

Info Bundesstraße 30 in Oberschwaben

Projektinformationen Verkehrspolitische Ziele des Bundes im Kontext der Projekte an der B 30



Folgende wesentliche Fakten sprechen für nachhaltige Verbesserungen an der Bundesstraße 30:

- **Der Bund will national bedeutende, transeuropäische und großräumige Hauptachsen stärken¹**

Die B 30 ist eine der wenigen in Deutschland noch nicht bedarfsgerecht ausgebauten großräumigen Hauptachsen^{2,3,4,5,6,7}. In den 1970er Jahren war sie als Autobahn 89 geplant und im Bau, wurde jedoch 1980 in Bundesstraße 30 umbenannt und 1990 zugunsten der Wiedervereinigung Deutschlands zurückgestellt⁸.

Die Anbindung des südöstlichen Baden-Württembergs mit dem Oberzentrum Friedrichshafen, Ravensburg und Weingarten an die Metropolregion Stuttgart ist heute im bundesweiten Vergleich besonders mangelhaft⁹ und nach den geltenden nationalen Standards (Regelwerk RIN) einerseits "nicht vertretbar", andererseits "besonders problematisch"¹⁰. Defizite bestehen ebenfalls in der Anbindung des Großraumes Ulm/Neu-Ulm an den südöstlichen Landesteil von Baden-Württemberg - an den mittleren Bodensee inkl. touristischer Zentren, sowie Teile der Metropolregion Zürich/Schweiz¹¹.

- **Der Bund will bedeutende Engpässe beseitigen¹²**

Gaisbeuren und Enzisreute sind die letzten "echten" Ortsdurchfahrten der B 30 zwischen den Oberzentren Ulm und Ravensburg. Bei einem Verkehrsaufkommen (aktueller Stand 2010) von ca. 22.700 Fahrzeuge an Werktagen, davon ca. 2.000 Lkw¹³ ist Gaisbeuren das größte Nadelöhr¹⁴. 2015 gab es bei Gaisbeuren über 1.100 km Stau mit ca. 356 Stautunden¹⁵ - zum Schaden der Menschen vor Ort, gleichwohl der Region, den Städten und der Wirtschaft von Ulm bis zum Bodensee.

- **Der Bund will bedeutende Ausbaulücken schließen¹⁶**

Die B 30 von Biberach/Jordanbad bis Enzisreute/Egelsee ist eine echte Ausbaulücke im großräumigen Verkehrsnetz Deutschlands - zwischen den Oberzentren Ulm und Ravensburg. Nördlich und südlich davon ist die B 30 autobahnähnlich ausgebaut. Es handelt sich damit um eine echte und bedeutende Ausbaulücke im großräumigen Verkehrsnetz¹⁷.

- **Der Bund will Dörfer und Städte entlasten¹⁸**

Gaisbeuren und Enzisreute sind einer der am höchsten belasteten Ortsdurchfahrten Deutschlands (mit ca. 21.700 Kfz am Tag im Jahresdurchschnitt aller Tage und sogar ca. 22.700 Kfz im Durchschnitt aller Werktage

¹ Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

² Nachweis der Funktion als großräumige Hauptachse in Gutachten "Funktionale Gliederung des Straßennetzes nach RIN", Modus Consult Karlsruhe 2012. Nach den RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) sind alle Achsen zwischen Oberzentren großräumige Verbindungen.

³ Gutachten "Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015", BBSR im BBR, BMVI 2014. Entscheidend ist die Relation Oberzentrum Ravensburg mit dem Kern der Metropolregion Stuttgart - die Stadt Stuttgart.

