserer Region befinden sich von Weltmarktführern über Mittelständler und Freiberufler bis hin zu Kleinbetrieben zahlreiche Akteure, die auf eine sehr gut funktionierende Infrastruktur angewiesen sind und unter den jetzigen Missständen leiden. Beispielsweise besteht hier bei Oberessendorf dringender Handlungsbedarf. Sämtliche Maßnahmen erfolgen insgesamt jedoch nur schleppend und brauchen viel zu lange – wenn sie denn überhaupt schon geplant sind. Hier braucht es mehr Tempo, damit wir vorwärtskommen können und als Region nicht abgehängt werden. Stillstand ist Rückschritt. Neben dem Straßenverkehr ist aber auch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Ulm-Lindau für unsere Region von großer Bedeutung. Aber auch der weitere Ausbau des Radwegenetzes zwischen Land- und Kreisgemeinden muss fortgesetzt werden.	-	Ich schließe mich dem Statement von Agnieszka Brugger an. (Seite 11 und 13)
(2) Nach der Landes-Priorisierung beginnen 2022 als nächstes im Nachbarwahlkreis Ravensburg die Planungen an der B 30 bei Gaisbeuren und Enzisreute. Wie bewerten Sie den Planungsbeginn? Welche Chancen sehen Sie? Wie wollen Sie die Planung unterstützen?					
Ich bewerte den weiteren Ausbau sehr positiv, auch für den Wahlkreis Biberach. Die Umfahrung Gaisbeuren und Enzisreute ist von großem Vorteil für die Arbeitsplätze und die Wirtschaft im südlichen…	Die B 312 von Biberach nach Memmingen und auch die B 30 mit Gaisbeuren/Enzisreute brauchen viel schneller neue Ortsumfahrungen als es der Zeitplan der Landesregierung vorsieht. Gerade…	Der weitere Ausbau der B 30 ist ungemein wichtig. Die Planung und Ausführung muss deutlich beschleunigt werden. Der Bürokratische Apparat ist aus meiner Sicht zu sehr aufgebläht, daher dauert es …	Den Planungsbeginn bewerte ich grundsätzlich als positiv, jedoch dauert die Umsetzung auch hier viel zu lange. Unfallgefahren durch Überholen auf Straßenabschnitten mit schlecht einsehbaren…	-	-

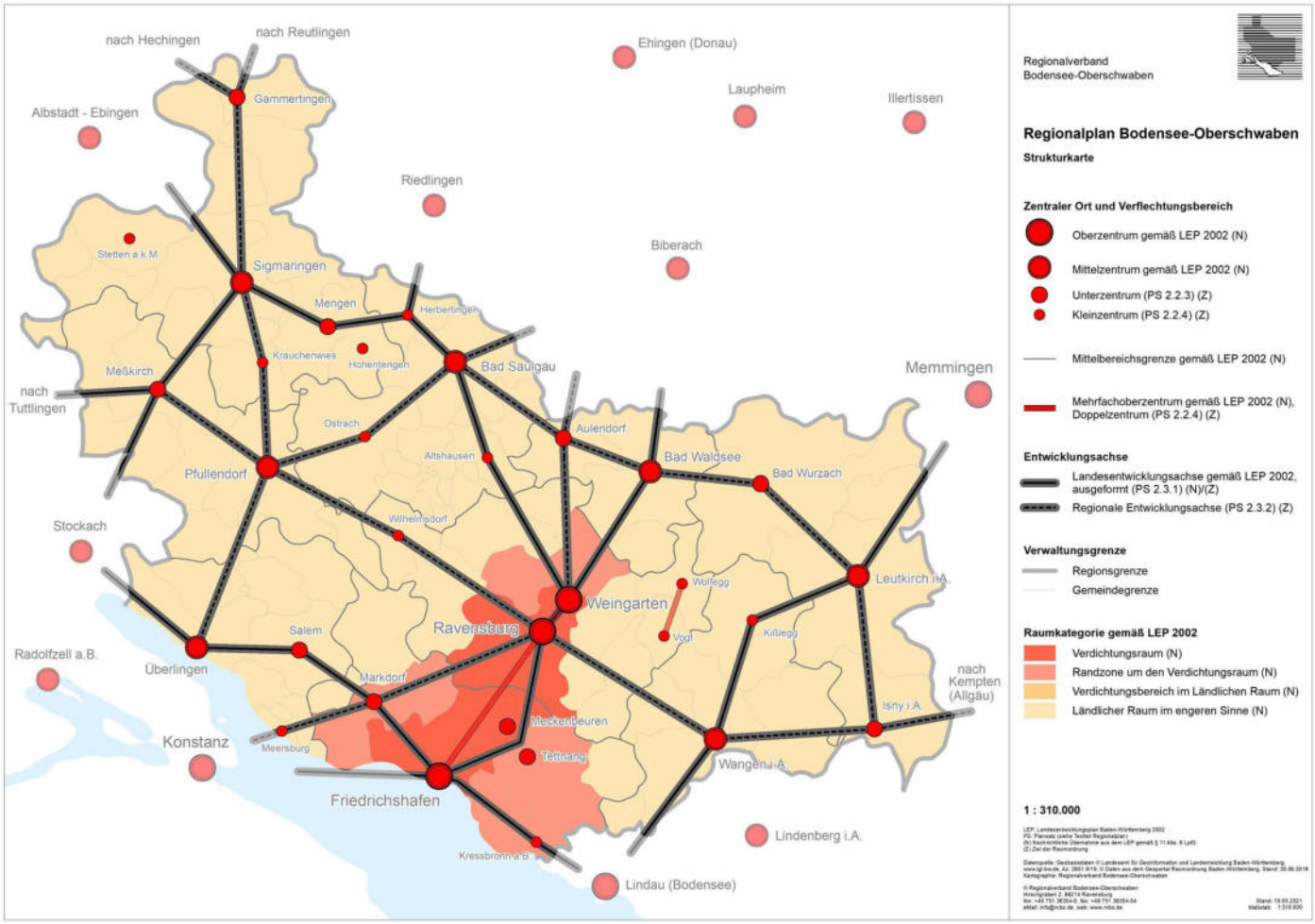
Josef Rief	Martin Gerster	Rebecca Weißbrodt	Florian Hirt	Rainer Schaaf	Anja Reinalter
CDU/CSU	**SPD**	**AfD**	**FDP**	**Die Linke**	**Bündnis 90/Die Grünen**
…Wahlkreis Biberach. Ich setze mich seit jeher für schnellere Planungen ein. Dies ist ein unbedingtes Muss. Es kann nicht sein, dass Planungen und Bau Jahrzehnte dauern. Da verlieren die Menschen den Glauben in die Politik. Wir müssen genügend Planungs-, Bau- und Finanzkapazitäten zur Verfügung stellen.	…bei Gaisbeuren/Enzisreute ist nicht nach vollziehbar, wie lange die Anwohnerinnen und Anwohner aber auch die Autofahrer*innen noch auf eine Entlastung warten sollen. Schon vor über zehn Jahren war ich mit dem damaligen SPD-Stadtrat Emil Kaphegyi und anderen vor Ort, um Möglichkeiten für eine Verkehrsentlastung anzustoßen. Hier muss mehr politischer Druck Richtung Stuttgart ausgeübt werden, damit es schneller geht.	…Jahre, gar Jahrzehnte, von der Bedarfsfeststellung, Planung bis zur tatsächlichen Umsetzung. Es darf jetzt zu keinen weiteren Verzögerungen kommen. Dafür werde ich, soweit es mir möglich ist, auch eintreten. Der Ausbau der B 30 ist elementar wichtig für die Bürger vor Ort. Aus wirtschaftlicher Sicht, zur Steigerung der Lebensqualität der Bewohner und vor allem aus Sicherheitsgründen. Denn von freien Strecken bzw. kalkulierbaren Fahrzeiten profitieren natürlich auch die Rettungsdienste und Feuerwehren, die auf jede Minute zur Lebensrettung angewiesen sind.	…Bereichen und Lärm-, Abgas- und Umweltbelastungen für die Bürger/innen in den Gemeinden, durch welche die B 30 verläuft, sind gegeben. Hier muss Druck auf das zuständige Verkehrsministerium ausgeübt werden, damit die Umsetzung der Maßnahme schneller vonstattengehen kann. Außerdem würde auch hier ein Bürokratieabbau die Planung und Umsetzung erleichtern und wesentlich beschleunigen. Somit könnte das jetzt schon sehr knappe Fachpersonal die anstehenden Aufgaben zumindest etwas leichter angehen. Vermutlich wird es jedoch unvermeidbar sein mehr Fachkräfte bei diesen Behörden einzustellen.	-	-
(3) Welche Ziele verfolgt Ihre Partei im Bereich Verkehr/Mobilität in der nächsten Wahlperiode? Welches ist für Sie das wichtigste Vorhaben?					
Unser Wahlprogramm beinhaltet viele gute Pläne für unsere zukünftige Mobilität. Wir passen auch in unserer Region die Verkehrsinfrastruktur an die Bedürfnisse von Menschen, Wirtschaft und Umwelt an. Wir wollen gleichwertige Lebensverhältnisse und müssen daher auch die unterschiedlichen Bedürfnisse von Stadt und Land schauen. Bei uns brauchen wir den Individualverkehr mit dem Pkw. Zusätzlich kümmern wir uns um Schiene, ÖPNV und Radwege. Für den Ausbau des elektrifizierten Verkehrs brauchen wir mehr Ladeinfrastruktur. Um das Stauaufkommen auf den Autobahnen zu reduzieren, verlagern wir mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene. Ein Dieselfahrverbot lehnen wir ebenso ab wie ein generelles Tempolimit auf Autobahnen. Stattdessen setzen wir auf innovative, moderne Verkehrssteuerung. Weniger Staus bedeuten mehr Klimaschutz. Gleichzeitig planen wir mehr Lärmschutz entlang der Verkehrswege.	Unser Ziel: Klimaneutrale, zuverlässige und flexible Mobilität für alle. Alle Bürgerinnen und Bürger - auf dem Land genauso wie in der Stadt - sollen einen wohnortnahen Anschluss an den öffentlichen Verkehr haben. Dafür muss der Umstieg auf Bus und Bahn attraktiver und günstiger werden. Wir wollen dazu in ein flächendeckendes Verbindungsnetz investieren, in den Ausbau der Schienennetze, in Lärmschutz und moderne Bahnhöfe. Das Auto ist bei uns auf dem Land aber unverzichtbar. Deshalb müssen wir E-Mobilität weiter fördern und den Ausbau der Ladeinfrastruktur vorantreiben. Das CSU-geführte Verkehrsministerium steht hier seit Jahren auf der Bremse, obwohl wir im Haushaltsausschuss viel Geld für den Ausbau bereitgestellt haben. Emissionsfreie Mobilität käme auch den Anwohnern zugute, weil E-Autos keine Abgase und weniger Lärm produzieren. Als ersten Schritt will die SPD ein Tempolimit von 130 km/h einführen. Das bedeutet weniger Abgase und CO_2 in der Luft, weniger Unfälle und weniger Lärm. Ich bin dafür, dass diese Debatte endlich faktenorientiert und weniger ideologisch geführt wird.	Die AfD unterstützt und fördert den motorisierten Individualverkehr als beliebteste Möglichkeit der Fortbewegung. Intelligente Technik und stauvermeidende Verkehrsführung schützen die Umwelt. Wissenschaftlich mangelhaft belegte Maßnahmen, wie z. B. Dieselfahrverbote oder Umweltspuren, erreichen das nicht. Gleichzeitig fordert die AfD den Erhalt und Ausbau von innerstädtischen Fahrspuren und Parkraum zur Vermeidung von wachsendem Verkehrschaos. Die AfD lehnt zudem Kollektivmaßnahmen wie Fahrverbote für Motorräder ab. Die AfD spricht sich für eine an den Bedürfnissen der Bürger orientierte Verkehrspolitik aus. Eine ideologisch geleitete Verbotspolitik, die bestimmte Verkehrsmittel bevorzugt oder diskriminiert, lehnt die AfD ab. Im Vordergrund steht für uns die Freiheit der Bürger in der Wahl des Verkehrsmittels. Eine „Entideologisierung“ der Verkehrspolitik ist wohl eine der wichtigsten Aufgaben.	Oberschwaben ist ein sehr starker Wirtschaftsstandort. Wir müssen unsere Infrastruktur weiter ausbauen. Die Konkurrenz schläft nicht. Diesen notwendigen Ausbau dürfen wir nicht verschlafen. In Sachen Verkehrspolitik setzen wir Liberalen uns für Eigenverantwortung und Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels ein. Hier lehnen wir Bevormundung und Verbotspolitik ab, da dies die individuelle Freiheit und den Wettbewerb einschränkt. Zudem sind wir alle mündige Bürger/innen und können uns erschließen, was gut für uns und unsere Umwelt ist und was nicht. Das Auto ist aus unserem heutigen Leben kaum mehr wegzudenken – jedoch besteht auch hier dringender Handlungsbedarf. Im Rahmen des Klimawandels setzen wir auf Technologieoffenheit und marktwirtschaftlichen Wettbewerb. Hohes Potential sehe ich hier im Wasserstoffantrieb, aber auch für eine schnelle klimaneutrale Wirkung beim Einsatz synthetischer Kraftstoffe in unseren besten Verbrennungsmotoren der Welt.	-	-

WAHLKREIS 294 RAVENSBURG					
	Foto: Oliver Hofmann				
Axel Müller	**Heike Engelhardt**	**Christoph Högel**	**Benjamin Strasser**	**Jasmin Runge**	**Angieszka Brugger**
CDU/CSU	**SPD**	**AfD**	**FDP**	**Die Linke**	**Bündnis 90/Die Grünen**
(1) Wie bewerten Sie die Verkehrssituation in Ihrem Wahlkreis Ravensburg? Was wurde in den letzten vier Jahren erreicht? Wo muss noch gehandelt werden? Wie wollen Sie die weitere Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans fördern?					
Der Anschluss an die Autobahnnetze ist nach wie vor nicht gut. Allerdings hat es deutliche Verbesserungen in einzelnen Abschnitten gegeben, so zum Beispiel bei der B 30 Süd um Ravensburg. Des Weiteren wurde der Planungsbeginn beim Molldietetunnel in Ravensburg und bei der Unterführung der B 32 am Bahnübergang Wangen erreicht. Für die Planung der B 30-Umfahrung von Gaisbeuren und Enzisreute wurde eine konkrete Zusage für einen Planungsbeginn im zweiten Halbjahr 2022 gegeben. Es besteht gegenwärtig kein Anlass an deren Einhaltung zu zweifeln.	Die Verkehrssituation im Wahlkreis Ravensburg ist noch nicht zufriedenstellend, aber es gab Verbesserungen. An oberster Stelle ist dabei die Elektrifizierung der Südbahn zu nennen - ein Projekt, für das die SPD seit Jahren vehement kämpft. Die Masten mit Strom stehen - zum Fahrplanwechsel im Dezember fahren öfter Züge von Ulm nach Ravensburg und weiter zum See mit deutlichem Zeitgewinn. Wünschenswert wäre nun eine Ringbahn, die die Gemeinden im Allgäu mit dem Schussental verbindet. Wir haben die B 30 Süd auf der Gemarkung Ravensburg eröffnet. Nun muss die Reststrecke zum See folgen. Auf der B 32 zwischen Altshausen und Ravensburg ermöglicht der teilweise dreispurige Ausbau sicheres Überholen, was Unfallschwerpunkte deutlich entschärft hat. Für die B 32 durch Ravensburg muss nun endlich der Molldietetunnel kommen. Im Bundesverkehrswegeplan mit oberster Dringlichkeit geführt, steht Geld von Bundesseite zur Verfügung. Aber die grün-schwarze Landesregierung plant zu langsam.	-	Die Verkehrssituation im Wahlkreis Ravensburg steht weiter vor großen Herausforderungen. Zu viele Städte und Gemeinden sind stark vom Durchgangsverkehr belastet und müssen leider noch auf Entlastung warten. Positiv ist die vollendete Elektrifizierung der Südbahn. Sie ermöglicht mehr Fernverkehr für die Region, der nun auch kommen muss. Dafür müssen die Bahnhöfe ertüchtigt werden. Beim Molldiete-Tunnel und der Planung zur B 30 bei Gaisbeuren und Enzisreute hätte ich mehr Tempo gewünscht. Für alle Verkehrswege – von der Schiene über die Straße bis zum Radweg – muss der Aufwuchs der Investitionsmittel verlässlich fortgesetzt und zügig verbaut werden. Daher wollen wir Planungsverfahren beschleunigen, indem wir Verfahren straffen und Doppeluntersuchungen abschaffen, die Möglichkeiten der Digitalisierung in allen Bereichen der Planung nutzen, die Planungs- und Genehmigungsbehörden gezielt mit ausreichend Fachkräften ausstatten und eine frühzeitige Bürgerbeteiligung sicherstellen.	-	Die Verkehrspolitik bleibt ein großes und wichtiges Thema, zugleich hat sich auch einiges getan. Besonders freut mich die Elektrifizierung der Südbahn, das wachsende Angebot im ÖPNV, Sharing- und Rufmodelle, Verbesserungen im Radverkehr und der Ausbau der Infrastruktur für die E-Mobilität. Die fertiggestellte B 30 Süd und der geplante Molldietetunnel haben zum Ziel, Ravensburg vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Doch noch immer leiden zu viele Menschen unter Schadstoffen, Lärm und Stau. Gerade im ländlichen Raum bedeutet kluge Mobilitätspolitik mehr als nur der Bau neuer Straßen. Wir wollen Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Nahverkehr stärken, Elektromobilität ausbauen und Verkehrsträger stärker miteinander vernetzen.
(2) Nach der Landes-Priorisierung beginnen 2022 als nächstes die Planungen an der B 30 bei Gaisbeuren und Enzisreute. Wie bewerten Sie den Planungsbeginn? Welche Chancen sehen Sie? Wie wollen Sie die Planung unterstützen?					
Ich verweise zunächst auf meine Antwort zur Frage eins. Seit Beginn meines Mandates stehe ich bezüglich aller Straßenbauprojekte im ständigen Austausch mit den Akteuren auf allen Ebenen. Ich hatte mehrfach persönliche Termine im Bundesverkehrsministerium und im Regierungspräsidium. Es ist mir gelungen, die Akteure der unterschiedlichen Ebenen zusammen zu bringen. Ich hatte mehrfach Besuch…	Der Ausbau der B 30 muss im nördlichen wie im südlichen Kreisgebiet mit der Ortsumfahrung Meckenbeuren landkreisübergreifend betrachtet werden. Besonders Gaisbeuren und Enzisreute brauchen viel schneller eine neue Ortsumfahrung als es der Zeitplan der Landesregierung vorsieht. Gerade hier ist nicht nachvollziehbar, wie lange die Anwohner*innen aber auch die Autofahrer*innen noch auf eine…	-	Er kommt sehr spät, aber er kommt immerhin. Jetzt muss alles darangesetzt werden, dass genügend personelle und finanzielle Kapazitäten für eine zügige Planung bereitgestellt werden. Seit 1962 wird über den Ausbau debattiert und der Regierungspräsident rechnet im Jahr 2032 mit einer Fertigstellung. Diese langen Zeiträume müssen wir nicht nur bei der B 30 überwinden. Die Chancen auf die…		Die Diskussion um die Ortsumfahrung an der B 30 bei Gaisbeuren und Enzisreute gibt es schon lange und ich verstehe gut, dass die Menschen Verkehrslärm und Luftverschmutzung vor der eigenen Haustür nicht wollen. Die Region und die Landesregierung haben die Verkehrsprojekte in einem nachvollziehbaren Verfahren priorisiert, dabei auch Umweltaspekte höher gewichtet als bisher. Dieses …

Axel Müller	Heike Engelhardt	Christoph Högel	Benjamin Strasser	Jasmin Runge	Angieszka Brugger
CDU/CSU	SPD	AfD	FDP	Die Linke	Bündnis 90/Die Grünen
…vom zuständigen Parlamentarischen Staatssekretär im Wahlkreis und auch vom Bundesverkehrsminister sowie vom Regierungspräsidenten. Bekanntlich gibt es bei dem genannten Planungsvorhaben ja auch noch die Diskussion um den Anschluss zweier Landesstraßen. Die Vorstellungen darüber tangieren auch eine Gemeinde, die zwar nicht zu meinem Wahlkreis, aber doch zu unserem Landkreis gehört. Hier erweist sich meine gute Zusammenarbeit mit den beiden Landtagskollegen Raimund Haser (naturschutzpolitischer Sprecher der CDU Landtagsfraktion) und August Schuler (Mitglied des Verkehrsausschusses im Landtag) ebenso hilfreich wie mein guter Draht zu den Verantwortlichen in den Rathäusern und meine andauernde Mitgliedschaft im Kreistag.	…Entlastung warten sollen. Der Biberacher SPD-Bundestagsabgeordnete Martin Gerster hat vor mehr als zehn Jahren mit dem Bad Waldseer SPD-Stadtrat Emil Kaphegyi Möglichkeiten für eine Verkehrsentlastung angestoßen. Gemeinsam mit Abgeordneten aus der Region müssen wir hier dranbleiben. Hier muss mehr politischer Druck Richtung Stuttgart ausgeübt werden, damit es schneller geht.	-	…Realisierung einer Planung stehen gut, wir müssen aber den Druck hochhalten. Die Region muss sich gemeinsam weiter für eine schnelle Planung und einen raschen Baubeginn einsetzen. In Berlin werde ich genau darauf achten, dass Planung und Finanzierung nun reibungslos laufen und dem Projekt keine Steine in den Weg gelegt werden.	-	…Projekt ist in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden und damit wurde der baldige Planungsbeginn ermöglicht. Ich nehme aber die kritischen Stimmen vor Ort zu einzelnen potentiellen Trassen und zum Flächenverbrauch im Landkreis insgesamt genau wahr und sehr ernst. Auf Bundesebene wollen wir den aktuellen Bundesverkehrswegeplan durch einen Bundesnetzplan ersetzen, damit der Verkehrssektor den Klimazielen von Paris gerecht wird. Das bedeutet auch, dass die bisher enthaltenen Projekte noch einmal kritisch auf den Prüfstand gestellt werden. Als Abgeordnete werde ich dazu weiter das Gespräch mit allen Beteiligten suchen und mich für Lösungen einsetzen, die Entlastung und Klimaschutz verknüpfen.
(3) Welche Ziele verfolgt Ihre Partei im Bereich Verkehr/Mobilität in der nächsten Wahlperiode? Welches ist für Sie das wichtigste Vorhaben?					
Wir geben der intelligenten Mobilität die Vorfahrt. Deutschland ist ein Mobilitäts- und Logistikdrehkreuz mitten in Europa und keine Insel. Das heißt, es braucht die Schiene genauso wie die Straße und die Wasserstraße oder den Flugverkehr. Bei allen Mobilitätsträgern (Bahn, Flugzeug, Kraftfahrzeuge und Schiffe) ist uns der Klimaschutz ein wichtiges Anliegen. Der Verkehr ist für etwa 20 % des CO_2-Ausstoßes verantwortlich, über 90 % davon stammen aus dem Straßenverkehr. Wir haben als CDU/CSU-Fraktion in diesem Jahr eine Rekordsumme von fast 13 Milliarden Euro für Investitionen in die Schiene mitgetragen. Wir glauben aber auch, dass der Individualverkehr gerade in ländlichen Räumen trotz des sogenannten Deutschlandtaktes auf der Schiene bei den öffentlichen Verkehrsmitteln gerade im ländlichen Raum nicht signifikant abnehmen wird. Daher ist der Beschluss der Grünen, keine neuen Straßen zu bauen, lebensfremd und führt zu einer Abkoppelung des ländlichen Raumes. Das ist im Übrigen auch das Aus für die B 30 Umfahrung. Wir brauchen daher CO_2 freundliche Antriebsformen. Wir sind hier technologieoffen. Neben Elektroantrieb sehen wir in synthetischen Kraftstoffen und Wasserstoff die Zukunft.	Unser Ziel: Klimaneutrale, zuverlässige und flexible Mobilität für alle. Alle Bürgerinnen und Bürger - auf dem Land genauso wie in der Stadt - sollen einen wohnortnahen Anschluss an den öffentlichen Verkehr haben. Dafür muss der Umstieg auf Bus und Bahn attraktiver und günstiger werden. Wir wollen dazu in ein flächendeckendes Verbindungsnetz investieren, in den Ausbau der Schienennetze, in Lärmschutz und moderne Bahnhöfe. Das Auto ist bei uns auf dem Land aber unverzichtbar. Deshalb müssen wir E-Mobilität weiter fördern und den Ausbau der Ladeinfrastruktur vorantreiben. Das CSU-geführte Verkehrsministerium steht hier seit Jahren auf der Bremse, obwohl wir im Haushaltsausschuss viel Geld für den Ausbau bereitgestellt haben. Emissionsfreie Mobilität käme auch den Anwohnern zugute, weil E-Autos keine Abgase und weniger Lärm produzieren. Als ersten Schritt will die SPD ein Tempolimit von 130 km/h einführen. Das bedeutet weniger Abgase und CO_2 in der Luft, weniger Unfälle und weniger Lärm.	-	Eine innovative, ökologische und bezahlbare Mobilität ist angewiesen auf eine zukunftsweisende Verkehrspolitik ohne ideologische Scheuklappen. Nur mit technologischen Innovationen, einem funktionierenden Emissionshandel, moderner Infrastruktur und einer technologieoffenen Verkehrspolitik kann sichere, saubere und bezahlbare Mobilität für alle gewährleistet werden. Pauschale Einschränkungen des Individualverkehrs sind keine Lösung. Intelligente und innovative Verkehrslenkung bietet hingegen enorme Möglichkeiten, wenn Schiene und Straße gerade im ländlichen Raum klug vernetzt werden. Für den Wahlkreis halte ich die direkte Anbindung der L 300 und L 316 an die B 30 bei Bad Waldsee, regelmäßige Fernverkehrsangebote auf der Süd- und der Allgäubahn sowie den weiteren Ausbau der Bundesstraßen für die wichtigsten Vorhaben in den nächsten vier Jahren.	-	Das dringlichste Vorhaben ist die Mobilitätswende, damit wir die Pariser Klimaziele erreichen. Hier wurde in den letzten Jahren viel versäumt. Die Mobilitätswende bietet aber auch riesige Chancen für mehr Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land. Um das zu erreichen, wollen wir eine Mobilitätsgarantie in Baden-Württemberg umsetzen. Bis 2026 wollen wir dafür sorgen, dass in jedem Ort im ländlichen Raum in den Hauptverkehrszeiten der Halbstundentakt gilt und außerhalb dieser ein Stundentakt. Vor Ort sind Projekte wie die Radschnellverbindung Richtung Bodensee, der Ausbau des ÖPNV, Bike- und Carsharing und eine gute Vernetzung wichtige Bausteine einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Viele Menschen auf dem Land werden aber weiter auf ein Auto angewiesen sein, mit der Förderung der Elektromobilität sorgen wir für klima- und umweltfreundliches Autofahren.

Regionalplan

Verbandsversammlung beschließt neuen Regionalplan



Strukturkarte zum neuen Regionalplan Bodensee-Oberschwaben. Dargestellt sind die Raumkategorien mit dem Verdichtungsraum Mittleres Schussental und nördlicher Bodensee, die bedeutendsten Städte der Region als Ober-, Mittel-, Unter- und Kleinzentren sowie die Landesentwicklungsachsen und regionale Entwicklungsachsen. *(Grafik: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben)*

(Pfullendorf) - Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben beschloss Ende Juni 2021 in Pfullendorf den neuen Regionalplan für die Region Bodensee-Oberschwaben. Vorausgegangen sind nach mehrjähriger Vorbereitung zwei öffentliche Planauslegungen. Zusammen gingen mehr als 7.500 Stellungnahmen ein.

Das verabschiedete Planwerk enthält gegenüber dem ersten Entwurf das Kapitel Rohstoffe, das Gebiete für den Abbau oberflächennaher Rohstoffe, wie Kiese und Sande beschreibt. Daran entzündete sich in den Monaten vor der Verabschiedung des Plans eine heftige Diskussion von Klimagerechtigkeitsaktivisten und Waldschützern. Sie besetzten in einem Baumhausklimacamp den Altdorfer Wald bei Vogt-Grund. Die nun erfolgte Fortschreibung des Gesamtplans kommt ohne das Kapitel Energie aus, das weiterhin in einem eigenständigen Verfahren fortgeschrieben wird.

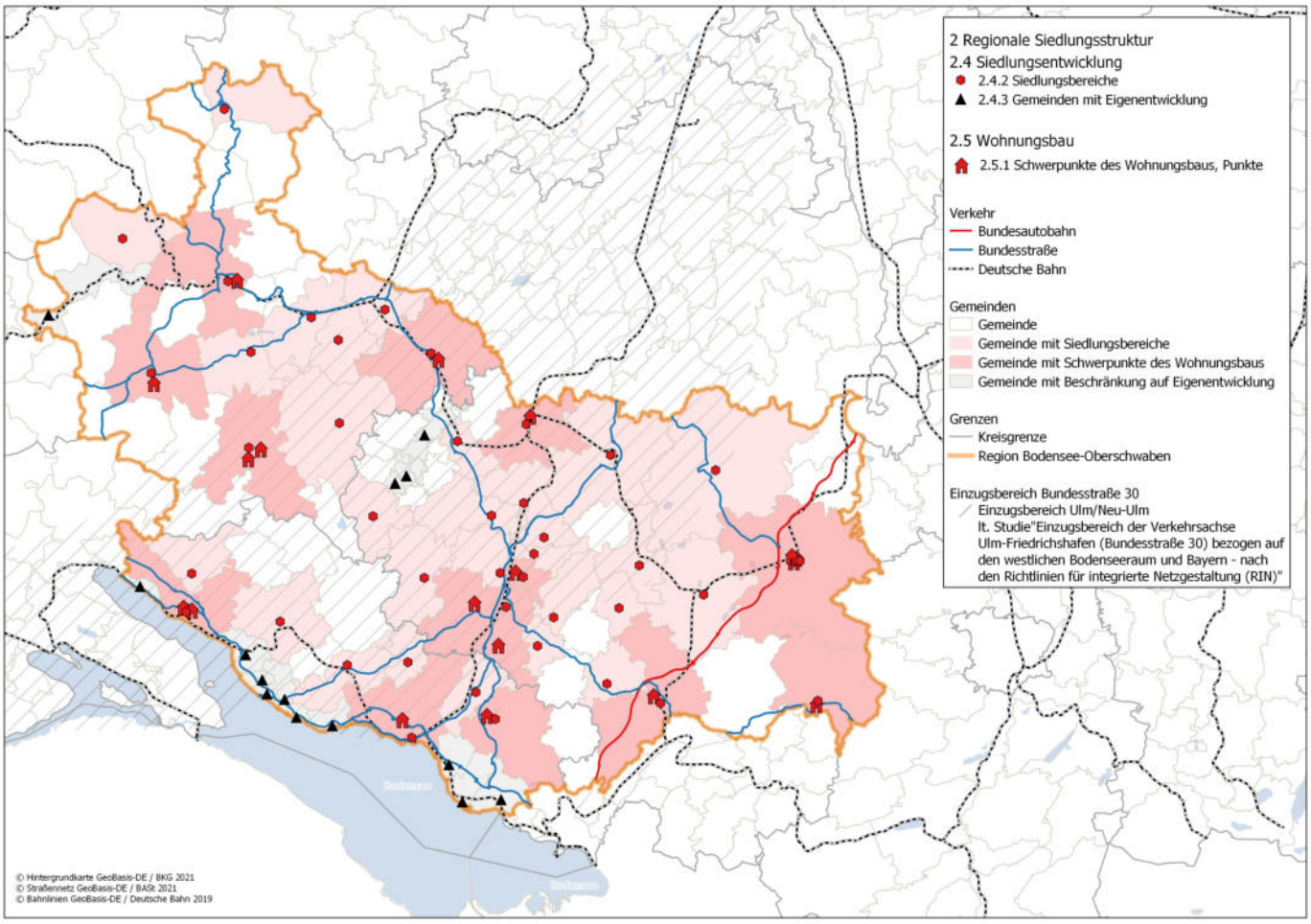
Wesentliche Planinhalte

Wesentliches Ziel des neuen Regionalplans ist eine maßvolle Entwicklung der Region Bodensee-Oberschwaben. Dazu zählen der Bodenseekreis und die Landkreise Ravensburg und Sigmaringen.

Einen großen Raum nehmen die regionalen Grünzüge und Grünzäsuren ein, der Wasser-, Hochwasser- und Moorschutz. Von besonderer Bedeutung ist die Entlastung des Bodenseeuferbereiches. Die Entwicklung von Siedlungen, Industrie- und Gewerbe soll bis auf wenige Ausnahmen in das Hinterland verlagert werden, insbesondere in die Mittelzentren Bad Saulgau, Bad Waldsee, Leutkirch im Allgäu, Pfullendorf, Sigmaringen und Wangen im Allgäu. Großes Entwicklungspotential wird den Mittelzentren Leutkirch im Allgäu und Wangen im Allgäu an der A 96 sowie Bad Waldsee an der B 30 zugeschrieben. Bad Waldsee liegt zudem an der bedeutendsten Landesentwicklungsachse der Region.

In der Region Bodensee-Oberschwaben soll ein ausreichendes Wohnungsangebot sichergestellt werden. Der neue Regionalplan sieht Wohnungsbauschwerpunkte in einer Größenordnung von 320 Hektar vor. Im ersten Entwurf waren es noch 305 Hektar. Hinzugekommen ist ein 15 Hektar-Gebiet in Aulendorf.

...



Mögliche Siedlungsentwicklung in der Region Bodensee-Oberschwaben bis 2035. Darstellung der vorgesehenen Siedlungsbereiche und Wohnungsbauschwerpunkte sowie Hervorhebung der Gemeinden mit vorgesehener Siedlungsentwicklung. Inwieweit die Entwicklungspotentiale genutzt werden, ist jeder Gemeinde selbst überlassen. Zusätzlich sind die Gemeinden mit Beschränkung auf die Eigenentwicklung dargestellt.
(Grafik: ff)

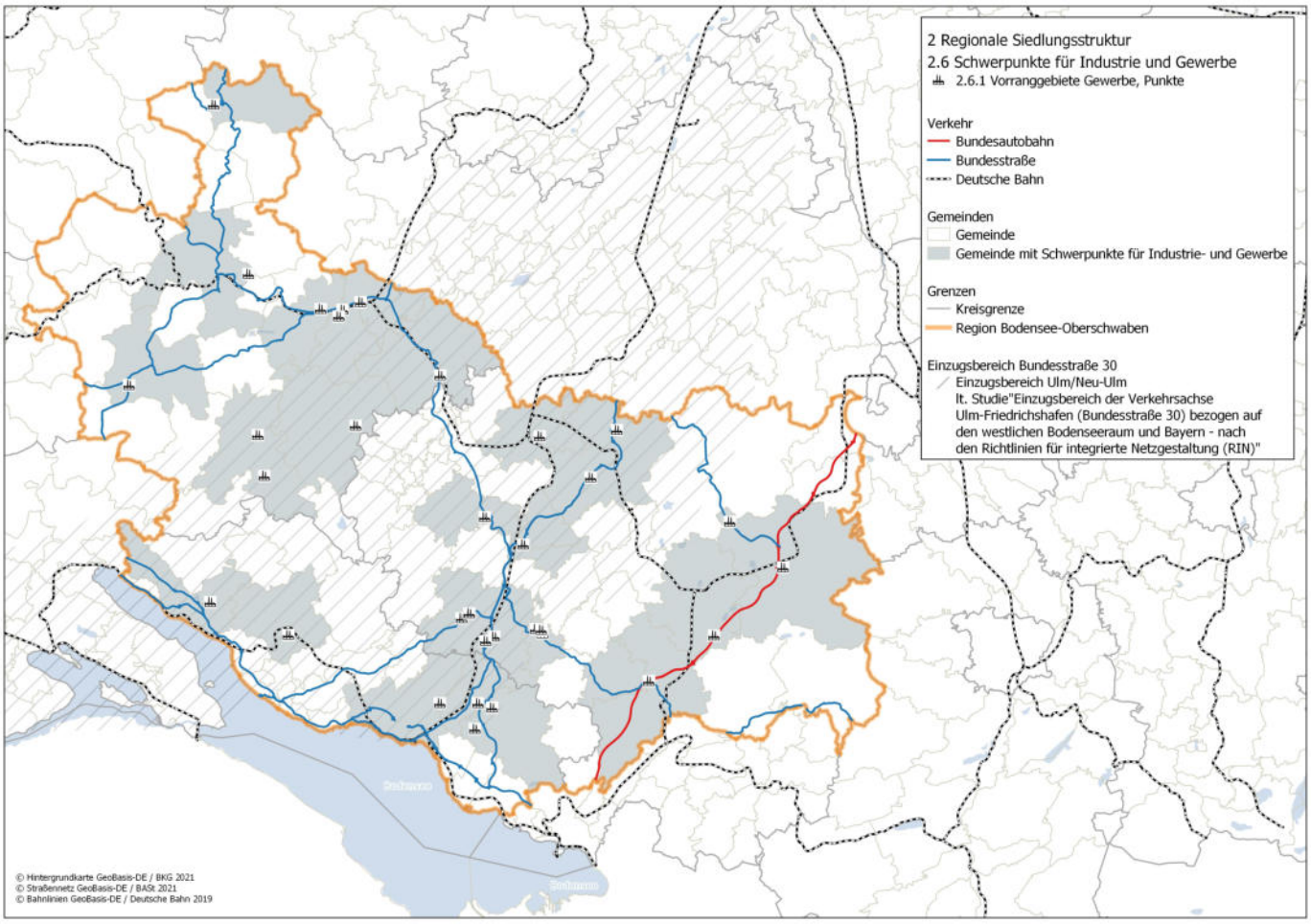
...Der Flächenbedarf für Industrie- und Gewerbeschwerpunkte beläuft sich auf 801 Hektar. Im ersten Entwurf waren es noch 938 Hektar.

Insgesamt sind für die Wohnungs- und Gewerbeschwerpunkte 1.121 Hektar vorgesehen - rund 0,3 Prozent der Regionsfläche. Nach einer ersten Abschätzung beläuft sich der Gesamtbedarf in der Region jedoch auf ca. 2.500 Hektar. Diese sind im neuen Regionalplan nicht direkt ausgewiesen: Der Gesamtbedarf soll den Kommunen als maximaler Orientierungswert dienen.

Die Wohnungsbauschwerpunkte konzentrieren sich auf Standorte an den Bundesstraßen 30, 31, 32 und 33 sowie der Autobahn 96 (insgesamt ca. 232 Hektar). 75 Prozent aller Wohnungsbauschwerpunkte liegen zudem im Einzugsbereich der Bundesstraße 30. Die Schwerpunkte von Industrie und Gewerbe konzentrieren sich ebenfalls auf Standorte an den Bundesstraßen 32/311, 30, der Autobahn 96 und Bundesstraße 467 (insgesamt ca. 558 Hektar). 58 Prozent aller Industrie und Gewerbeschwerpunkte in der Region liegen im Einzugsbereich der Bundesstraße 30.

Die Inanspruchnahme von Freiräumen für Siedlungszwecke soll im Bodenseekreis und den Landkreisen Ravensburg und Sigmaringen künftig dennoch auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben. Bei der Siedlungsentwicklung sind vorrangig die im Siedlungsbestand vorhandenen Potenziale an Brach- und Konversionsflächen, Baulücken und Baulandreserven zu nutzen. Die Siedlungstätigkeit wird auf Siedlungsbereiche sowie Schwerpunkte des Wohnungsbaus und Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen konzentriert. Die Flächeninanspruchnahme soll weiter durch die Aktivierung innerörtlicher Potenziale, wie Baulücken, Nachverdichtung, Brach- und Konversionsflächen und Flächenrecycling sowie durch eine flächeneffiziente Bauweise verringert werden. Im Bereich von Gewerbeflächen sind Parkhäuser und Parkdecks anstatt großflächiger Parkplätze vorzusehen.

Ein weiterer Aspekt des neuen Plans ist die Verkehrsvermeidung. Diese soll durch eine optimierte Siedlungsentwicklung durch kleinräumige Zuordnungen von Raumnutzungen, insbesondere der Funktionen Wohnen und Arbeiten erreicht werden. Verkehrsbedingte Belastungen sollen so...



Mögliche Entwicklung von Industrie und Gewerbe in der Region Bodensee-Oberschwaben bis 2035. Darstellung der vorgesehenen Schwerpunkte für Industrie und Gewerbe sowie Hervorhebung der Gemeinden. Inwieweit die Entwicklungspotentiale genutzt werden, ist jeder Gemeinde selbst überlassen. *(Grafik: ff)*

…zurückgehen und zusätzlicher motorisierter Verkehr möglichst vermieden werden.

Das Kapitel Verkehr blieb gegenüber dem ersten Anhörungsentwurf 2019 im Wesentlichen ohne große Änderungen: Der Erhalt des Bestandnetzes soll Vorrang vor dem Ausbau, der flächensparende Ausbau des Straßen- und Schienennetzes Vorrang vor einer Neutrassierung haben. Neu aufgenommen wurden in die Vorschlagliste zusätzlicher regionalbedeutsamer Straßenprojekte ein dreistreifiger Ausbau der B 30 von Bad Waldsee bis zur nördlichen Landkreisgrenze Ravensburg sowie der B 32 von Ravensburg bis zur Anschlussstelle Wangen-West der A 96. Konkrete Pläne zur Umsetzung der zusätzlichen Maßnahmen bestehen aktuell aber nicht. Schon der Regionalplan von 1996 enthält solche Maßnahmen, von denen eine Vielzahl nicht umgesetzt wurde. Eine weitere Änderung betrifft die Einstufung von fünf Straßenzügen in andere Verbindungsfunktionsstufen (Kategorien). Insgesamt benennt der Regionalplan nun 34 regionalbedeutsame Bundes-, Landes- und Kreisstraßenprojekte, was gegenüber anderen Raumordnungsregionen wenig ist. Selbst der alte Regionalplan von 1996 enthält noch mehr als 100 Straßenprojekte.

Die am stärksten befahrenen Straßen in der Region sind bereits heute die Autobahn 96 und die Bundesstraße 30 und 31. Dabei ist die Bundesstraße 30 nördlich von Ravensburg nochmals deutlich höher belastet, als im Bodenseekreis – vor allem im schweren Güterverkehr. Die hohe Belastung der Bundestraße 32 konzentriert sich auf die Ortsdurchfahrt Ravensburg.

Beratung in der Verbandsversammlung

In der Verbandsversammlung stimmten 37 Versammlungsteilnehmer für den Plan, 10 waren dagegen. Grüne und ÖDP scheiterten mit einem Antrag, den Plan erneut offenzulegen und die Landesregierung als Vermittlerin unterschiedlicher Interessen einzuschalten. Sie störten sich an eingeplanten Flächen für den Wohnungsbau, Industrie und Gewerbe, an Straßen und dem Rohstoffabbau.

Kritik gab es vor allem an Fragen rund um den Naturschutz. Mehr als 30 Initiativen (zeitweise wurde von 39 berichtet) sowie bundesweit agierende Klima-Demonstranten, warfen dem Regionalverband im Vorfeld der Beratung vor, zu viel Fläche für Kiesabbau, Wohngebiete oder Gewerbe auszuweisen, die Natur vor allem durch…

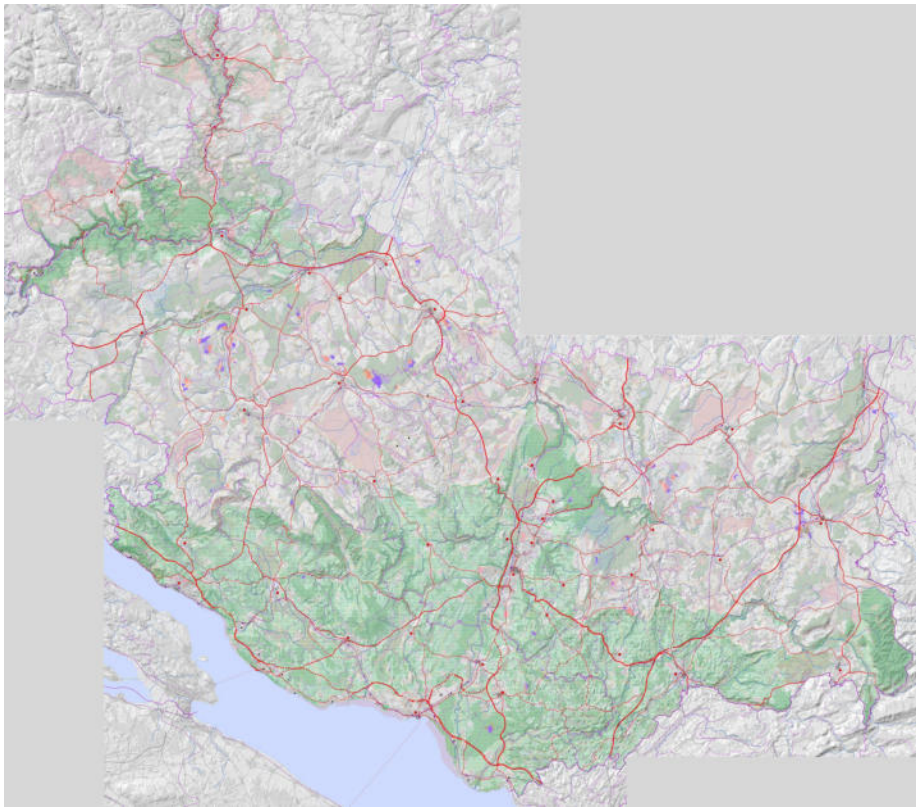
…Kiesabbau zu zerstören und unnötige Straßen zu planen.

Die Vorwürfe wiesen die Verantwortlichen in der Beratung der Verbandsversammlung erneut zurück. Die Einhaltung der Klimaschutzziele ist auch mit dem neuen Regionalplan grundsätzlich möglich, so eine Referentin für Planung und stellvertretende Direktorin des Regionalverbandes. Mehrere Redner betonten die begrenzte Zuständigkeit des Verbands. Es liege an jeder einzelnen Kommune, was sie aus dem Plan macht. Der Verbandsvorsitzende Thomas Kugler sprach von einer vorausschauenden Flächenplanung.

Deutliche Kritik äußerte die Fraktion von Grünen und ÖDP. Im Jahr 2020 müsse ein Raumplan ein Klimaplan sein. Der Plan müsse unter der obersten Prämisse ausgestaltet werden, die Klimaziele zu erreichen. Bei vielen vorausgesetzten Kennzahlen, etwa bei der Bevölkerungsentwicklung, sei mit Werten an der obersten Grenze gerechnet worden. Grüne und ÖDP schlugen vor, den Beschluss über die Fortschreibung zu verschieben und das Land als Mediator einzuschalten. Eine Mehrheit fand der Antrag nicht.

Zahlreiche Stellungnahmen verschiedener Redner machten deutlich, wie hart sie in den vergangenen sechs Jahren um einen Kompromiss gerungen haben. Fraktionsvorsitzender Norbert Zeller (SPD) wies darauf hin, dass es für viele Menschen nahezu unmöglich sei in der Region bezahlbaren Wohnraum zu finden. Stefan Köhler (CDU) berichtete von Anrufen verzweifelter Menschen, die Wohnraum suchen. Bezahlbarer Wohnraum brauche keinen überdimensionalen Flächenverbrauch, meinte dagegen Ulrich Walz (Grüne).

Landrat Lothar Wölfle (CDU) bemängelte begrenzte Möglichkeiten für Unternehmen, sich zu vergrößern. Anna Pröbstle (Grüne) beklagte sich dagegen darüber, dass der Regionalplan den endlichen Faktor Boden für



Raumnutzungskarte zum neuen Regionalplan Bodensee-Oberschwaben bis 2035. Das Gebiet der Region Bodensee-Oberschwaben umfasst ca. 350.000 Hektar. Gut erkennbar sind die grünen Flächen mit den regionalen Grünzügen und Grünzäsuren. Sie dienen dem Schutz von Freiflächen zur Erhaltung des Naturhaushalts (Klima, Luft, Boden, Wasser) und der biologischen Vielfalt, der Wahrung des Landschaftsbildes und des Charakters der traditionellen Natur- und Kulturlandschaft, zur Gliederung der Stadtlandschaft und des ländlichen Siedlungsraumes, der Sicherung landwirtschaftlicher Produktionsflächen und der Sicherung von Gebieten für den vorbeugenden Hochwasserschutz. Rund 57 Prozent der Fläche der Region Bodensee-Oberschwaben steht nach dem neuen Regionalplan unter Freiraumschutz. Die rot schraffierten Flächen dienen zusätzlich dem Naturschutz und der Landschaftspflege. Insgesamt verbleiben für die Entwicklung der Region nur verhältnismäßig wenige Flächen. Festgelegt wurden die Flächen auf Grundlage eines Umweltgutachtens.

(Grafik: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben)

Verkehr und Industrie zur Verfügung stelle und ihn der Landwirtschaft entziehe.

Hildegard Fiegel-Hertrampf (Grüne) sprach sich dafür aus wesentlich mehr Kies als Baumaterial einzusparen, indem man Recyclingmaterial verwende und den Straßenbau begrenze. Straßen seien überdimensioniert. Sie bezweifelte auch die Berechnung der Einwohnerzahl, mit der die Region wachsen solle. Entsprechend ergäben sich daraus die Vorgaben für benötigten Wohnraum und Gewerbegebiete. Der Klimaschutz komme zu kurz.

Verbale Prügel mussten die Verbandsteilnehmer von Klimaaktivisten einstecken. Diese protestierten während der gut fünfstündigen Sitzung vor der Pfullendorfer Stadthalle gegen den Regionalplan. Sie erkennen die Verbandsversammlung nicht als demokratisches Gremium an: Der Regionalverband sei sehr alt und sehr männlich, er spiegele nicht die Verhältnisse in vielen Gemeinderäten wieder, in denen die Grünen das Sagen hätten und bestehe vor allem aus Bürgermeistern und Landräten. Der Frauenanteil sei zu niedrig und das Gremium kein Spiegelbild der Gesellschaft. Mit einer Trompete begleiteten sie den Abgesang auf die Versammlung. „Das Klima macht keine Kompromisse“, riefen sie der Versammlung hinterher. Andere bezweifelten die Notwendigkeit eines solchen Gremiums. Größere Zwischenfälle gab es dennoch nicht. Ein Großaufgebot der Polizei und ein privater Sicherheitsdienst sorgten in der Halle und davor für Ordnung. Das ein solches Aufgebot für eine…

…demokratische Versammlung nötig ist, ist betrüblich, meinte Thomas Kugler zum Abschluss der Verbandsversammlung.

Im nächsten Schritt prüft das Land den neuen Regionalplan und entscheidet, ob er in Kraft tritt und dann den bisherigen Plan aus dem Jahr 1996 ersetzt. Der neue Plan soll bis 2035 gelten.

Demonstration gegen neuen Regionalplan

Der Ende Juni von der Verbandsversammlung Bodensee-Oberschwaben beschlossene neue Regionalplan muss an die Klimaschutzziele angepasst werden. Diese Auffassung vertreten Bündnis 90/Die Grünen, der Bund für Umwelt und Naturschutz Bodensee-Oberschwaben (BUND), der Naturschutzbund Deutschland (NABU) in den Bezirksverbänden Allgäu-Donau-Oberschwaben und Donau-Bodensee, der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Fridays for Future, Scientists 4 Future, das Klimacamp Ravensburg und weitere Vereine und Zusammenschlüsse aus der Region. Kritisiert wird die Flächenplanung für Industrie- und Gewerbe und den Wohnungsbau. 300 Hektar würden für unnötige Straßen verschwendet. Unter dem Motto: „Regionalplan versaut, Zukunft geklaut“ demonstrierten sie im Juli in Ravensburg.

BUND kritisiert Flächenplanung

Matin Walser vom BUND kritisierte, dass die Einwendungen zum Regionalplan ignoriert wurden. Der Politik warf er Beratungsresistenz vor. 3.000 Hektar Fläche seien in den nächsten 15 Jahren für Industrie, Gewerbe, Wohnungsbau und Straßenbau veranschlagt. Nach der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg dürften es nicht mehr als 1.250 Hektar sein. Davon würden alleine 300 Hektar für Straßen verbraucht. Verantwortlich dafür sei der Bund. Sparsamkeit sieht anders aus, meinte Walser zum Kiesverbrauch und Kiesabbau, wie auch zur Flächenplanung insgesamt.

VCD sieht die besten Straßen

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich für eine nachhaltige Mobilität ein, die umweltgerecht und menschengerecht ist, begann Frieder Staerke seinen Vortrag. Bahnfahren sei umweltschädlich, aber nicht so umweltschädlich wie Autofahren. Der Markdorfer, der an der Bahnlinie wohnt, warb dafür nicht mehr Bahn zu fahren, dafür weniger mit dem Auto zu fahren. Das Straßennetz in der Region Bodensee-Oberschwaben sei mit Abstand das am besten ausgebaute Verkehrsnetz. Der Regionalplan enthalte dennoch eine riesige Liste an neuen Bundes- und Landesstraßen, kritisierte er. Da wird es einem schlecht, so Staerke. Viele dieser Straßen führten durch Waldgebiete, wie die B 31 am Bodensee. Es sei ein Unding, dass solche Planungen überhaupt noch Bestand hätten. Die regionalen Vertreter hätten Straßenprojekte in den Bundesverkehrswegeplan gequengelt, so sein Vorwurf. Der Regionalplan enthalte auch noch eine zweite Liste mit zusätzlichen Straßenprojekten. Auf Straßen zu verzichten, sei aber nicht gefordert worden. Ein Umsteuern auf Bahn, Bus und Fahrrad sei notwendig. Das System „Auto“ dürfe nicht weiter unterstützt werden.

Grüne gegen Regionalplan

Viele Menschen lassen sich nicht entmutigen, auch wenn die Enttäuschung bei vielen über den kürzlich von der Mehrheit des Regionalverbandes beschlossenen Regionalplan sehr groß ist, teilte die Bundestagskandidatin Agnieszka Brugger im Nachgang der Demo Anfang Juli auf Facebook mit. Die Grünen unterstützen sie, weil es um Klimaschutz und Klimagerechtigkeit gehe. Ein Weiter so dürfe es nicht geben. Es brauche ein entschlossenes Handeln, um auf den 1,5 Grad Pfad zu kommen.

