
Infomappe der "Initiative B 30" für Staatssekretärin MdB Dorothee Bär (CSU)



Titelbild

B 30 Ortsdurchfahrt Gaisbeuren, Fotos: Franz Fischer

Kontakt

"Initiative B 30"
Franz Fischer
Alter Bühlweg 8
88339 Bad Waldsee

☎ TELEFON (0 75 24) 99 25 83
☎ MOBIL (01 51) 57 76 23 02
☎ TELEFAX (0 32) 2 24 12 82 24

✉ E-MAIL info@b30neu.de
🌐 INTERNET www.b30neu.de

"Initiative B 30"
Annette Uhlenbrock
Friedensweg 2
88339 Bad Waldsee

✉ E-MAIL 20au10@gmail.com

Inhalt

Wir fordern.....	5
Überblick Projekt BW 6512 im BVWP 2003	
Ausbau B 30 Biberach (Jordanbad) - Enzisreute	7
Mobilität ermöglichen!	
Überblick: Raumordnerische Bedeutung der B 30.....	9
Überblick: Ausbaustand der B 30.....	10
Überblick: Verkehrsablauf 2010.....	11
Verkehrsaufkommen der B 30	12
Verkehrsbedeutung der B 30	
Verbindung zur Metropolregion Stuttgart.....	17
Verbindung zum Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm.....	19
Verbindung Bayerns mit dem westlichen Bodenseeraum.....	21
Verkehrssicherheit erhöhen!	23
Lebensqualität ermöglichen!	25
Einige Positionen für einen schnellen Ausbau der B 30	26

Staedte Mobilitaet
Lebensqualitaet
Regionen Wirtschaftsstandort
ermoeglichen
verbinden
Verkehrssicherheit

Die "Initiative B 30"

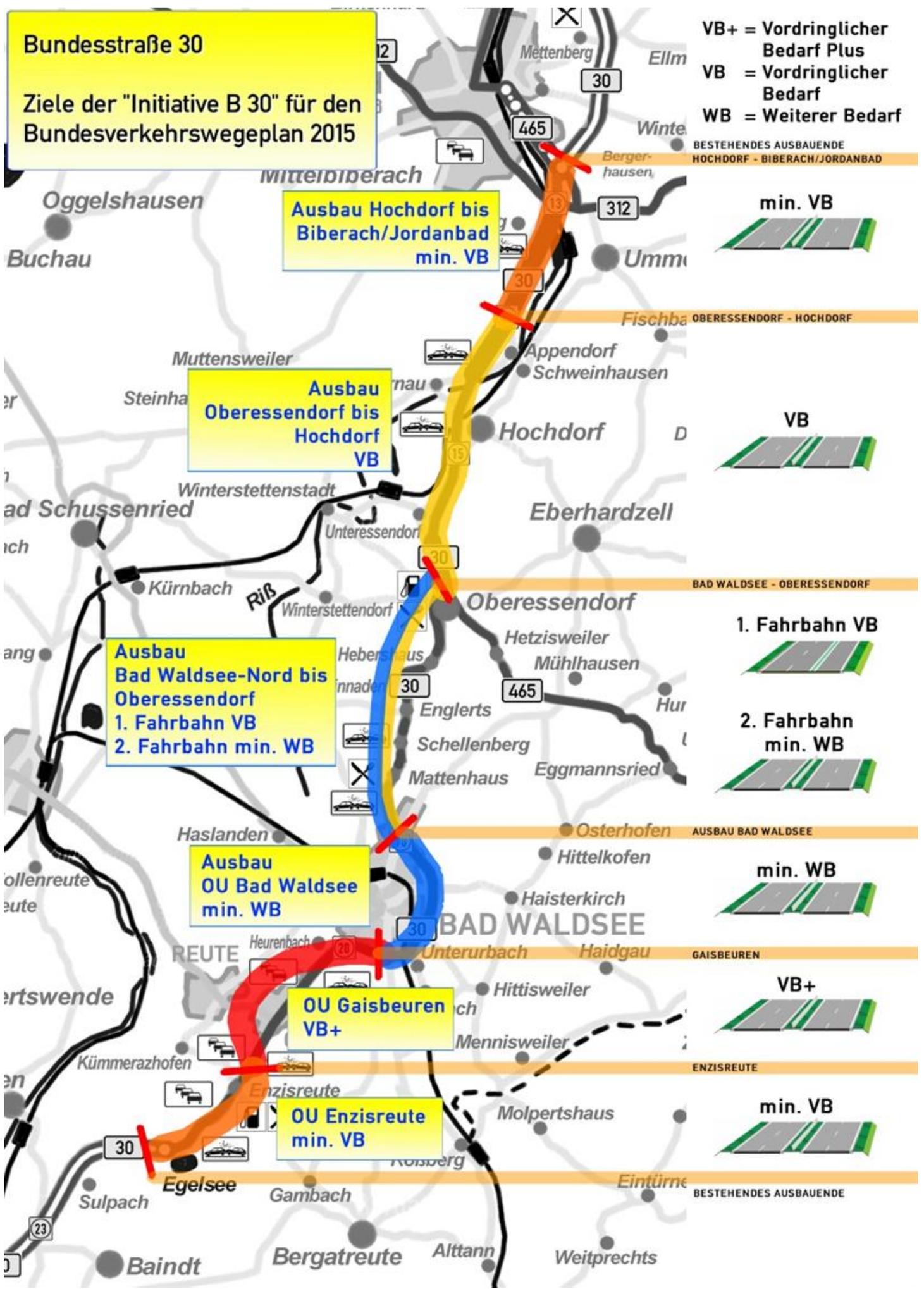
Wir fordern:

- ▶ Die Aufnahme von allen sechs Projektabschnitten der B 30 von nördlich von Baidt bis nach Biberach/Riß in die Projektbewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2015.
- ▶ Eine bedarfsgerechte, faire und nachvollziehbare Bewertung und Priorisierung.
- ▶ Eine Anerkennung und Bearbeitung der B 30 als Hauptachse.
- ▶ Eine Anerkennung und Bearbeitung der Einzelprojekte im Zuge der B 30 im Zusammenhang der Schließung einer Netzlücke im großräumigen Verkehrsnetz Deutschlands und nicht als weniger wichtige kleinräumige Einzelprojekte.

Bundesstraße 30

Ziele der "Initiative B 30" für den Bundesverkehrswegeplan 2015

VB+ = Vordringlicher Bedarf Plus
 VB = Vordringlicher Bedarf
 WB = Weiterer Bedarf



BESTEHENDES AUSBAUENDE
HOCHDORF - BIBERACH/JORDANBAD



OBERESSENDORF - HOCHDORF



BAD WALDSEE - OBERESSENDORF

1. Fahrbahn VB



2. Fahrbahn min. WB



AUSBAU BAD WALDSEE

min. WB



GAISBEUREN

VB+



ENZISREUTE

min. VB



BESTEHENDES AUSBAUENDE

Überblick Projekt BW 6512 im BVWP 2003 Ausbau B 30 Biberach (Jordanbad) - Enzisreute

	Projektabschnitt	DTV ₂₀₁₀		Einige bestehende Defizite	Bemerkung
		Kfz/24h	SV/24h		
1	B 30: AS Biberach/Jordanbad bis Hochdorf (AS Appendorf)	21.000	2.121 (10,1%)	<ul style="list-style-type: none"> - Sehr hohe Verkehrsbelastung - Verkehrsfluss wird instabil - Gutachten belegt, dass die Kapazität bis 2030 nicht ausreicht¹ - Unfallhäufung 	Anmeldung des Landes für den BVWP 2015 erfolgt. Als OU Biberach.
2	B 30: Hochdorf (AS Appendorf) bis Oberessendorf	16.500	1.931 (11,7%)	<ul style="list-style-type: none"> - Schlechter Verkehrsablauf zwischen Hochdorf und Unteressendorf und zwischen Oberessendorf und Bad Waldsee-Nord - Gutachten² belegt, dass bis 2025 zwischen Bad Waldsee und Oberessendorf ein Engpass droht - Unfallhäufung - Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase vor allem zwischen Oberessendorf und Bad Waldsee - Problematischer Ausbaustandard mit zahlreichen plangleichen Knotenpunkten, teilweise ohne Abbiegestreifen und enger Kurvenbereich im Bereich der Kreisgrenze Biberach/Ravensburg (zwischen Oberessendorf und Englerts) 	Keine Anmeldung des Landes für den BVWP 2015. Es bestehe kein Bedarf.
3	B 30: Oberessendorf bis AS Bad Waldsee-Nord	13.700	1.370 (10,0%)		
4	B 30: Bad Waldsee-Nord bis AS Bad Waldsee-Süd	11.300	1.243 (11,0%)		
5	B 30: Ortsumgehung Gaisbeuren	21.300	1.598 (7,5%)	<ul style="list-style-type: none"> - Bereits überlastet nach dem HBS - Gutachten belegt, dass die Kapazität bis 2030 nicht ausreicht¹ - Zentraler Engpass zwischen Ulm und Ravensburg - Größte Ortsdurchfahrt und einzige Ampeln zwischen den Wirtschafts- und Oberzentren Ulm und Ravensburg - Häufige Staus - Unfallhäufung - Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase, Trennwirkung - Ausweichverkehr durch benachbarte Orte, Ortsteile, Wohngebiete und auf Fuß-, Rad-, und Wirtschaftswege - Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung "besonders problematisch" - Problematischer Ausbaustandard mit ausschließlich plangleichen Knotenpunkten, teilweise ohne Abbiegestreifen. 	Anmeldung des Landes für den BVWP 2015 erfolgt. Als OU Gaisbeuren.
6	B 30: Ortsumgehung Enzisreute	21.300	1.598 (7,5%)	<ul style="list-style-type: none"> - Bereits überlastet nach dem HBS - Gutachten belegt, dass die Kapazität bis 2030 nicht ausreicht¹ - Häufige Staus - Unfallhäufung - Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Abgase, Trennwirkung - Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung "nicht vertretbar". - Problematischer Ausbaustandard mit ausschließlich plangleichen Knotenpunkten, teilweise ohne Abbiegestreifen - Problematische Trassenführung zwischen Enzisreute und dem Egelsee - Doppel-S-Kurve im Waldgebiet über Kuppen und Senken und 6,5% Steigung in starker Kurvenlage (255 gon/km) 	Anmeldung des Landes für den BVWP 2015 erfolgt. Als OU Enzisreute.

¹ "Bundesverkehrswegeplan 2015 Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen" von Brilon, Bondzio, Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Dez. 2013

² Vgl. Landtagsdrucksache 15/3754 des Landtages von Baden-Württemberg

Mobilität ermöglichen!



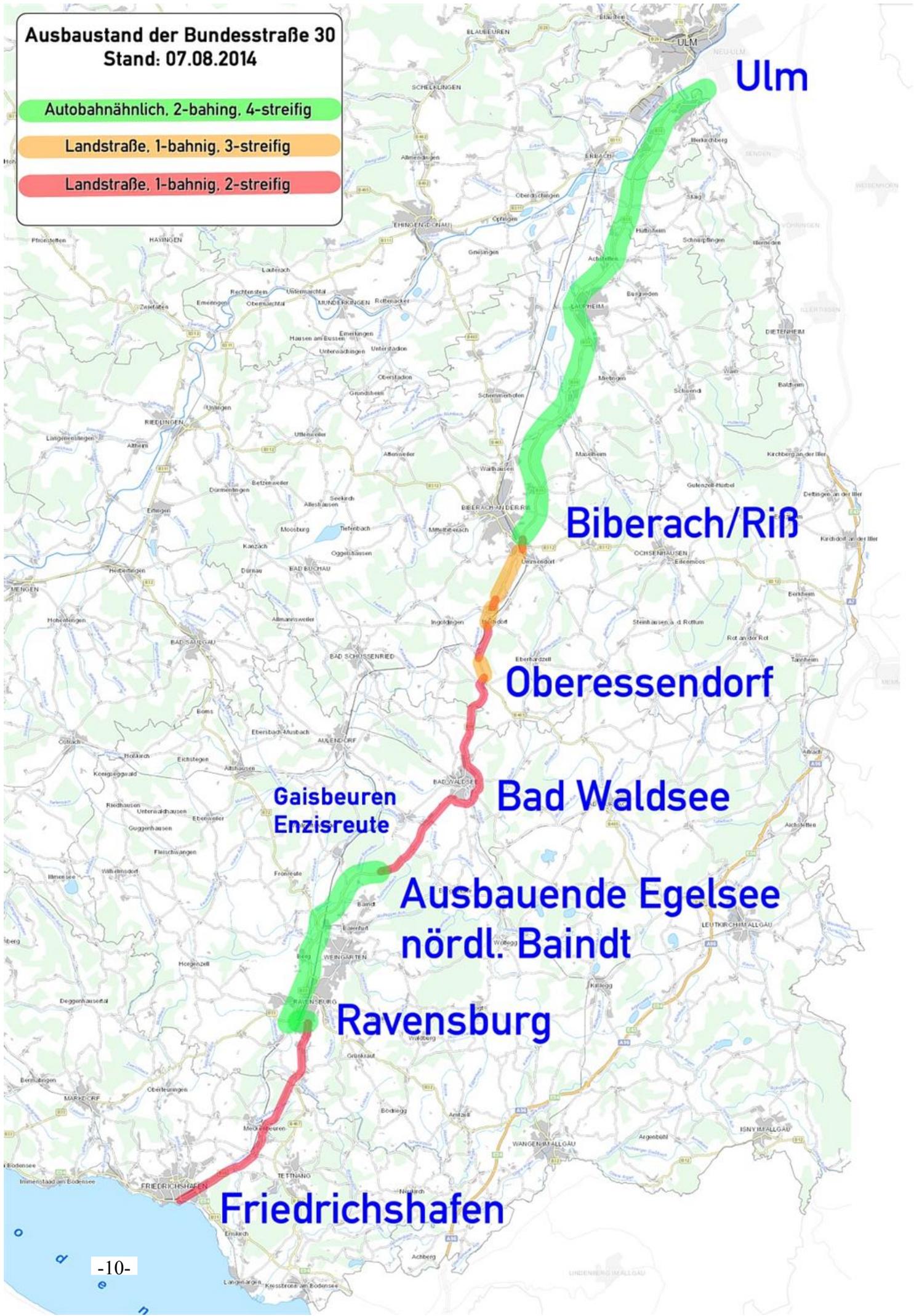
(Fotos: Franz Fischer)

Ausbaustand der Bundesstraße 30
Stand: 07.08.2014

Autobahnähnlich, 2-bahng, 4-streifig

Landstraße, 1-bahng, 3-streifig

Landstraße, 1-bahng, 2-streifig



Bundesstraße 30 Verkehrsablauf 2010

Maßstab Originalkarte 1:100.000
(diese Karte kann verkleinert sein)
Stand 12.2012

© 2012 by www.B30-Oberschwaben.de
Die Reproduktion und Weitergabe dieser Karte ist gestattet, sofern dies unentgeltlich geschieht. Darüber hinaus wird erlaubt diese Karte individuell anzupassen und weiterzuverbreiten. Diese Karte wird kostenlos abgegeben. Es ist nicht erlaubt diese Karte, auch nur auszugsweise, zu verkaufen!

Deutschland



LEGENDE

Detailberechnung des Verkehrsablaufs der Bundesstraße 30 nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenveranlagen (HBS) - Ausgabe 2001 in der Fassung 2009. Zuletzt geändert durch Nachschreiben vom 24.06.2010.

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV):

- QSV A - geringe Belastung, stabiler Verkehrsfluss
- Übergang QSV A - QSV B
- QSV B - geringe Belastung, stabiler Verkehrsfluss
- Übergang QSV B - QSV C
- QSV C - mittlere Belastung, stabiler Verkehrsfluss
- Übergang QSV C - QSV D
- QSV D - hohe Belastung, noch stabiler Verkehrsfluss
- Übergang QSV D - QSV E
- QSV E - sehr hohe Belastung, Verkehrsfluss wird instabil
- Übergang QSV E - QSV F
- QSV F - überlastet, instabiler Verkehrsfluss

QSV A
Die Kraftfahrer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Der Auslastungsgrad ist sehr gering. Die Fahrer können ihre Geschwindigkeit in dem Rahmen frei wählen, den die Streckencharakteristik zulässt. Sie besitzen innerhalb des Verkehrsstroms in vollem Umfang Bewegungsfreiheit. Der Verkehrsfluss ist frei.

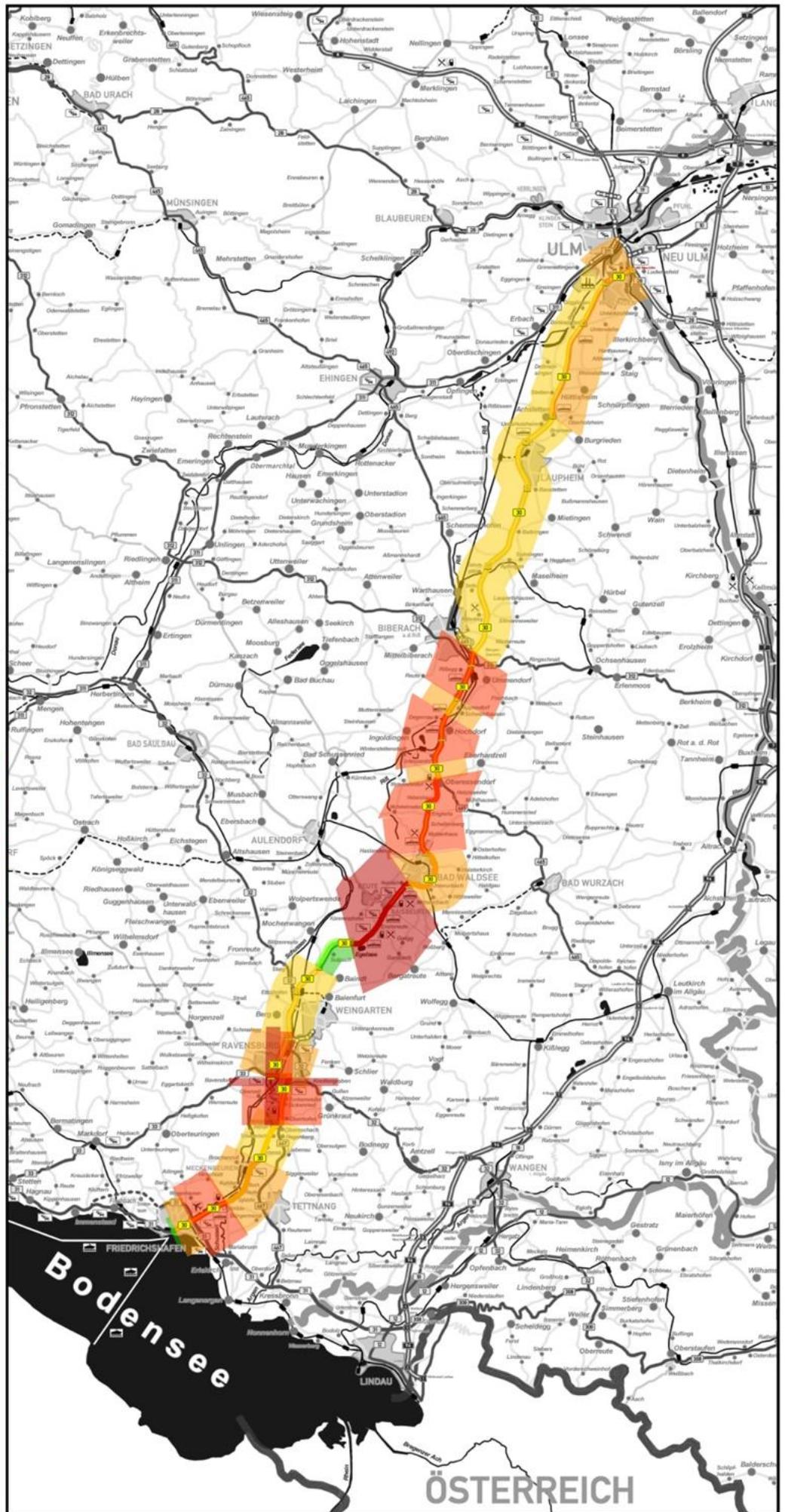
QSV B
Es treten geringfügige Einflüsse durch andere Kraftfahrer auf, die das individuelle Fahrverhalten jedoch nur unwesentlich bestimmen. Der Auslastungsgrad ist gering. Die Geschwindigkeiten erreichen näherungsweise das von den Fahrern angestrebte Niveau. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

QSV C
Die Anwesenheit der übrigen Verkehrsteilnehmer macht sich deutlich bemerkbar. Die individuelle Bewegungsfreiheit ist eingeschränkt. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar. Der Verkehrszustand ist stabil.

QSV D
Es treten ständige Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf, bis hin zu Konfliktsituationen und gegenseitigen Behinderungen. Der Auslastungsgrad ist hoch. Die Möglichkeit der individuellen Geschwindigkeitswahl ist stark eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E
Die Kraftfahrzeuge bewegen sich weitgehend in Kolonnen. Der Auslastungsgrad ist sehr hoch. Bereits geringe oder kurzfristige Zunahmen der Verkehrsstärke können zu Staubildung und Stillstand führen. Es besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F
Das der Strecke zufließende Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Der Verkehr bricht zusammen, d. h. es kommt zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. Diese Situation löst sich erst nach einem deutlichen Rückgang der Verkehrsnachfrage wieder auf. Die Strecke ist überlastet.



Verkehrsaufkommen der B 30

Die Bundesstraße 30 ist eine der am stärksten befahrenen Bundesstraßen in Deutschland. Laut der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 werden durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen (DTV) von bis zu 45.573 Kraftfahrzeuge pro Tag erreicht (AS Ulm-Wiblingen - AD Neu Ulm). Im Vergleich zu anderen Bundesstraßen zeigt sich die deutlich überdurchschnittliche Belastung (siehe Abbildung).

Die Verkehrsbelastung an Werktagen liegen nochmals deutlich höher.

21.300 Kraftfahrzeuge, davon rund 1.600 Lkw quälen sich im täglichen Durchschnitt (Sonn- und Feiertage eingerechnet) auf der B 30 durch die Orte Gaisbeuren und Enzisreute. Die durchschnittliche Belastung von Ortsdurchfahrten beträgt hingegen nur 7.240 Kraftfahrzeuge pro Tag, davon lediglich 341 Lkw³.

Gaisbeuren und Enzisreute sind die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 30 mit der höchsten Schwerverkehrsbelastung. Nach der Fertigstellung der Ortsumgehung Ravensburg, voraussichtlich um 2018, werden Gaisbeuren und Enzisreute die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 30 mit der absolut höchsten Verkehrsbelastung sein.

Einige Verkehrszahlen lt. bundesweiter Zählung 2010

	Abschnitt	DTV ₂₀₁₀	
		Kfz/24h	SV/24h
1	B 30: AS Biberach/Jordanbad bis Hochdorf	21.000	2.121 (10,1%)
2	B 30: Hochdorf bis Oberessendorf	16.500	1.931 (11,7%)
3	B 30: Oberessendorf bis AS Bad Waldsee-Nord	13.700	1.370 (10,0%)
4	B 30: Bad Waldsee-Nord bis AS Bad Waldsee-Süd	11.300	1.243 (11,0%)
5	B 30: Gaisbeuren	21.300	1.598 (7,5%)
6	B 30: Enzisreute	21.300	1.598 (7,5%)

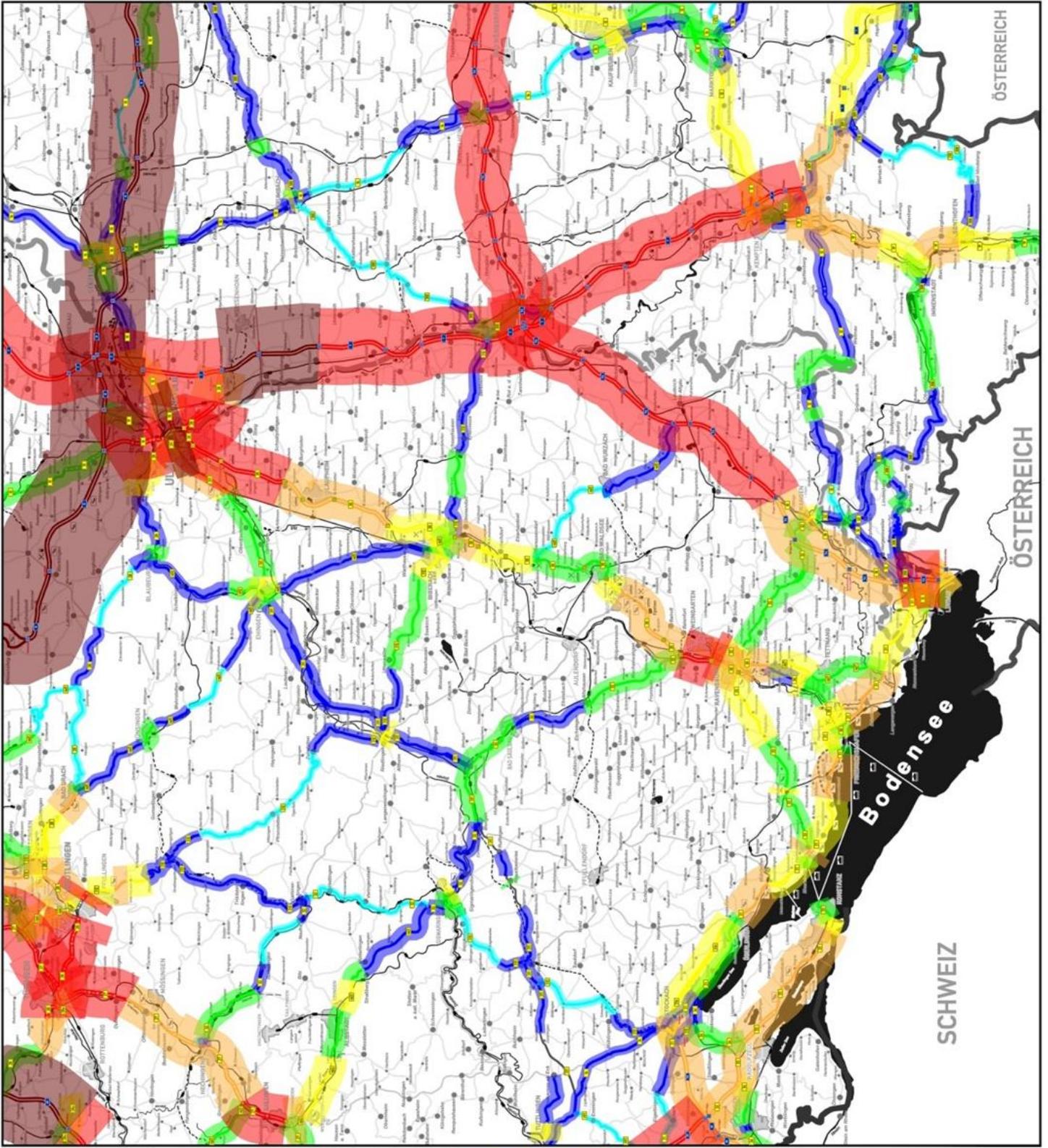
³ Laut Statistischem Landesamt Baden-Württemberg

B 30 ist eine der stärksten befahrenen Bundesstraßen in Deutschland

**Besonders belastet sind die Orte Gaisbeuren und Enzisreute:
21.300 Kfz, 1.600 Lkw**

Gaisbeuren und Enzisreute haben die höchste Schwerverkehrsbelastung von allen Orten der B 30

Nach der Fertigstellung der Ortsumgehung Ravensburg (ca. 2018) werden Gaisbeuren und Enzisreute die Ortsdurchfahrten der B 30 mit der absolut höchsten Verkehrsbelastung sein.



Verkehrsbelastungskarte 2010

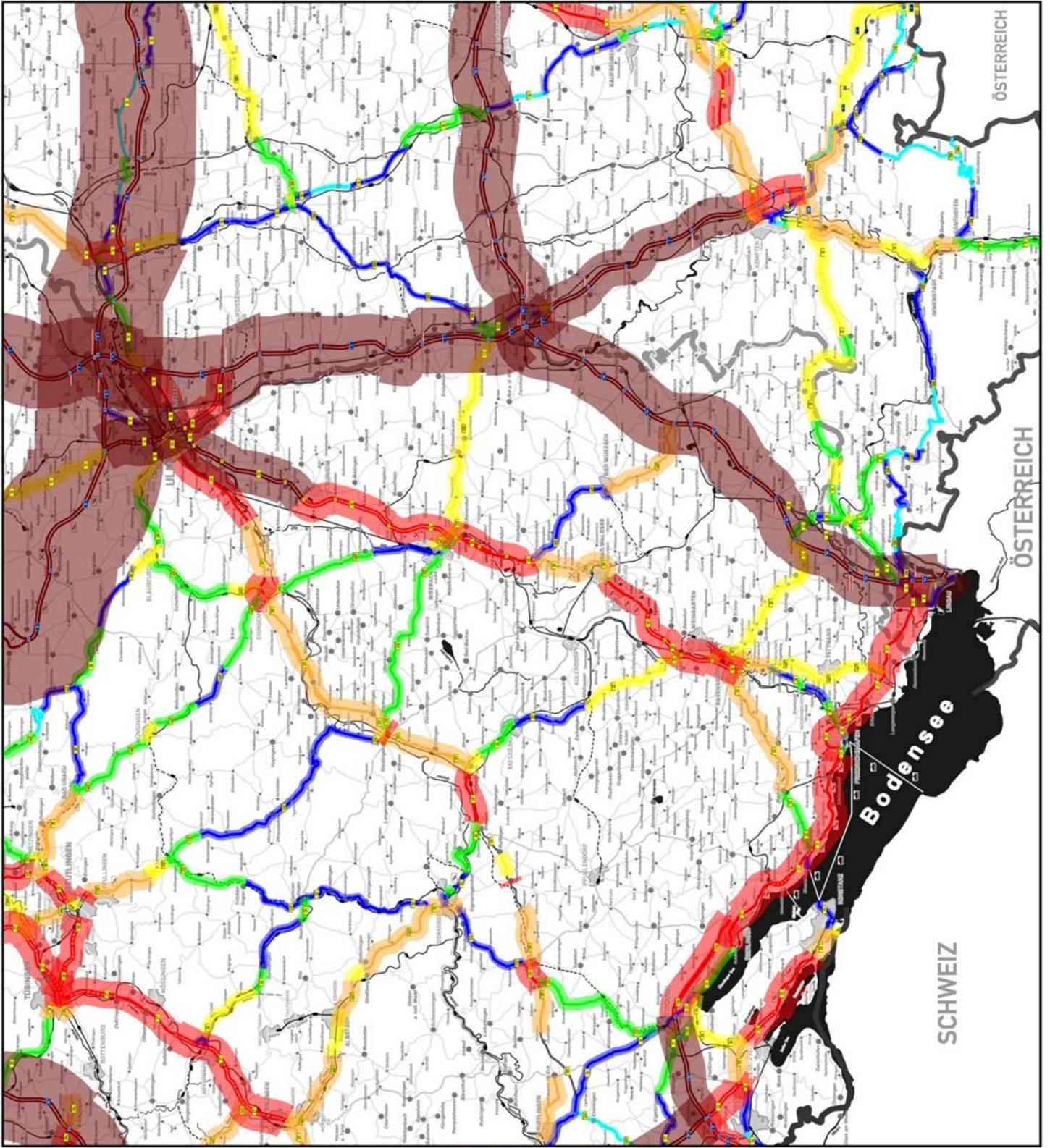
Maßstab: 1:100.000
 (diese Karte kann verkleinert sein)
 Stand: 02.2012

© 2012 by www.BSD-Quartiers.de
 Die Reproduktion und Verbreitung dieser Karte ist ohne schriftliche Genehmigung der
 Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und ist ausdrücklich untersagt. Die Haftung für
 unrichtige Informationen, die aus dieser Karte resultieren, kann nicht übernommen werden.



LEGENDE

< 5.000 Kfz/24h
5.000 - 9.900 Kfz/24h
9.901 - 14.900 Kfz/24h
14.901 - 19.900 Kfz/24h
19.901 - 29.900 Kfz/24h
29.901 - 49.900 Kfz/24h
> 49.900 Kfz/24h



Schwerverkehrskarte 2010
 Maßstab Originalkarte 1:100.000
 (diese Karte kann verkleinert sein)
 Stand 01/2010

© von 1990 bis 2010 Deutscher Verkehrs-Verlag
 Die hier abgebildeten Verkehrsverbindungen sind als Verkehrsverbindungen dargestellt und nicht als verbindliche Verkehrsverbindungen zu verstehen. Die hier abgebildeten Verkehrsverbindungen sind als Verkehrsverbindungen dargestellt und nicht als verbindliche Verkehrsverbindungen zu verstehen. Die hier abgebildeten Verkehrsverbindungen sind als Verkehrsverbindungen dargestellt und nicht als verbindliche Verkehrsverbindungen zu verstehen.



LEGENDE

< 250 SV-Kfz/24h
250 - 499 SV-Kfz/24h
500 - 749 SV-Kfz/24h
750 - 999 SV-Kfz/24h
1.000 - 1.499 SV-Kfz/24h
1.500 - 2.499 SV-Kfz/24h
>= 2.500 SV-Kfz/24h

Verkehrsbedeutung der B 30

Das Verkehrsaufkommen auf der B 30 beträgt im Mittel über die oberzentrale Achse Ulm - Ravensburg 22.317 Kfz pro Tag, bei einem Schwerverkehr von 2.127 Kfz_{SV} pro Tag.

Dies verdeutlicht die wirtschaftliche Bedeutung der B 30 von Ulm bis Ravensburg. Hier wird ein großer Teil des Straßengüterverkehrs des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg abgewickelt.

Zwischen Ravensburg und Friedrichshafen, der teilweise im Bau ist und mit Hochdruck planerisch verfolgt wird - beträgt das gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen nur 16.556 Kfz pro Tag bei einem Schwerverkehr von 805 Kfz_{SV} pro Tag.

Die Jahresfahrleistung von allen Kraftfahrzeugen auf der B 30 von Ulm bis Friedrichshafen beträgt 783,5 Mio. km. Davon entfallen 95,8 Mio. km auf den Güterverkehr. Zum Vergleich beträgt die Jahresfahrleistung auf allen öffentlichen Straßen in Baden-Württemberg 91.796 Mio. km. Der Anteil der B 30 beträgt ca. 0,9%, bei einem Längenanteil von lediglich ca. 0,4%. Das heißt die Fahrleistung der B 30 ist mehr als doppelt so hoch, wie im Durchschnitt.

Alleine 84,7 Mio. km (88,4%; ca. 80 km) des Güterverkehrs der B 30 werden über die oberzentrale Achse Ulm - Ravensburg abgewickelt. 11,1 Mio. km (11,6%; ca. 22 km) des Güterverkehrs entfallen auf den Abschnitt von Ravensburg nach Friedrichshafen.

(Stand: 2010)

Belastung oberzentrale Achse Ulm-Ravensburg: ca. 22.317 Kfz, 2.127 Lkw

Die B 30 ist von wirtschaftlich hoher Bedeutung: Abwicklung eines großen Teils des Straßengüterverkehrs im südöstlichen Baden-Württemberg

Die Fahrleistung der B 30 ist mehr als doppelt so hoch, wie im Durchschnitt (alle Straßen, mit Autobahnen)

88,4% des Güterverkehrs der B 30 wird zwischen Ulm und Ravensburg abgewickelt (Fahrleistung: 84,7 Mio. km/Jahr)

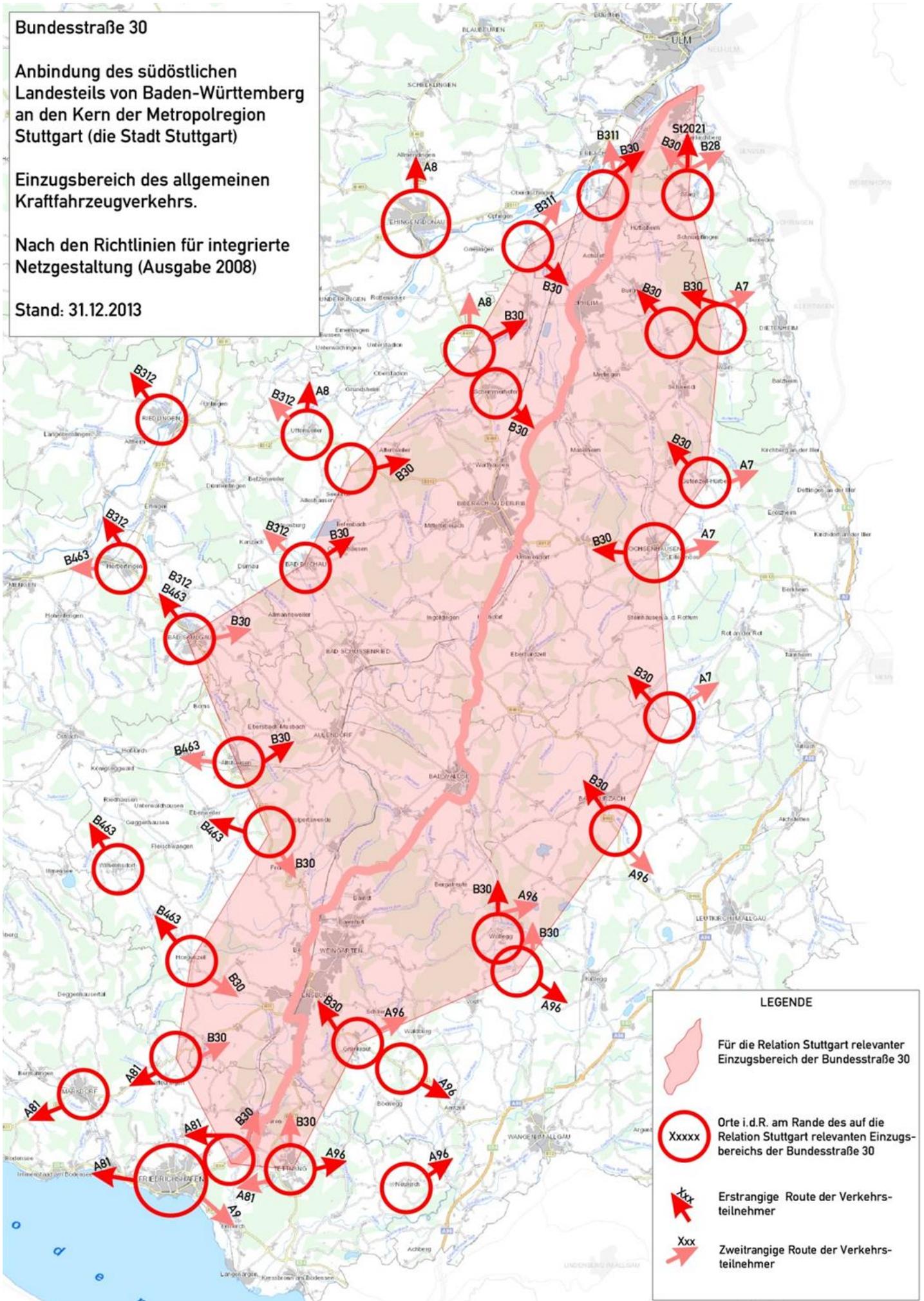
Bundesstraße 30

Anbindung des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg an den Kern der Metropolregion Stuttgart (die Stadt Stuttgart)

Einzugsbereich des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs.

Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (Ausgabe 2008)

Stand: 31.12.2013



LEGENDE

Für die Relation Stuttgart relevanter Einzugsbereich der Bundesstraße 30

Orte i. d.R. am Rande des auf die Relation Stuttgart relevanten Einzugsbereichs der Bundesstraße 30

Erstrangige Route der Verkehrsteilnehmer

Zweitrangige Route der Verkehrsteilnehmer

Verbindung zur Metropolregion Stuttgart

Die Bundesstraße 30 verbindet zusammen mit der A 8 einen großen Teil des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg mit dem Kern der Metropolregion Stuttgart - die Stadt Stuttgart.

Die Bedeutung der Anbindungsfunktion der B 30 an den Kern der Metropolregion Stuttgart kann nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) nachgewiesen werden.

B 30 verbindet zusammen mit der A 8 einen großen Teil des südöstlichen Baden-Württembergs mit Stuttgart

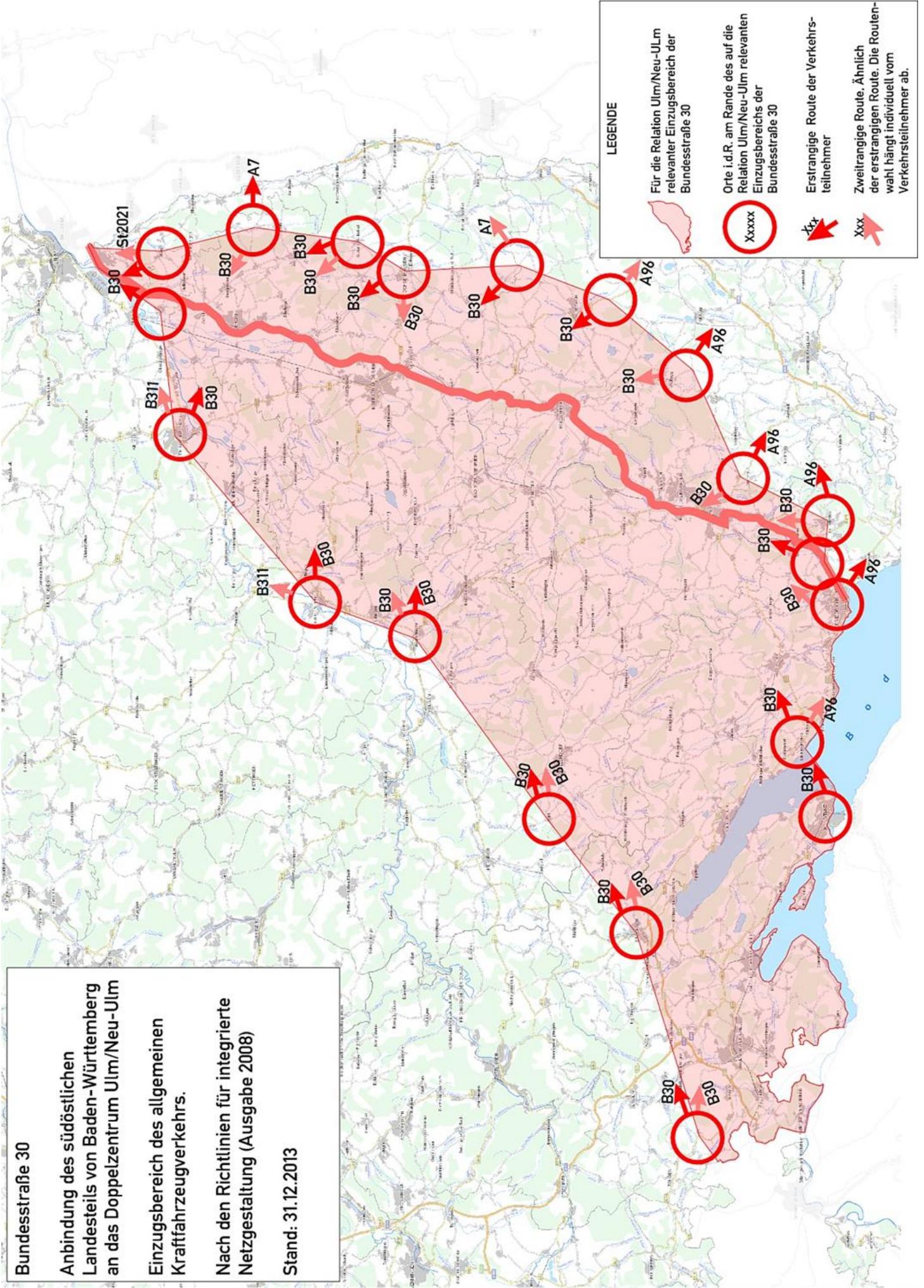
Bundesstraße 30

Anbindung des südöstlichen Landsteils von Baden-Württemberg an das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm

Einzugsbereich des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs.

Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (Ausgabe 2008)

Stand: 31.12.2013



Verbindung zum Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm

Die Bedeutung der B 30 auf die Anbindung an das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm kann für einen noch größeren Bereich nachgewiesen werden.

Der nachgewiesene Einzugsbereich reicht bis etwa Klettgau (östlich von Waldshut-Tiengen). Ebenfalls werden Teile der Schweiz, vor allem Teile der Kantone Zürich, Schaffhausen und Thurgau abgedeckt.

Innerhalb von diesem Einzugsbereich liegen die Oberzentren: Friedrichshafen/Ravensburg/Weingarten und Konstanz, der mittlere und westliche Bodenseeraum, außerdem die Mittelzentren Bad Saulgau, Bad Waldsee, Biberach/Riß, Laupheim, Pfullendorf, Radolfzell, Singen/Hohentwiel, Schaffhausen (Schweiz), Stockach und Überlingen. Selbst für die Mittelzentren Ehingen/Donau und Riedlingen konnte die Anbindungsfunktion der B 30 an das Doppelzentrum Ulm/Neu-Ulm noch nachgewiesen werden.

Die Kantone Zürich, Schaffhausen und Thurgau in der Schweiz gehören der Metropolregion Zürich an.

B 30 verbindet einen Großteil des südöstlichen Baden-Württembergs und Teile der Schweiz mit Ulm/Neu-Ulm.

Der Einzugsbereich der B 30 reicht bis östlich von Waldshut-Tiengen.

2 Oberzentren und 12 Mittelzentren liegen im Einzugsbereich der B 30. Außerdem der mittlere und westliche Bodenseeraum und Teile der Metropolregion Zürich (Schweiz).

Bundesstraße 30

Anbindung des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg an den Groß- und Wirtschaftsraum Ulm und Neu-Ulm,

Anbindung des Wirtschaftsraums Ulm und Neu-Ulm an den südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg und den Bodenseeraum, sowie

Bedeutung der Bundesstraße 30 für Bayern als Hauptroute zum touristischen Zentrum westlicher Bodensee.

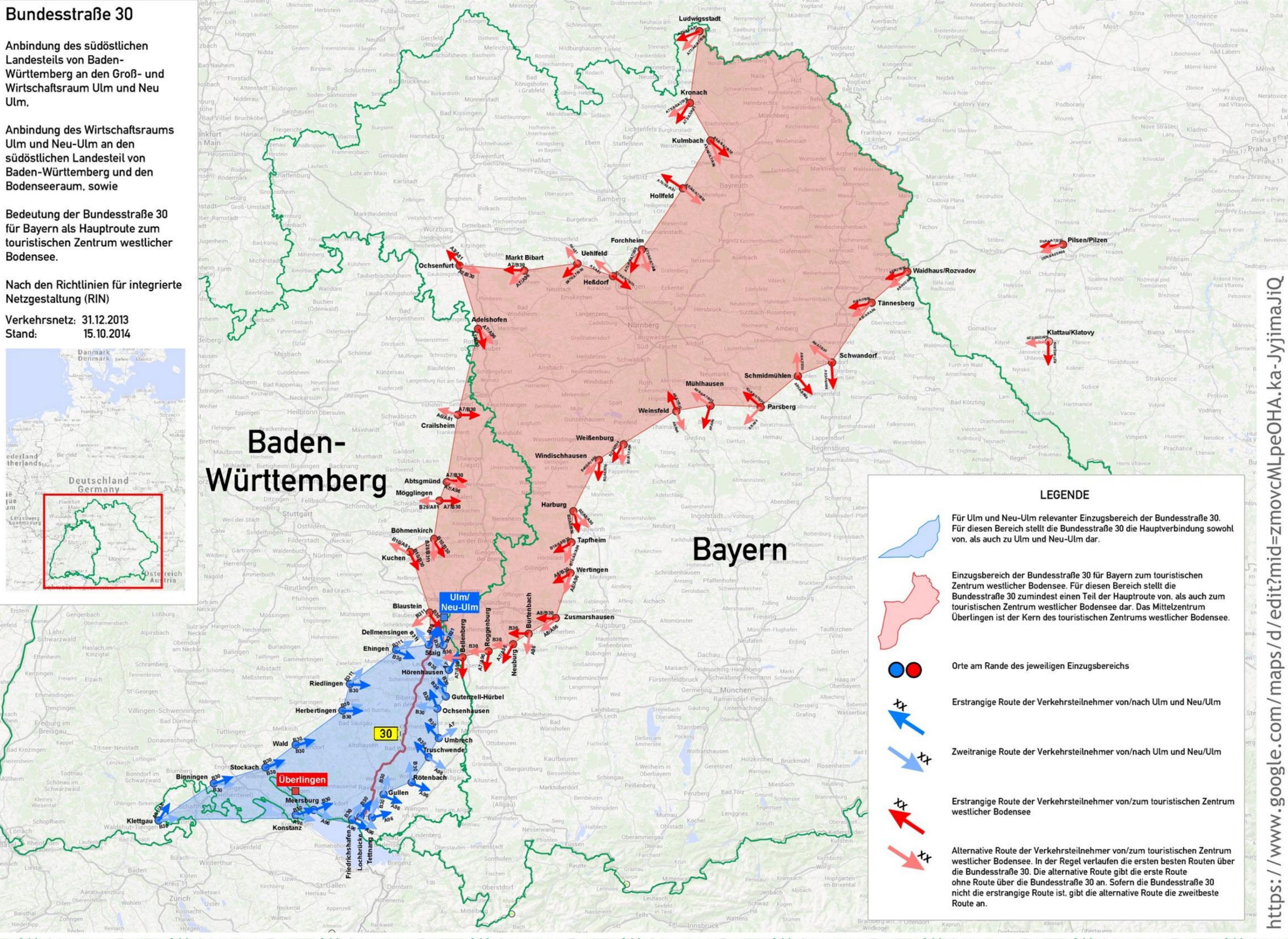
Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

Verkehrsnetz: 31.12.2013
Stand: 15.10.2014



Baden-Württemberg

Bayern



LEGENDE

- Für Ulm und Neu-Ulm relevanter Einzugsbereich der Bundesstraße 30. Für diesen Bereich stellt die Bundesstraße 30 die Hauptverbindung sowohl von, als auch zu Ulm und Neu-Ulm dar.
- Einzugsbereich der Bundesstraße 30 für Bayern zum touristischen Zentrum westlicher Bodensee. Für diesen Bereich stellt die Bundesstraße 30 zumindest einen Teil der Hauptroute von, als auch zum touristischen Zentrum westlicher Bodensee dar. Das Mittelzentrum Überlingen ist der Kern des touristischen Zentrums westlicher Bodensee.
- Orte am Rande des jeweiligen Einzugsbereichs
- Erstrangige Route der Verkehrsteilnehmer von/nach Ulm und Neu/Ulm
- Zweitrangige Route der Verkehrsteilnehmer von/nach Ulm und Neu/Ulm
- Erstrangige Route der Verkehrsteilnehmer von/zum touristischen Zentrum westlicher Bodensee
- Alternative Route der Verkehrsteilnehmer von/zum touristischen Zentrum westlicher Bodensee. In der Regel verlaufen die ersten besten Routen über die Bundesstraße 30. Die alternative Route gibt die erste Route ohne Route über die Bundesstraße 30 an. Sofern die Bundesstraße 30 nicht die erstrangige Route ist, gibt die alternative Route die zweitbeste Route an.

Verbindung Bayerns mit dem westlichen Bodenseeraum

Die Bedeutung der B 30 für die Anbindung Bayerns an das touristische Zentrum westlicher Bodensee kann für einen noch wesentlich größeren Bereich nachgewiesen werden.

Der nachgewiesene Einzugsbereich erstreckt sich vor allem entlang der Bundesautobahnen 7, 6 und 9 von Süd-West nach Nord-Ost Bayern - von Ulm-/Neu-Ulm bis in den Norden Bayerns zu den Landesgrenzen zu Thüringen, Sachsen und Tschechien. Die A 7, A 6 und A 9 übernehmen dabei eine in den Süden führende Bündelungsfunktion der Verkehre. Die Bundesstraße 30 dient auf einem letzten Teil der Routen als bündelnder Zubringer zum touristischen Zentrum westlicher Bodensee. Die B 30 führt aber nicht direkt in den Kern des Zentrums - die Stadt Überlingen - sondern bündelt die von Norden kommende Verkehre und gibt sie an die direkten Zubringer ab. Die B 30 stellt damit einen entscheidenden und bedeutenden Teilabschnitt der Routen dar.

Innerhalb von diesem Einzugsbereich liegen die Oberzentren: Amberg, Ansbach, Bayreuth, Nürnberg/Erlangen/Fürth/Schwabach, Hof, Kulmbach, Neumarkt, Ulm/Neu-Ulm, Weiden und Marktredwitz/Wunsiedel,

sowie die Mittelzentren:

Aalen, Altdorf b. Nürnberg, Bad Waldsee, Bad Windsheim, Biberach a.d. Riß, Burgau, Crailsheim, Dinkelsbühl, Ellwangen (Jagst), Ebermannstadt, Eschenbach i.d. Oberpfalz/Grafenwöhr/Pressath, Feuchtwangen, Forchheim, Geislingen (Steige), Günzburg, Gunzenhausen, Heidenheim a.d. Brenz, Helmbrechts, Hersbruck, Herzogenaurach, Hilpoltstein, Hollfeld, Ichenhausen, Kronach, Langweid (Lech), Lauf a.d. Pegnitz, Lauingen (Donau)/Dillingen (Donau), Laupheim, Leipheim, Ludwigsstadt, Meitingen, Münchberg, Nabburg, Naila, Neustadt a.d. Aisch, Neustadt a.d. Waldnaab, Nördlingen, Ochsenfurt, Pegnitz, Rehau, Roth, Rothenburg ob der Tauber, Schwandorf, Selb, Senden/Vöhringen, Sulzbach-Rosenberg, Tirschenreuth, Uffenheim, Vohenstrauß, Waldsassen und Weißenburg in Bayern.

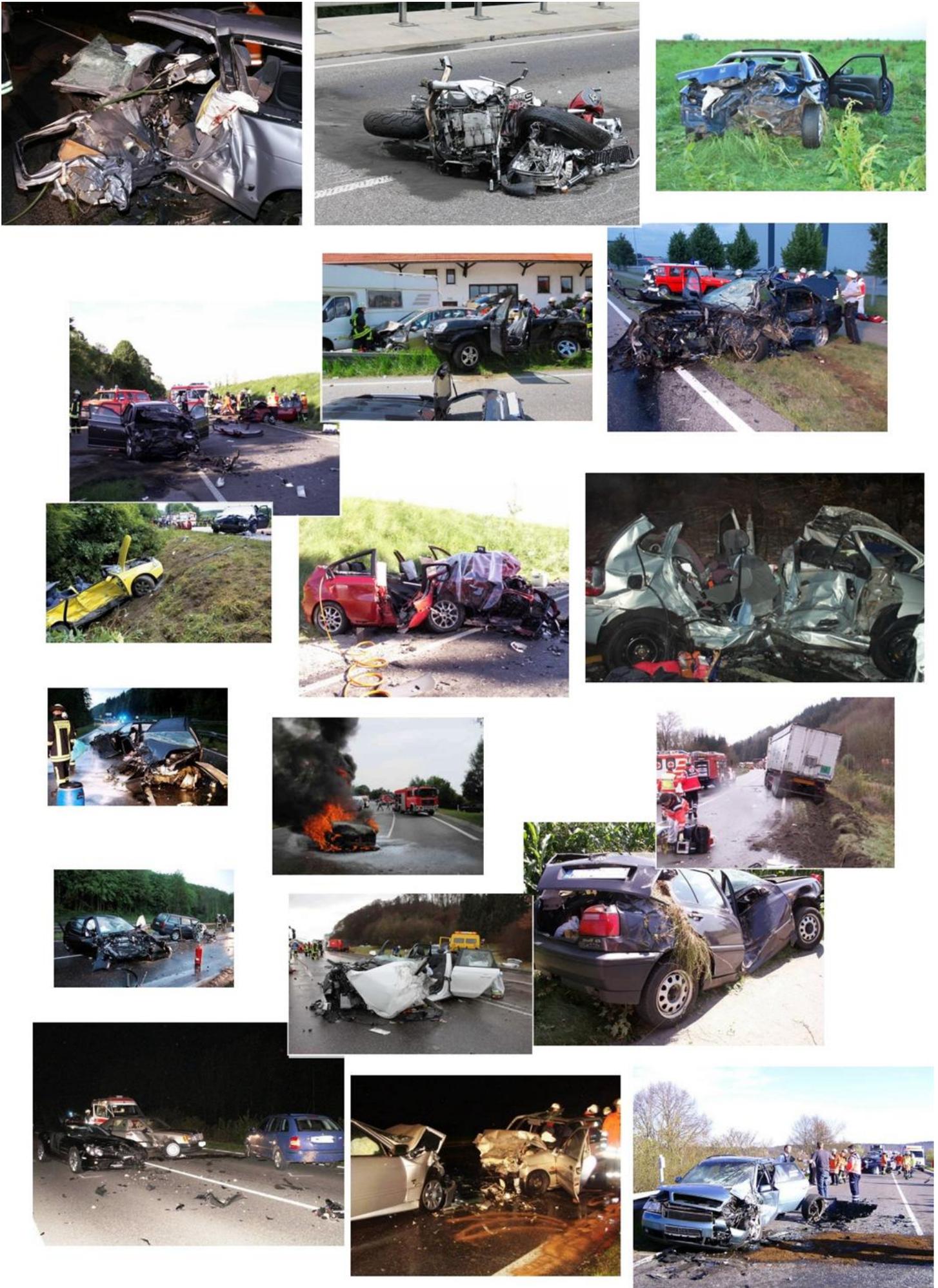
Weitere ausführliche Informationen sind unter <http://www.b30neu.de/einzugsbereich> (pdf, 16,3 MB, 417 Seiten) verfügbar.

B 30 verbindet einen Großteil Bayerns mit dem touristischen Zentrum westlicher Bodensee.

Der Einzugsbereich der B 30 reicht bis in den Norden Bayerns zu den Landesgrenzen zu Thüringen, Sachsen und Tschechien.

10 Oberzentren und 51 Mittelzentren liegen im Einzugsbereich der B 30 als Zubringer zum touristischen Zentrum westlicher Bodensee.

Der Einzugsbereich der B 30 umfasst 20.060 km² bei einer Außenkaten von ca. 839 km.



Auswahl einiger Unfälle der letzten Jahre auf der B 30 zwischen Baidt und Biberach/Riß
(Fotos: Polizei, Feuerwehr)

Verkehrssicherheit erhöhen!

Bundesweiter Vergleich 2006-2012

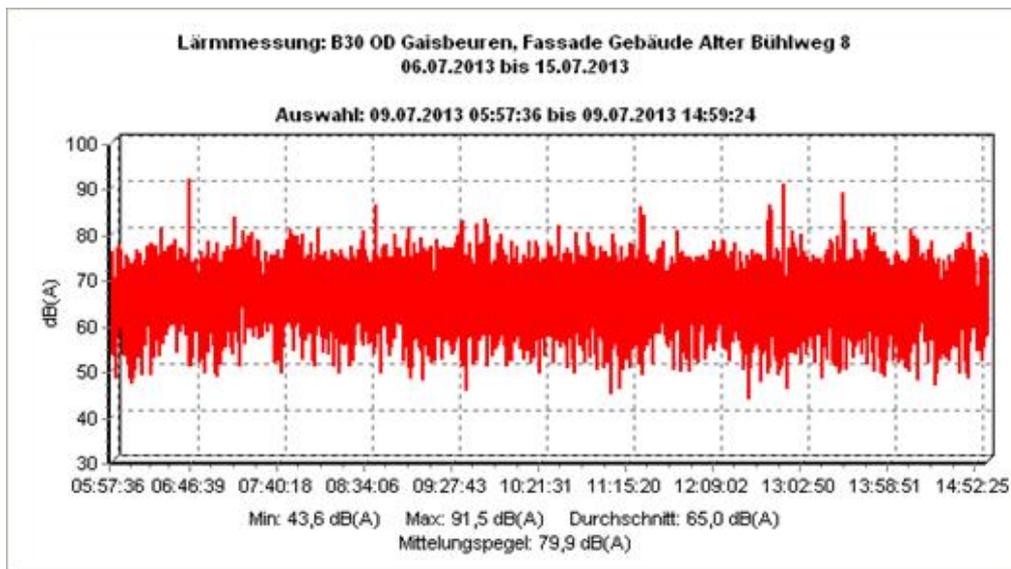
Verunglückte auf Bundesstraßen

Deutschland
ca. 39 700 km

**B 30
insgesamt**
ca. 102 km

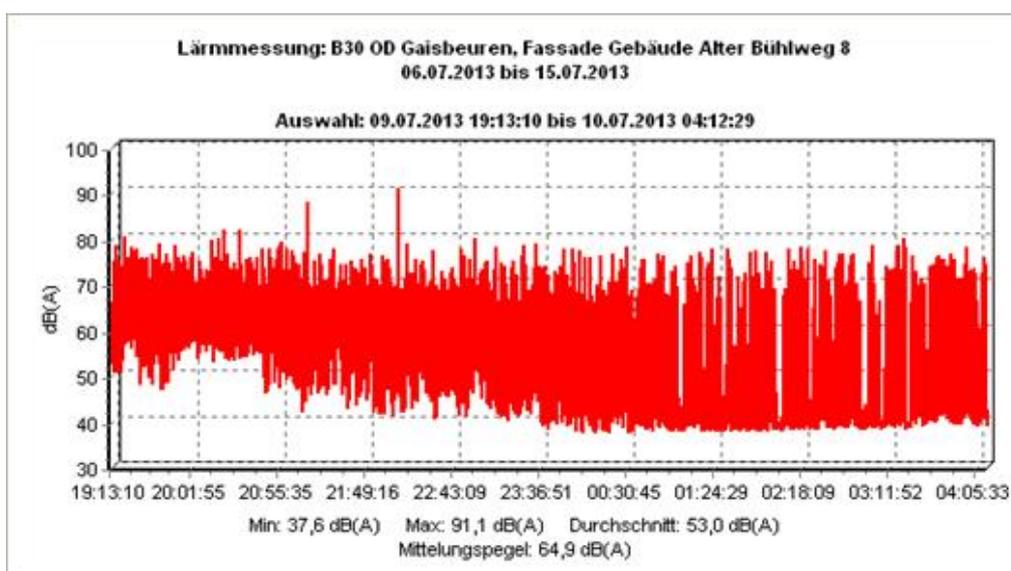
**B 30
Biberach-Enzisreute**
ca. 31 km





Lärmbelastung der B 30 in Gaisbeuren **tagsüber** am Immissionsort
(Normalwerktag, trockene Fahrbahn)