⁴ Nachweisberechnungen der "Initiative B 30" nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Ein Teil der Berechnungen wurde als Broschüre veröffentlicht: <http://www.b30neu.de/einzugsbereich>

⁵ Überprüfung des Bundesfernstraßennetzes anhand der RIN: "Fehlende leistungsfähige oberzentrale Verbindungen", Franz Fischer 2009, Abschlussbericht: http://www.b30-oberschwaben.de/downloads/verbindungen/fehlende_oz-verbindungen.pdf, Methodik: http://www.b30-oberschwaben.de/downloads/verbindungen/fehlende_oz-verbindungen-methodik.pdf, Datenblätter: http://www.b30-oberschwaben.de/downloads/verbindungen/fehlende_oz-verbindungen-datenblaetter.pdf

⁶ Nachweisberechnungen der Leistungsfähigkeit nach dem Highway Capacity Manual 2000 (HCM 2000), Franz Fischer 2008 und 2012, sowie nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001 Ausgabe 2009), Franz Fischer 2012

⁷ Gutachten "Bundesverkehrswegeplan 2015 - Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen", Brilon, Bondzio, Weiser in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum, 2013

⁸ Vgl. u.a. Straßenbauberichte des Bundesministers für Verkehr 1971-1991

⁹ Gutachten "Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015", BBSR im BBR, BMVI 2014. Entscheidend ist die Relation Oberzentrum Ravensburg mit dem Kern der Metropolregion Stuttgart - die Stadt Stuttgart.

¹⁰ Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung gelten angebaute Ortsdurchfahrten auf großräumigen Verbindungen (Verbindungsfunktionsstufe I) als "nicht vertretbar", sowie anbaufreie (bzw. weitgehend anbaufreie) Ortsdurchfahrten als "besonders problematisch".

¹¹ Nachweisberechnungen der "Initiative B 30" nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Ein Teil der Berechnungen wurde als Broschüre veröffentlicht: <http://www.b30neu.de/einzugsbereich>

¹² Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

¹³ Bundesweite manuelle Straßenverkehrszählung 2010, Bundesanstalt für Straßenwesen

¹⁴ Nachweisberechnungen der Leistungsfähigkeit nach dem Highway Capacity Manual 2000 (HCM 2000), Franz Fischer 2008 und 2012, sowie nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001 Ausgabe 2009), Franz Fischer 2012

¹⁵ Stauerfassung anhand der HD-Traffic-Daten des TomTom-Systems. Erfasst wurden nur Staus ab einer Mindestlänge von 1 km, nur in den Hauptzeiten morgens und abends, sowie von der Polizei gemeldete Staus.

¹⁶ Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

¹⁷ Nachweis der Funktion als großräumige Hauptachse in Gutachten "Funktionale Gliederung des Straßennetzes nach RIN", Modus Consult Karlsruhe 2012. Nach den RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) sind alle Achsen zwischen Oberzentren großräumige Verbindungen. Die "Ausbaulücke" erschließt sich durch den Umstand, dass die Streckenabschnitte der B 30 nördlich und südlich des Abschnitts Enzisreute/Egelsee - Biberach/Jordanbad bedarfsgerecht ausgebaut sind in Verbindung mit dem Gutachten "Bundesverkehrswegeplan 2015 - Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen", Brilon, Bondzio, Weiser in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum, 2013

¹⁸ Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- davon ca. 2.000 Lkw)¹⁹. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von Ortsdurchfahrten beträgt lediglich 7.240 Fahrzeuge, davon ca. 341 Lkw²⁰.

In Gaisbeuren gibt es laut Lärmaktionsplan der Stadt Bad Waldsee über 1.100 Lärmbetroffene - Lärm macht nicht am Fahrbahnrand halt²¹. Die Belastung beträgt am Tage zum Teil ca. 80 dB(A) - der mehr als 20-fachen Belastung der gesetzlich zulässigen Belastung²² von 59 dB(A) (logarithmische Skalierung).

Laut Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Bad Waldsee beträgt die Entlastungswirkung bei Gaisbeuren und Enzisreute, je nach Streckenabschnitt, zwischen 78 und 89 Prozent. Es besteht ein sehr hoher Anteil Durchgangsverkehr von 83 bis 96 Prozent. Das heißt, es ist eine Verkehrsentslastung um 17.300 bis 19.400 Fahrzeuge pro Tag möglich²³. Die mögliche Verkehrsentslastung in Gaisbeuren und Enzisreute liegt damit um ein vielfaches höher, als die gesamte Verkehrsbelastung in den meisten Orten beträgt²⁰.

