

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Ausbau der B 30 als zentrale Verkehrsachse
in Oberschwaben**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der Stand der Planungen für den Ausbau der B 30 zwischen Biberach und Baienfurt?
2. Wie groß ist die Verkehrsbelastung durch Pkw und Lkw auf dieser Strecke?
3. In welchen Abschnitten ist der Ausbau der B 30 bereits planfestgestellt, wo läuft diese noch und bei welchen Abschnitten befinden sich die Behörden noch in der Trassenfindung?
4. Ist ihr bekannt, in welcher Bedarfskategorie sich die einzelnen Abschnitte in der Bedarfsplanung des Bundes befinden?
5. Wie beurteilt sie die Dringlichkeit des Ausbaus dieser zentralen Verkehrsachse in Oberschwaben?
6. Ist ihr bekannt, wie Wirtschaftsverbände und angrenzende Gebietskörperschaften die Dringlichkeit des Ausbaus der B 30 beurteilten?
7. Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den Ausbau der B 30 über ein streckenbezogenes Lkw-Maut-Modell zu finanzieren und wie beurteilt sie ggf. diese Möglichkeit?

18. 10. 2011

Rivoir SPD

Begründung

Der Ausbau der B 30 als zentrale Verkehrsachse in Oberschwaben zwischen Ulm und dem Bodensee ist dringend erforderlich. Nach aktuellem Stand ist eine Finanzierung durch Haushaltsmittel des Bundes offensichtlich in den nächsten Jahren nicht zu erwarten. Deshalb ist zu prüfen, ob eine schnellere Umsetzung einzelner Ausbaumaßnahmen durch die Erhebung einer Maut auf dieser Strecke zu erreichen ist.

Antwort

Mit Schreiben vom 8. November 2011 Nr. 2-39-B30UL-RV/85 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie ist der Stand der Planungen für den Ausbau der B 30 zwischen Biberach und Baienfurt?*
- 3. In welchen Abschnitten ist der Ausbau der B 30 bereits planfestgestellt, wo läuft diese noch und bei welchen Abschnitten befinden sich die Behörden noch in der Trassenfindung?*

Die Abschnitte zwischen Biberach und Baienfurt im Zuge der B 30 sind im aktuellen Bedarfsplan des Bundes im „Weiteren Bedarf“ eingestuft. Aufgrund dieser Einstufung können die Planungen derzeit nicht weiter betrieben werden. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufes und insbesondere der Überholmöglichkeiten wird jedoch auf dem Streckenabschnitt zwischen Oberessendorf und Biberach/Jordanbad abschnittsweise ein dritter Fahrstreifen angelegt. Von insgesamt sechs Bauabschnitten sind bereits vier fertiggestellt. Der Abschnitt zwischen der nördlichen Reißbrücke und der Bahnbrücke beim Jordanbad befindet sich im Bau und soll 2012 freigegeben werden. Für den letzten Abschnitt zwischen Unteressendorf und Hochdorf läuft derzeit die Vorplanung.

Die Südumgehung von Ravensburg (Ravensburg/Eschach–nördl. Baidt [Egelsee], Bauabschnitt VI) ist der letzte noch zu bauende Abschnitt im Zuge der Ortsumgehung Ravensburg. Ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss liegt vor.

Im weiteren Verlauf Richtung Süden zwischen Friedrichshafen und Ravensburg befindet sich die B 30 derzeit noch in der Trassenfindung.

- 2. Wie groß ist die Verkehrsbelastung durch Pkw und Lkw auf dieser Strecke?*

Für die einbahnigen (zwei- und dreistreifigen) und zweibahnigen (4-streifigen) Abschnitte der B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen sind die Verkehrsbelastungen nach den vorläufigen Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 in nachfolgender Tabelle dargestellt. Das amtliche Endergebnis liegt noch nicht vor. Dieses wird voraussichtlich bis Ende 2011 veröffentlicht.