Die grünen Landtagsabgeordneten im Gebiet des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben, Andrea Bogner-Unden (Wahlkreis Sigmaringen), Martin Hahn (Bodenseekreis), Petra Krebs (Wahlkreis Wangen-Illertal) und Manfred Lucha (Wahlkreis Ravensburg) akzeptieren den neuen Regionalplan ebenfalls nicht. Sie wollen den Plan über die Landesregierung kippen. Die Landesregierung werde den Landesentwicklungsplan aus dem Jahr 2002 neu aufstellen. Dieser gibt die Rahmenbedingungen für die Regionalpläne vor. Schwerpunkte des Landesentwicklungsplans werden sein: günstiger Wohnraum, die ökologische Verkehrswende, der Ausbau der Erneuerbaren Energie, Klimaschutz und die Eindämmung des Flächenverbrauchs.

Unterstützung erhalten die Abgeordneten von der Landes-Umweltministerin Thekla Walker (Grüne). Die Ministerin sieht Chancen den Plan über das Klimaschutzgesetz zu kippen. Es fehle das Zwei-Prozent-Ziel für regenerative Energien.

Eine Flächenplanung von 0,3 bis 0,7 Prozent der Regionsfläche für Wohnungen, Industrie und Gewerbe soll es bestenfalls nicht geben. Mindestens 2 Prozent der Fläche soll aber für regenerative Energien verwendet werden. Diese seien für den Klimaschutz notwendig. Der Landesregierung schweben vor allem schnell aktivierbare Flächen im Staatsforst vor. (ff) [Q3]

EU-Kommission will klimaneutralen Kontinent

(Brüssel) - Um die Klimaziele zu erreichen schlägt die Europäische Kommission eine Neuausrichtung von Wirtschaft und Gesellschaft vor. Ziel: Bis 2050 soll Europa zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt werden.

Die Europäische Kommission nahm im Juli 2021 ein Paket von Vorschlägen an, um die Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken.

Die Vorschläge beinhalten einen Emissionshandel für neue Sektoren und strengere Auflagen im Rahmen des bestehenden Emissionshandelssystems der EU; eine verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien; mehr Energieeffizienz; schnellere Einführung emissionsarmer Verkehrsträger und der entsprechenden Infrastruktur und Kraftstoffe; Angleichung der Steuerpolitik an die Ziele des europäischen Grünen Deals; Maßnahmen zur Prävention der Verlagerung von CO_2-Emissionen und Instrumente zur Erhaltung und Vergrößerung natürlicher CO_2-Senken.

Luft- und Schifffahrt

Bisher kostenlose Emissionszertifikate für den Luftverkehr sollen abgeschafft und Schifffahrtsemissionen in den Emissionshandel einbezogen werden. Flug- und Schiffstreibstoffe verschmutzten die Umwelt erheblich und müssten gezielt angegangen werden. Für Flugzeuge und Schiffe soll es künftig in großen Häfen und an Flughäfen Zugang zu sauberem Strom geben. Turbinenkraftstoff soll umweltfreundlicher werden. Die Nutzung nachhaltiger Schiffskraftstoffe und emissionsfreier Technologien wird gefördert.

Straßenverkehr und Gebäude

Zur Emissionsreduktion im Straßenverkehr und im Gebäudesektor, wird ein separates neues Emissionshandelssystem für die Treib- bzw. Brennstoffversorgung eingeführt. Die Emissionen von Pkw sollen bis 2030 um 55 % zurückgehen, die des Lkw-Verkehrs um 50 %. Strengere CO_2-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollen den Übergang zur emissionsfreien Mobilität beschleunigen. Ab 2035 soll es nur noch emissionsfreie Neuwagen geben.

2026 wird der Straßenverkehr unter das Emissionshandelssystem fallen. Die Kosten für Umweltverschmutzung werden dem Straßenverkehr angelastet. Damit wird der Betrieb von Altfahrzeugen zunehmend teurer. Um den Energieverbrauch zu reduzieren, werden spezifische Ziele für die Nutzung erneuerbarer Energien in den Sektoren Verkehr, Heizung und Kühlung, Gebäude und Industrie vorgeschlagen.

Lade- und Wasserstoffnetz

Damit Fahrzeuge in einem verlässlichen EU-weiten Netz aufgeladen oder aufgetankt werden können, schreibt die überarbeitete Verordnung über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vor, dass die Mitgliedstaaten die Ladekapazität emissionsfreier Fahrzeuge ausbauen und entlang der großen Verkehrsstraßen in regelmäßigen Abständen Tank- und Ladestationen installieren, und zwar alle 60 km für das Aufladen elektrischer Fahrzeuge und alle 150 km für die Betankung mit Wasserstoff.

Landnutzung wird neu geregelt

Die EU schreibt ein Gesamtziel für den CO_2-Abbau durch natürliche Senken im Umfang von 310 Millionen Tonnen bis 2030 fest. Bis 2035 sollen die Sektoren Landnutzung, Forstwirtschaft und Landwirtschaft klimaneutral sein, auch bei landwirtschaftlichen nicht-CO_2-Emissionen, aus Düngemitteln oder der Viehhaltung.

Wälder schützen

Die EU-Waldstrategie soll die Quantität, Qualität und Resilienz der Wälder in der EU verbessern. Sie unterstützt Forstwirtschaftsbetriebe in der Erhaltung der biologischen Vielfalt und beinhaltet einen Plan zur Pflanzung von drei Milliarden Bäumen in Europa bis 2030. (ff) [Q4]

Bundestag nimmt Gesetz zum autonomen Fahren an

(Berlin) - Autonome Fahrzeuge sollen bundesweit ohne einen physisch anwesenden Fahrer in festgelegten Betriebsbereichen des öffentlichen Straßenverkehrs im Regelbetrieb fahren können. Der Bundestag nahm dazu im Mai einen entsprechenden Gesetzentwurf der Bundesregierung an. Durch die Neuregelung werden dem autonomen Fahren Einsatzchancen in verschiedenen Mobilitätsbereichen ermöglicht. Denkbar sind Verwendungen im öffentlichen Personenverkehr innerhalb der Kommunen. Dort könnten mit kleineren und größeren Fahrzeugen verschiedene Personenbeförderungsbedarfe abgedeckt werden. Es eröffnen sich Möglichkeiten für Dienst- und Versorgungsfahrten. Einen weiteren wesentlichen Einsatzbereich bilden Anwendungsfälle in der Logistik. Daneben sind Betriebsshuttles, die den Mitarbeiterverkehr übernehmen sowie Fahrten zwischen medizinischen Versorgungszentren und Alten- beziehungsweise Pflegeheimen vorstellbar. (ff) [Q5]

Bundestag stimmt für Schnellladegesetz

(Berlin) - Der Bundestag beschloss im Mai einen Entwurf der Bundesregierung für ein Schnellladegesetz. Ziel der Bundesregierung ist es, den bundesweit flächendeckenden und bedarfsgerechten Aufbau von öffentlich zugänglicher Infrastruktur für das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen durch die Bereitstellung finanzieller Mittel zu unterstützen. Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur obliegt die Planung und Koordinierung von Aufbau und Betrieb der Schnellladeinfrastruktur. (ff) [Q6]

Aus Bund und Land

Bundesstraße mit Oberleitungen elektrifiziert

(Kuppenheim / Gernsbach) - Auf einer rund 18 Kilometer langen Pilotstrecke, davon vier Kilometer elektrifiziert, können Lkw seit Juni 2021 auf der B 462 im Murgtal mit entsprechender Technik über Oberleitungen Fahrstrom beziehen. Dabei wird eine Batterie aufgeladen, die dem Lkw eine emissionsfreie Weiterfahrt nach dem Ende der Oberleitung ermöglicht. Die Testphase dauert bis Juni 2024.

Rita Schwarzelühr-Sutter, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium und der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann nahmen die Pilotstrecke von eWayBW im Juni in Betrieb. Mit der modernen Technik wird der Güterverkehr klimafreundlicher. Ein weiterer wichtiger Schritt für mehr Klimaschutz ist getan, so die Staatssekretärin. Winfried Hermann freute sich über den Start des Betriebs: Alle seien gefordert den Verkehr, besonders den Güterverkehr, klimafreundlicher zu gestalten. Das Projekt eWayBW helfe dabei, geeignete Lösungen für den Straßengüterverkehr zu finden.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat den Bau der Oberleitungen an der Bundesstraße federführend betreut. Die Mobilitätszentrale Baden-Württemberg wird den Betrieb leiten. Das Projekt wird vom Fraunhofer-Institut für System und Innovationsforschung wissenschaftlich begleitet. Ziel des Pilotprojekts ist ein realitätsnaher elektrischer Betrieb von Oberleitungs-Hybrid-Lkw, um bisherige Erkenntnisse zu erweitern. Eine wissenschaftliche Begleitforschung untersucht Aspekte der Energieversorgung, Auswirkungen auf Lärm, Luftschadstoffe und straßenplanerische Maßnahmen. Die Kosten für das Pilotprojekt betragen insgesamt ca. 28 Mio. Euro. (ff) [Q7]

Immer mehr Menschen ziehen aufs Land

(Köln) - Immer mehr Menschen ziehen aus den Städten auf das Land, vor allem die 30 bis 50-jährigen. Die Corona-Pandemie hat diesen Trend beschleunigt, zeigt eine neue Studie des Instituts der Deutschen Wirtschaft gemeinsam mit dem Meinungsforschungsinstitut Allensbach.

Zum Studium in die Stadt, dann aufs Land

Die wanderungsaktivste Gruppe sind die 18- bis 24-jährigen. Zum Studium oder zur Ausbildung zieht es sie zunächst häufig in die Städte. In dem Augenblick, wo sie berufstätig werden und Familien gründen, ziehen viele wieder raus aus der Stadt. Mit steigendem Alter sinkt die Bereitschaft zum Umzug. Das Ergebnis: Wer einmal aufs Land gezogen ist, bleibt dort mit hoher Wahrscheinlichkeit. Das Landleben boomt vor allem bei der Generation der 30- bis 50- jährigen.

Umland von Großstädten besonders betroffen

Vor allem die Großstädte haben mit einem negativen Wanderungssaldo zu kämpfen: Minus 6,5 Einwohner je 1.000 Einwohner. In Deutschlands Landkreisen ist der Wanderungssaldo mit plus 10 je 1.000 Einwohner unter dem Strich positiv. Insgesamt haben 284 der 294 Landkreise ein positives Wanderungssaldo. Besonders hoch ist dies im Umkreis der jeweiligen Großstädte, wodurch immer mehr Menschen pendeln.

Mehr Verkehr und angespannter Immobilienmarkt auf dem Land

Der Fakt, dass sich immer mehr Menschen nach neuen Wohnungen auf dem Land umschauen, führt nicht nur zu höheren Verkehrsaufkommen auf dem Land, sondern auch zu steigenden Mieten und Immobilienpreisen.

Das Fazit der Studie: In fast allen Landkreisen ist der Wanderungssaldo positiv. Nur 10 Landkreise in Deutschland profitieren bisher in der Zielgruppe der 30- bis 50-jährigen nicht. Das sind meist Landkreise ohne Großstadt im Umkreis.

Großstädte mit größtem Verlust

Wanderungssaldo der 30- bis unter 50-jährigen je 1.000 Einwohner:

- Darmstadt -25,7
- Heidelberg -24,8
- Kiel -23,7
- Regensburg -23,5
- Münster -20,4
- Jena -19,8
- Karlsruhe -19,1
- Freiburg im Breisgau -19,0
- Osnabrück -18,8
- Kassel -16,2
- Magdeburg -15,6
- Stuttgart -15,2
- Bremen -11,0

Landkreise mit größtem Gewinn

Wanderungssaldo der 30- bis unter 50-jährigen je 1.000 Einwohner:

- Barnim +35,2
- Potsdam-Mittelmark +30,3
- Teltow-Flämig +28,2
- Märkisch-Oderland +27,5
- Dahme-Spreewald +26,4
- Oberhavel +25,6
- Havelland +25,4
- Rendsburg-Eckernförde +22,4
- Harburg +21,5
- Landkreis Leipzig +21,4
- Schleswig-Flensburg +20,9
- Lüchow-Dannenberg +20,6
- Rostock +20,2

Regionale Ergebnisse

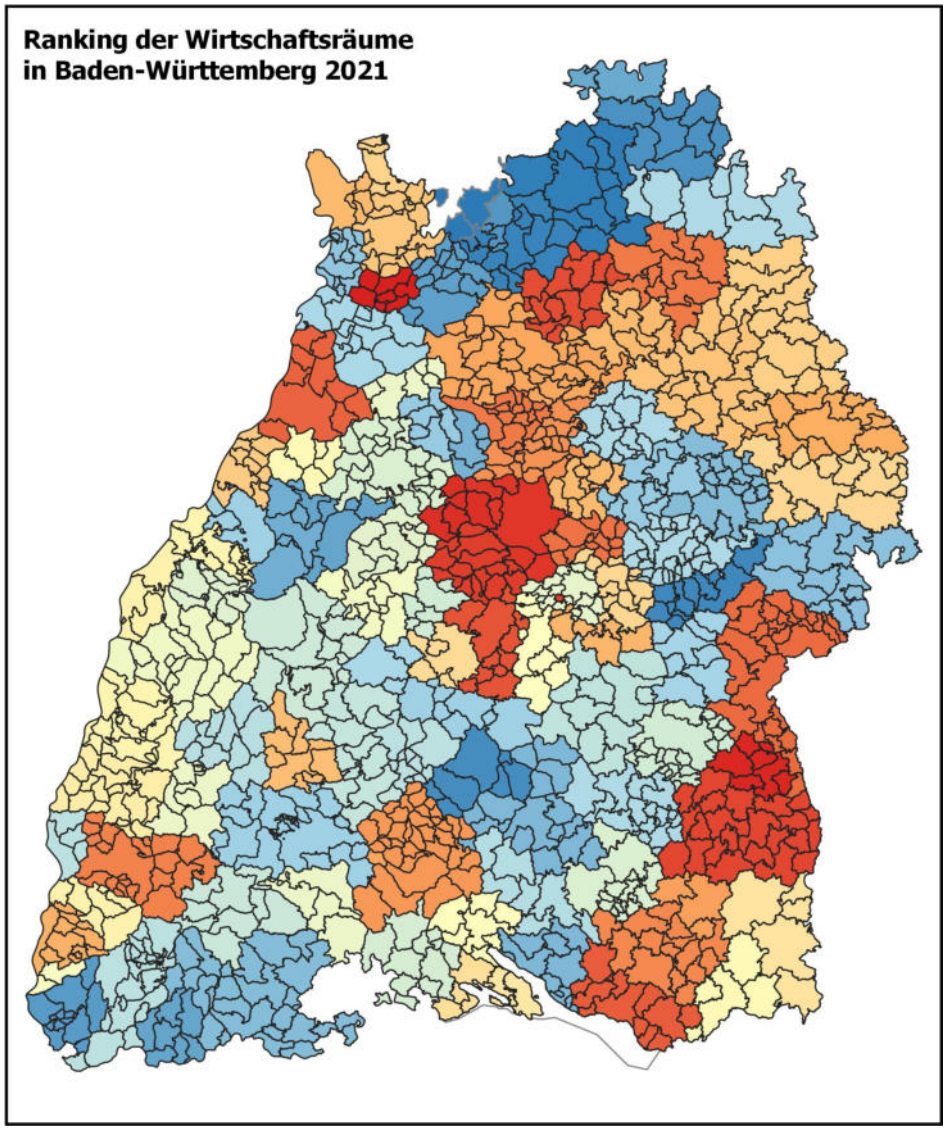
Wanderungssaldo der 30- bis unter 50-jährigen je 1.000 Einwohner:

- Bundesdurchschnitt +4,2

- Stadtkreis Ulm -12,0
- Landkreis Neu-Ulm +8,8
- Alb-Donau-Kreis +11,0
- Landkreis Biberach +12,8
- Landkreis Ravensburg +7,1
- Bodenseekreis +11,0
- Landkreis Sigmaringen +5,7

(ff) [Q8]

Oberschwaben eine der wirtschaftlich stärksten Regionen



(Datengrundlage: Institut für südwestdeutsche Wirtschaftsforschung, Grafik: ff)

(Stuttgart) - Wie stark sind die Wirtschaftsräume in Baden-Württemberg? Diese Frage beantwortet das BW-Ranking. Das BW-Ranking basiert auf einem aussagekräftigen Indikator aus den Themengebieten Arbeitsmarkt, Demografie, Einkommen, Steuerkraft, Beschäftigungsentwicklung und Qualifikation. Das Ranking wurde nun zum dritten Mal nach 2016 und 2018 veröffentlicht.

Demnach sind die räumlichen Mittelbereiche Wiesloch/Walldorf, Lauphe-im und Leonberg im Land wirtschaftlich am stärksten. Auf den letzten Plätzen landeten dagegen Mosbach, Buchen und Eberbach.

Die wirtschaftlichen Schwerpunktregionen in Baden-Württemberg liegen nach dem neuen Ranking in den Regionen Heilbronn-Franken, Stuttgart und Neckar-Alb auf der Achse von Heilbronn bis Tübingen sowie in den Regionen Donau-Iller und Bodensee-Oberschwaben auf der Achse von Ulm bis Friedrichshafen. (ff) [Q9]

Die meisten Menschen wollen ihr Mobilitätsverhalten nicht ändern

(Karlsruhe) - Nicht einmal in Großstädten mit einem guten Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sind die meisten Menschen bereit ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Im Gegenteil wollen sie nach der Pandemie noch mehr verreisen, als zuvor.

Das ist das Ergebnis einer Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung ISI in Karlsruhe. Dafür waren während der Corona-Pandemie im August 2020 und im April 2021 schwerpunktmäßig Bewohner deutscher Großstädte befragt worden. Die Forscher wollten wissen, wie die Pandemie ihr Verhalten in Bezug auf Reisen und Wege zur Arbeit verändert hat.

Der überwiegende Teil der Befragten ist von vornherein nicht dazu bereit, sich nach der Pandemie anders zu verhalten: Rund 70 Prozent gaben an bei Arbeitswegen und Dienstreisen zu den gleichen Fortbewegungsmustern zurückkehren zu wollen. Lediglich wollten die Befragten Geschäftsreisen reduzieren, ebenso wie Wege zur Arbeit.

Ginge es um Urlaub wollen Menschen künftig noch mehr verreisen, als vor der Pandemie. 38 Prozent der Befragten gaben sogar an, dass Mobilität sie glücklich macht. Die Forscher sehen das als kein gutes Zeichen für die Mobilitätswende. (ff) [Q10]

CO_2-Preis schadet der Bahn

(Berlin) - Die Deutsche Bahn rechnet mit erheblichen Mehrkosten durch den neuen CO_2-Preis. Alleine in diesem Jahr muss sie nach eigener Schätzung 40 bis 50 Millionen Euro dafür aufwenden. Bis 2026 könnte der jährliche Betrag auf 105 bis 135 Millionen Euro steigen. Die Bahn zählt zu den großen Energieverbrauchern in Deutschland. Jährlich verbrennt sie etwa 250 Millionen Liter Diesel. Seit Jahresbeginn gibt es den CO_2-Preis im Verkehr und beim Heizen. (ff) [Q11]

Aus der Region

Weil zu viele Lkw parkten: Parkplatz geschlossen

(Enzisreute) - An der Bundesstraße 30 gibt es wieder einen Parkplatz weniger: Seit Monaten ist der Stellplatz „Altdorfer Wald“ kurz vor Enzisreute gesperrt. Früher rasteten hier Lastwagen aus ganz Europa über Nacht.

Als Grund für die Absperrung mit rotweißen Baken und einem entsprechenden Verkehrsschild nennt das Landratsamt Ravensburg, dass es wiederholt Schäden an der Einzäunung des Parkplatzes durch parkende Lkw gab. Zudem ist der Parkplatz für die Masse der hier parkenden Lkw zu klein, weshalb es kritische Situationen durch Lkw gab, die im Bereich der Zufahrt parkten und auch in der Nacht unbeleuchtet in die B 30 hineinragten.

Da es den Parkplatz nun nicht mehr gibt, sollen Lkw in Enzisreute parken. In Enzisreute gibt es mehrere Parkplätze für Lastwagen, Autos und Campingfahrzeuge.

Ganz geschlossen wurde die Zufahrt zum Parkplatz indessen nicht: Die Zufahrt bleibt für den landwirtschaftlichen Verkehr aus Richtung Enzisreute offen.

Der Parkplatz „Altdorfer Wald“ ist nicht der einzige Parkplatz, der an der Bundesstraße 30 geschlossen wurde. Vor Jahren wurde der gegenüberliegende Parkplatz beseitigt, wie auch im Landkreis Biberach diverse Parkplätze geschlossen. Bei Hochdorf und Oberessendorf wurden ebenfalls zwei Parkplätze beseitigt. Seit dem parken immer mehr Lkw in Ortsdurchfahrten, in Wohngebieten und auf Nebenstraßen. Zuletzt befuhren täglich mehrere tausend Lkw die B 30 in den entsprechenden Streckenabschnitten.

Ende 2020 beschloss die Landesregierung das „Güterverkehrskonzept Baden-Württemberg“. Demnach zählt neben den Autobahnen die B 30 zu den besonders güterverkehrsrelevanten Infrastrukturen im Land. Laut Landeskonzept bestehe in der Straßeninfrastruktur bedarf einer weiteren Ertüchtigung, um zukünftig den Anforderungen im Güterverkehr gewachsen zu sein. Insbesondere werden fehlende Lkw-Abstellflächen genannt. (ff) [Q12]

Zufahrt zur Aral-Tankstelle bereitet Probleme

(Enzisreute) - Seit der Eröffnung der neu gebauten Aral-Tankstelle in Enzisreute kommt es auf der Bundesstraße 30 immer wieder zu gefährlichen Verkehrssituationen. Immer dann, wenn ein Fahrzeug, das in Richtung Ravensburg fährt, nach links auf das Tankstellengelände abbiegen will. Denn mit dem Neubau der Tankstelle wurde die Zufahrt auf die Bundesstraße geändert, sodass sie nicht mehr mit der Straßenmarkierung übereinstimmt.

Verkehrsteilnehmer müssen nun beim Abbiegen entweder in der Straßenmitte auf einer Sperrfläche den Gegenverkehr abwarten oder auf dem rechten Fahrstreifen der Bundesstraße warten, wenn sie die Sperrfläche nicht verbotswidrig befahren wollen. Da die Stelle hinter einer Kurve liegt, kommt es immer wieder zu gefährlichen Bremsmanövern.

Nach Auffassung mehrerer Ortschaftsräte aus Reute-Gaisbeuren soll das Problem bei einer Verkehrsschau vor Ort mit der Polizei, dem Regierungspräsidium Tübingen, dem Landratsamt und den örtlichen Behörden besprochen werden. Der Vor-Ort-Termin ist bei der Stadt Bad Waldsee beantragt, so Ortsvorsteher Achim Strobel, findet aber voraussichtlich erst im Herbst statt. Die gefährliche Verkehrssituation wird also noch mindestens bis in den Herbst/Winter andauern.

Nach Auffassung der Polizei besteht keine besondere Dringlichkeit: Die Stelle sei relativ unauffällig. In der Vergangenheit habe es nur wenige Unfälle gegeben. Zu diesen Zeitpunkten war die Zufahrt zur Tankstelle aber noch nicht geändert. (ff) [Q13]

Anwohner stören sich an Parkplatz

(Bad Waldsee) - Lärm, Gestank und Müll beklagen Anwohner am B 30-Parkplatz „Fliederstraße“ auf der Ortsumfahrung Bad Waldsee. Am liebsten wäre es ihnen, wenn der Parkplatz geschlossen würde.

Seit Jahren bestehe eine unerträgliche Lärmbelästigung und unzumutbare hygienische Verhältnisse. Beinahe durchgehend stünden von Montag bis Freitag bis zu vier Lastwagen auf dem Parkplatz, die oft zwischen 3 und 6 Uhr wieder losfahren. Oft ließen sie den Motor oder das Kühlaggregat nachts eine halbe Stunde und länger laufen. Der Lärm sei selbst bei geschlossenen Fenstern zu hören. Wie Anwohner zudem schildern, werde der Parkplatz von Lkw-Fahrern als Toilette benutzt. Die Geruchsbelästigung und die hygienische Gefährdung seien unverantwortbar. Es würden auch Abfälle und Flaschen über den Zaun geworfen. Versuche Lkw-Fahrer mit der Polizei zu vertreiben, seien gescheitert.

An sich sei es für die Betroffenen unerklärlich und unverantwortlich, dass es überhaupt einen B 30-Parkplatz in unmittelbarer Nähe von zwei Wohnkomplexen mit 24 und 36 Wohnungen geben darf. Das es zu wenige Lkw-Parkplätze entlang der Bundesstraße gebe, sei keine Begründung. Das sollte Anlass geben eine größere Parkplatzanlage weg von den Wohngebieten zu schaffen, fordern die Anwohner.

Die Anwohner des Parkplatzes haben eine Unterschriftenliste an mehrere Behörden geschickt und fordern eine Verbesserung der Situation vor Ort. (ff) [Q14]

Mehr Verkehr soll auf die B 30

(Ravensburg) - Die Stadt Ravensburg wird Modellkommune im Förderprogramm „Klimamobil“ des Landes Baden-Württemberg. Das innerstädtische Verkehrskonzept soll klimagerecht umgestaltet, es dem motorisierten Verkehr möglichst schwer gemacht und aus der Stadt heraus auf die B 30 verdrängt werden. Die Fertigstellung der großen Ortsumfahrung Ravensburg macht das möglich. Der ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer erhalten mehr Platz. Das berichtete Oberbürgermeister Dr. Daniel Rapp im Juni bei einer Pressekonferenz in Ravensburg.

Etwa zeitglich nahm der Ravensburger Gemeinderat den Verkehrsentwicklungsplan Mittleres Schussental (VEP) einstimmig an. Der VEP steht unter den obersten Zielen des „CO_2-neutralen Schussentals“ und „massive Stärkung des Umweltverbundes“. Er soll dem Klimaschutz dienen. Dazu wird eine Verdrängung des Verkehrs auf die B 30 vorgeschlagen.

Während der motorisierte Verkehr in den Städten und Gemeinden im mittleren Schussental abnehmen oder zumindest nicht zunehmen soll, führt eine Verlagerung auf der B 30 bis zum Jahr 2030 voraussichtlich zu einer Verkehrszunahme um 20 bis 30 Prozent. Die Verkehrszunahme bleibt laut Gutachten nicht auf das Schussental beschränkt. So sollen bis 2030 bei Baindt täglich 34.800 Fahrzeuge fahren, davon 4.100 Lkw. Im Süden von Ravensburg werden noch 26.000 Fahrzeuge pro Tag erwartet, davon 2.900 Lkw. Um großräumige Verkehrsverlagerungen abbilden zu können betrachteten die Gutachter die Verbindungen über die B 30 bis nach Ulm sowie die Bundesautobahn A 7 und A 96.

Viel Hoffnung setzt die Stadt Ravensburg auf den Molldietetunnel: zur Reduzierung von Staus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Er soll einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Der Molldietetunnel ist jedoch nur langfristig umsetzbar. Die Gutachter bewerten ihn u.a. deshalb mit einer Priorität mit nur 0 von 9 Punkten.

Zudem mache der Molldietetunnel den Bau einer Umfahrung für Bavendorf im Zuge der B 33 notwendig, die aktuell nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist. In den Neunzigerjahren wurden die Ortsumfahrungen im Zuge der B 33 von Ravensburg bis Meersburg aus dem Bedarfsplan genommen. Eine den Verkehr bündelnde Achse aus B 30 neu und B 31 neu wurde der Vorzug gegeben. (ff) [Q15]

In der Paulinenstraße gilt nachts bald Tempo 30

(Friedrichshafen) - Die Stadt Friedrichshafen hat die dritte Stufe der Lärmaktionsplanung abgeschlossen. Das Regierungspräsidium Tübingen stimmte dem überarbeiteten Lärmaktionsplan zu und genehmigte nun weitere Tempo 30-Zonen. Demnach wird es bald eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h von 22 bis 6 Uhr auf der B 30 in der Paulinenstraße zwischen der Abzweigung der Eckenerstraße und der Rotachbrücke geben. Für die Eckener- und Montfortstraße, den Romanshorner Platz und der Ravensburger Straße, ebenfalls im Zuge der B 30, ändert sich vorläufig nichts. Die öffentliche Bekanntmachung des Beschlusses des „Lärmaktionsplans Friedrichshafen Straßenverkehr Stufe 3“ erging am 21.08.2021. (ff) [Q16]

Ehemalig Tankstelle beherbergt jetzt einen Kebab-Imbiss

(Gaisbeuren) - "Keba’B30“ eröffnete im August in der ehemaligen Tankstelle am Ortseingang in Gaisbeuren. Fatih Er und Emre Pürlüpinar haben den vormaligen Tankstellen-Shop gepachtet und in mehreren Monaten in einen Schnellimbiss umgebaut. Insgesamt rund 80.000 Euro haben die beiden in ihr Geschäft investiert. Er wohnt seit rund acht Jahren in Gaisbeuren und ist von der Lage für den Imbiss an der B 30 überzeugt: Es gibt viel Durchgangsverkehr, viele Handwerker und Pendler sind unterwegs. Im Angebot hat der Imbiss Leberkäse, Pommes, Lahmacun und Kebab zur Wahl mit Dinkelbrot, Fladenbrot oder Wrap-Brot, fünf verschiedene Soßen, Puten- oder Rindfleischstreifen und die gewünschte Salatgarnitur. (ff) [Q17]

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:
31.08.2021 21:12

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

Q1 https://www.schwaebische.de/ueberregional/wirtschaft_artikel,-suvs-beliebt-wie-nie-autodichte-im-suedwesten-immer-hoeher-_arid,11398234.html
Q2 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/07/PD21_321_46241.html
Q3 https://www.rvbo.de/Planung/Fortschreibung-Regionalplan
https://www.rvbo.de/Sitzungen/Sitzungen-2021/Verbandsversammlung/VV-2021-06-25
https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-sigmaringen/pfullendorf_artikel,-protest-bleibt-ohne-erfolg-versammlung-beschliesst-neuen-regionalplan-_arid,11379676.html
https://regionbodenseeoberschwaben.blogspot.com/search/label/Demo%203.7.21
https://www.schwaebische.de/sueden/baden-wuerttemberg_artikel,-suedwesten-wird-frueher-klimaneutral-_arid,11386905.html
https://www.sueddeutsche.de/politik/regierung-stuttgart-umweltministerin-ausbau-der-windkraft-im-staatswald-moeglich-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-210602-99-833052
https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/vermarktungsoffensive-windkraft-im-staatswald-beschlossen/
Q4 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_21_3541
Q5 https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2021/kw20-de-autonomes-fahren-840196
Q6 https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2021/kw20-de-schnellladegesetz-840252
Q7 https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/pilotstrecke-fuer-oberleitungs-lkw-im-murgtal-startet-dreijaehrige-testphase/
Q8 https://kommunal.de/landleben-flucht-stadt
https://sparda-wohnen2021.de/wandern-und-pendeln/wanderungssaldo-30-bis-50-jaehrige-uebersicht-deutschland
Q9 http://www.isw-consult.de/bw-ranking-2021.html
Q10 https://www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2021/presseinfo-17-covid-19-mobilitaetsverhalten.html
Q11 https://www.heise.de/news/Deutsche-Bahn-CO2-Preis-kostet-bis-zu-135-Millionen-Euro-pro-Jahr-6155691.html
Q12 https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-ravensburg/bad-waldsee.html
Q13 https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-ravensburg/bad-waldsee_artikel,-fehlende-linksabbiegespur-wird-thema-bei-verkehrsschau-_arid,11392833.html
Q14 https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-ravensburg/bad-waldsee_artikel,-anwohner-klagen-ueber-laermbelaestigung-auf-b-30-parkplatz-_arid,11401517.html
Q15 https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-ravensburg/ravensburg_artikel,-verkehr-und-baugebiete-sind-thema-im-ravensburger-gemeinderat-_arid,11379561.html
https://session.ravensburg.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=98172
Q16 https://www.schwaebische.de/landkreis/bodenseekreis/friedrichshafen_artikel,-auf-diesen-strassen-gilt-bald-tempo-30-_arid,11401876.html
Q17 https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-ravensburg/bad-waldsee_artikel,-aus-ehemaliger-tankstelle-an-der-b-30-wird-ein-kebab-imbiss-_arid,11401432.html

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