- **Der Bund will die Verkehrssicherheit erhöhen²⁴**
Auf den ausgebauten Abschnitten der B 30 liegt die Verkehrssicherheit deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Jedoch ereignen sich auf den nicht ausgebauten Abschnitten der B 30 im bundesweiten Vergleich überdurchschnittlich viele besonders schwere Unfälle. Von 2006 bis 2015 ereigneten sich zwischen Biberach/Jordanbad und Enzisreute/Egelsee mehr als 187% mehr tödliche Unfälle, als im Bundesdurchschnitt auf Bundesstraßen. Auch die Anzahl der Schwerverletzten lag ca. 43% über dem Bundesdurchschnitt²⁵. Der Streckenabschnitt der B 30 bei Gaisbeuren und Enzisreute ist zudem derjenige im Zuge der gesamten B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen mit den meisten Schwerverletzten. Zusätzlich ereignen sich im Waldstück bei Enzisreute besonders häufig Unfälle mit Todesfolge²⁶.
- **Ein Ausbaubedarf der B 30 ist mehrfach nachgewiesen**
Es gibt bundesweit kaum ein Projekt, dessen Bedarf stärker geprüft wurde. Die grün-rote Landesregierung von Baden-Württemberg hat in den letzten Jahren Gutachten in Auftrag gegeben. Jedes Gutachten bestätigt einen Ausbaubedarf.

Mit dem Gutachten "Bundesverkehrswegeplan 2015 - Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen" von Brilon, Bondzio, Weiser in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum²⁷ - bundesweit führende Verkehrswissenschaftler²⁸ - hat das Landesverkehrsministerium zuletzt für ca. 50.000 Euro einen Ausbaubedarf besonders kritisch prüfen lassen. Die Gutachter und Verkehrswissenschaftler kommen zu dem Ergebnis, dass eine ausreichende und nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme an der B 30 bei Gaisbeuren und Enzisreute nur über den Bundesverkehrswegeplan möglich ist. Zwischenlösungen reichen nicht mehr aus. Ebenfalls bestehe ein Ausbaubedarf von Bad Waldsee über Hochdorf bis Biberach/Jordanbad, wenn auch von Bad Waldsee bis Hochdorf zunächst nur 3-streifig (als Zwischenlösung). Ähnliche Ergebnisse lieferten bereits der Verkehrsentwicklungsplan und Lärmaktionsplan der Stadt Bad Waldsee.

¹⁹ Bundesweite manuelle Straßenverkehrszählung 2010, Bundesanstalt für Straßenwesen

²⁰ Laut Statistischem Landesamt Baden-Württemberg. Ergänzend liegt eine Auswertung als Bericht vor: "Straßenverkehrszählung 2010", Franz Fischer 2012: http://www.b30-oberschwaben.de/downloads/dtv2010/dtv2010_report.pdf

²¹ Gutachten "Lärmaktionsplan der Stadt Bad Waldsee", Wurster Wirsing Kupfer, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft Aalen, 2013

²² Die für Wohngebiete maximal gesetzlich zugelassene Lärmbelastung beträgt nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes 59 dB(A) am Tage - §2 Abs. 2 BImSchV.

²³ Verkehrsentwicklungsplan Bad Waldsee, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft Aalen, 2010

²⁴ Bundesverkehrswegeplan 2030, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

²⁵ Umfangreiche Auswertung der veröffentlichten Unfallberichte zu Unfällen mit Personenschäden auf der B 30 von Polizei und Feuerwehr. Durchschnittliche Landesdaten vom Statistischem Landesamt Baden-Württemberg. Durchschnittliche Bundesdaten vom Statistischem Bundesamt. Angegeben ist das Minimum, da Polizei und Feuerwehr nicht über alle Unfälle berichten. Die tatsächliche Anzahl dürfte höher liegen.

²⁶ Umfangreiche Auswertung der veröffentlichten Unfallberichte zu Unfällen mit Personenschäden auf der B 30 von Polizei und Feuerwehr.

²⁷ Das Gutachten "Bundesverkehrswegeplan 2015 - Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen", Brilon, Bondzio, Weiser in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum, 2013 steht unter folgendem Link zur Verfügung: http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/dateien/PDF/BVWP/BVWP_Zwischenl%C3%B6sungen_Schlussbericht_Autobahnen_20131105.pdf

²⁸ Mitbegründer des Büros "Brilon, Bondzio, Weiser" ist Prof. Dr.-Ing. Werner Brilon. Professor Dr.-Ing. Werner Brilon, Emeritus der Fakultät für Bauingenieur- und Umweltwissenschaften, gilt als Koryphäe in Sachen Verkehrswesen. Für sein Lebenswerk zur Verbesserung der Mobilität, seine fachlichen Beiträge zur Methodik und Einführung von Entscheidungs- und Optimierungsverfahren in der Forschung und Praxis des Verkehrswesens sowie seine Beiträge zur internationalen Vernetzung dieses Fachgebiets erhielt er 2011 den Heureka-Lifetime-Award. Prof. Brilon war u.a. von 2007-2011 Mitglied im wissenschaftlichen Beirat des Bundesministeriums für Verkehr, sowie ist Mitglied in Fachgremien der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen). Zahlreiche im Rahmen der FGSV entwickelten Richtlinien und Regelwerke wurden vom Bund mit den ARS (Allgemeine Rundschreiben Straßenbau) national für die Bundesfernstraßen eingeführt. Darunter das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) - als Basis- und Standardwerk für die Beurteilung und Planung von Straßenverkehrsanlagen. Prof. Brilon lehrte bis 2011 an der Ruhr-Universität Bochum. Die Ruhr-Universität Bochum ist bundesweit führend in Forschung in Sachen Verkehrswesen u.a. flossen Ergebnisse von zahlreichen Forschungsprojekten in das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ein.

Anlage

Hinweis:

Die folgenden Dokumente/Gutachten können heruntergeladen werden unter:

www.b30neu.de/fakten-bvwp-2015

- Gutachten-Auszüge
 - "Funktionale Gliederung des Straßennetzes nach RIN", Modus Consult Karlsruhe 2012
 - "Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse Bundesverkehrswegeplanung 2015", BBSR im BBR, BMVI 2014
 - "Lärmaktionsplan der Stadt Bad Waldsee", Wurster Wirsing Kupfer, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft Dresden, 2013
 - "Bundesverkehrswegeplan 2015 - Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen", Brilon, Bondzio, Weiser in Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum, 2013
- Ergänzende Unterlagen
 - "Bundesstraße 30 - Anbindung des südöstlichen Landesteils von Baden-Württemberg an den Kern der Metropolregion Stuttgart" nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Franz Fischer, 2013
 - "Auslastung der Bundesfernstraßen 2012" erste Abschätzung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Franz Fischer, 2012
 - "Bundesstraße 30 - Verkehrsablauf 2010" Detailberechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Franz Fischer, 2012
 - Stauauswertung. Artikel "B 30: 2014 mehr als 3.000 km Stau", "B 30 Insider" Nr. 14 2/2015, Franz Fischer, 2015
 - Auszug "Straßenverkehrszählung 2010", Bundesanstalt für Straßenwesen
 - Karte "Deutschland stärkste befahrene Orte mit Planungsverbot an der Ortsumgehung", auf Basis des Bedarfsplans der Bundesfernstraßen 2004 in Verbindung mit der manuellen bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010, Franz Fischer, 2012
 - Karte "Brennpunkte in Deutschland", auf Basis des Bedarfsplans der Bundesfernstraßen 2004 in Verbindung mit der manuellen bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010, Franz Fischer, 2012
 - Unfallentwicklung B 30 2006-2013 im bundesweiten Vergleich, Franz Fischer, 2015
 - "Position zum Bundesverkehrswegeplan 2015", "Initiative B 30", 2013