Datum	Zeitbereich	Zeitraum	Min	Max	Mittelungspegel
Dienstag, 09. Juli 2013 und Nacht zum Mittwoch, 10. Juli 2013					
EU-Umgebungslärmrichtlinie - 2002/49/EG					
08.07.2013	Day	06:00-18:00	43,6 dB(A)	91,5 dB(A)	79,4 dB(A)
08.07.2013	Evening	18:00-22:00	41,8 dB(A)	88,0 dB(A)	76,5 dB(A)
08.07.2013	Night	22:00-06:00	37,6 dB(A)	91,1 dB(A)	62,2 dB(A)
08.07.2013	LDEN	06:00-06:00	37,6 dB(A)	91,5 dB(A)	77,8 dB(A)
RLS 90					
08.07.2013	Day	06:00-22:00	41,8 dB(A)	91,5 dB(A)	78,7 dB(A)
08.07.2013	Night	22:00-06:00	37,6 dB(A)	91,1 dB(A)	62,2 dB(A)



Lärmbelastung der B 30 in Gaisbeuren **nachts** am Immissionsort
(Normalwerktag, trockene Fahrbahn)

Einige Positionen für einen schnellen Ausbau der B 30

	Position	Bekanntgabe
Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag (BWIHK)	B 30: Ausbau von Ulm bis Friedrichshafen	2013
Landkreistag Baden-Württemberg	B 30: Ausbau von Ulm bis Friedrichshafen	2013
Regionalverband Bodensee-Oberschwaben (RVBO)	B 30: Vordringlich Gaisbeuren und Enzisreute B 30: Langfristig komplett 4-streifiger Ausbau von Ulm bis Friedrichshafen	2013
Arbeitsgespräch der Bürgermeister im Landkreis Ravensburg	B 30: Vordringlich Gaisbeuren und Enzisreute B 30: 4-streifiger Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee B 30: 4-streifiger Neubau von Bad Waldsee bis Oberessendorf	2013
Kreistag Ravensburg	B 30: Vordringlich Gaisbeuren und Enzisreute B 30: 4-streifiger Ausbau der Ortsumgehung Bad Waldsee B 30: 4-streifiger Neubau von Bad Waldsee bis Oberessendorf.	2013
Kreistag Biberach	B 30: 4-streifiger Ausbau zwischen Biberach und Baidnt	2013
CDU-Kreisvorstand Ravensburg	B 30: 4-streifiger Ausbau von Biberach bis Friedrichshafen	2013
CDU-Kreisvorstand Biberach	B 30: Ausbau von Biberach bis Bad Waldsee	2013
SPD-Kreisverband Ravensburg	B 30: Durchgehend leistungsfähiger Ausbau	2014

Bundesstraße 30
Gutachten-Auszüge

Verkehrsstudie Ost

Büro Modus Consult Ulm GmbH, 2010
Im Auftrag des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben

Auskunft: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Malte Grunow, Tel: (07 51) 36354-24

*Mit B 30 neu Ravensburg - Friedrichshafen wird zusätzlicher Verkehr auf die B 30 Ulm - Bad Waldsee - Ravensburg - Friedrichshafen gebündelt. Die deutlich höheren Verkehrszunahmen auf der B 30 gegenüber der A 96 und die Zunahme auf der B 31 Friedrichshafen - Lindau weisen auf **großräumige Verkehrsverlagerungen von der A 96 zur B 30 hin...** **Ohne Veränderung am Straßennetz nördlich von Ravensburg** werden die Verkehrsbelastungen im Teilverkehr im Gesamtverkehr bis 2025 gegenüber dem Jahr 2009 auf der **B 30 Egelsee - Biberach/Jordanbad um 3.400 bis 5.300 Kfz/24h ansteigen** und vor allem Enzisreute und Gaisbeuren erheblich stärker belastet.*

Fundstelle:

Seite: 14, Plan 14

[http://www.bodensee-oberschwaben.de/66 Projekte Verkehrsstudie Ost.RVBO](http://www.bodensee-oberschwaben.de/66_Projekte_Verkehrsstudie_Ost.RVBO)

Verkehrsentwicklungsplan Bad Waldsee

Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft Aalen, 2010
Im Auftrag der Stadt Bad Waldsee

Auskunft: Stadt Bad Waldsee, Leiter Tiefbauamt, Jürgen Bucher, Tel: (0 75 24) 94 - 13 75

*Die B 30 ist die am stärksten befahrene Straße im Gemeindegebiet... **Vorrangige Maßnahmen:** **Ortsumgebung Gaisbeuren und Enzisreute...** **Die verkehrliche Wirkung ist hoch.** **Empfehlung:** **Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015.** (Anmerkung der "Initiative B 30": Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans war noch nicht bekannt, dass es eine Kategorie Vordringlicher Bedarf Plus geben wird)*

Fundstelle:

Dokument "Kraftfahrzeugverkehr Wirkungsanalysen und Maßnahmenkonzeption", Seiten 8-10, 64-74

Dokument "Analyse, Prognose und Leitbild", Seite 8 (K 14, K 17, K 18), Seiten 12-14

Dokument "Bürgerversammlung", Seiten 10-12, 32-37

Dokument "Diskussion mit Vertretern der Bürgerinitiative zur B 30", Seite 6, 10

<http://www.bad-waldsee.de/verkehrsentwicklungsplan.html>

Lärmaktionsplan Bad Waldsee

Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft Aalen/Dresden, 2013
Im Auftrag der Stadt Bad Waldsee

Auskunft: Stadt Bad Waldsee, Leiter Tiefbauamt, Jürgen Bucher, Tel: (0 75 24) 94 - 13 75

"Aufgrund der hohen und den Anwohnern auf Dauer nicht zumutbaren Verkehrslärmbelastung (Spitzenpegel 79 dB(A) Tag, 70 dB(A) Nacht) muss perspektivisch eine Ortsumgehung, Tunnellösung oder Tieferlegung für nachhaltige Entlastung sorgen. Die Realisierung der Ortsumgehung von Gaisbeuren ist die einzige wirksame Lärminderungsmaßnahme... Enzisreute: Nur eine Ortsumfahrung kann nachhaltig Abhilfe gegen die sehr hohen Verkehrslärmbelastungen leisten."

Lärmbetroffene Gaisbeuren: 1.161

Lärmbetroffene Enzisreute: 59

Fundstelle:

Dokument "Besprechung 21. Mai 2012", Seite 15

Dokument "Lärmaktionsplan", Seiten 64-65

<http://www.bad-waldsee.de/laermaktionsplan.html>

Entwicklung des Luftverkehrs in Baden-Württemberg bis 2025

Büro Symbios, ProgTrans, 2009
Im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg

Auskunft: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

*"Der **Flughafen Friedrichshafen** liegt direkt an der B 30 sowie der B 31. Die Bundesstraßen weisen eine begrenzte Kapazität auf und sind infolge des Straßengüterverkehrs stark belastet. Im Vergleich zu den beiden anderen Flughäfen (Anmerkung: Stuttgart und Baden-Baden) fehlt hier eine leistungsfähige Straßenerschließung... unterdurchschnittliche Anbindungsqualität an das überregionale Verkehrsnetz, (kein unmittelbarer Autobahnanschluss Richtung Norden/Stuttgart (B 30)... sollten sich hier landseitige Erreichbarkeiten spürbar verbessern, bliebe dies nicht ohne Auswirkungen auf die Nachfrage in Friedrichshafen."*

Fundstelle:

Seite 20, 87, 88

Bewertung von Investitionen deutscher Eisenbahnstrecken im Zulauf der NEAT

Büro BVU, Interplan Consult, 2006

Auskunft: Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Malte Grunow, Tel: (07 51) 36354-24

Die **Elektrifizierung der Südbahn** führt zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in einer Größenordnung von 41 Millionen Pkw-km pro Jahr. Wird diese Minderung 1:1 übertragen, ergäbe sich eine **Minderung von lediglich maximal 6,6% für die B 30**.

Quelle

Fundstelle Seite 16

Teilweise eigene Berechnung: Über die B 30 wurden mit Stand 2010 jährlich mehr als 625 Millionen Pkw-km abgewickelt. Würde die Minderung von 41 Mio. Pkw-km alleine auf die B 30 übertragen, so ergäbe dies eine Minderung von im Durchschnitt 6,6 %. Die Minderung betrifft allerdings auch die B 31, sowie weitere Straßen des untergeordneten Netzes.

Funktionale Gliederung des Straßennetzes nach RIN

Büro Modus Consult Karlsruhe, 2012

Im Auftrag des Innenministeriums Baden-Württemberg

Auskunft: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg

Die B 30 Ulm-Friedrichshafen ist eine großräumige Verbindung (VFS I-Netze) und eine hochbelastete Achse.

Fundstelle:

Anlage: 4 Karten "Landeskonzept für die Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen"
<http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/zukunftskonzepte/bundesverkehrswegeplan/verkehrstraeger-strasse/>