Strecke (von Süd nach Nord) von / nach	DTV (Kfz/24 h)	DTV _{SV} (Fz/24 h)	Fahr- streifen
B 31 / B 33 Friedrichshafen B 30 / L 333 Lochbrücke	17.937	501	2
B 30 / L 333 bei Lochbrücke B 30 / L 329 Meckenbeuren	12.816	410	2
B 30 / L 329 Meckenbeuren B 30 / K 7719 Meckenbeuren	15.677	516	2
B 30 / B 33 / K 7982 westl. Oberhofen B 30 / B 33 Ravensburg Jahnstraße	20.161	1.091	2
B 30 / B 32 Ravensburg-Nord B 30 / B 32 Weingarten	31.793	2.495	4
B 30 AS Baintd / Baienfurt B 30 / K 7939 Enzisreute	21.280	1.603	2
B 30 / L 285 Gaisbeuren B 30 / L 275 Bad Waldsee-Süd	18.154	1.561	2
B 30 / L 275 Bad Waldsee-Süd B 30 / L 300 Bad Waldsee-Nord	11.272	1.237	2
B 30 / L 300 Bad Waldsee-Nord B 30 / K 8034 Englerts	13.600	1.366	2
B 30 / B 465 Oberessendorf Auf- / Abfahrt bei Appendorf	16.437	1.923	3
B 30 / L 284 Hochdorf/Riss B 30 / B 465 Biberach	20.993	2.110	3 im Bau
B 30 / L 267 Maselheim B 30 / L 265 / K 7507 Laupheim-Süd	22.489	2.082	4
B 30 / L 259 Laupheim-Mitte B 30 / L 263 Achstetten	27.896	2.534	4
B 30 / L 260 Ulm-Wiblingen B 30 Landesgrenze Neu-Ulm	45.573	4.995	4

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken

SV: Schwerverkehr

4. Ist ihr bekannt, in welcher Bedarfskategorie sich die einzelnen Abschnitte in der Bedarfsplanung des Bundes befinden?

Im Bedarfsplan des Bundes sind die Abschnitte der B 30 wie folgt enthalten:

Abschnitt	Bedarfskategorie
Friedrichshafen (B 31)–Ravensburg (Eschach)	Vordringlicher Bedarf
Ravensburg/Eschach-n Baintd (Egelsee), BA VI	Vordringlicher Bedarf
Ortsumgehung Enzisreute	Weiterer Bedarf
Ortsumgehung Gaisbeuren	Weiterer Bedarf
Ortsumgehung Bad Waldsee	Weiterer Bedarf
Nördlich Bad Waldsee–Oberessendorf	Weiterer Bedarf
Oberessendorf–Hochdorf (L 284)	Weiterer Bedarf
Hochdorf (L 284)–Biberach (Jordanbad)	Weiterer Bedarf

5. Wie beurteilt sie die Dringlichkeit des Ausbaus dieser zentralen Verkehrsachse in Oberschwaben?

Neben der A 96 ist die B 30 eine bedeutende Nord-Südverkehrsachse in Oberschwaben. Für die noch nicht begonnenen vordringlichen Maßnahmen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg wird eine Priorisierung erarbeitet. Dabei wird die Fertigstellung der Ortsumgehung Ravensburg mit einbezogen. Im Land und in der Region Bodensee-Oberschwaben besteht Einvernehmen darüber, dass der VI. Bauabschnitt der Ortsumgehung Ravensburg im Zuge der B 30 innerhalb der Region als vorrangig anzusehen ist.

Für die im Weiteren Bedarf stehenden Vorhaben des zweibahnigen Ausbaus der B 30 wird das Land bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans und des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen die Maßnahmen im Hinblick auf den verkehrlichen Nutzen und die ökologische Vertretbarkeit prüfen und gegebenenfalls rechtzeitig vorbereiten und anmelden. Über die Aufnahme von Maßnahmen in den Bedarfsplan des Bundes für die Bundesfernstraßen entscheidet der Deutsche Bundestag.

6. Ist ihr bekannt, wie Wirtschaftsverbände und angrenzende Gebietskörperschaften die Dringlichkeit des Ausbaus der B 30 beurteilen?

Der Landesregierung ist bekannt, dass Wirtschaftsverbände und Gebietskörperschaften (u. a. Industrie- und Handelskammern und Regionalverbände) auf verkehrliche Verbesserungen im Zuge der B 30 drängen.

7. Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den Ausbau der B 30 über ein streckenbezogenes Lkw-Maut-Modell zu finanzieren und wie beurteilt sie ggf. diese Möglichkeit?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung prüft derzeit die Finanzierungsmöglichkeiten an der B 30 im Rahmen eines ÖPP-Modells. Das Prüfergebnis bleibt abzuwarten. Letztendlich entscheidet der Bund über die Finanzierung der Bundesfernstraßen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur