Beratungsunterlage

2015-03VV-1149

TOP 5 Ergebnisse der gemeinsamen Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse zur B 311

Beschluss

Die Verbandsversammlung nimmt die Ergebnisse der Verkehrs- und Raumwirksamkeitsuntersuchung zur B 311 zur Kenntnis und schließt sich dem gemeinsamen Forderungskatalog wie nachfolgend aufgeführt an.

Die B 311 und deren Bedeutung für die Raumschaft

Die B 311 ist eine zentrale West-Ost-Verbindungsachse in Südwestdeutschland und verbindet die Wirtschaftsräume Um/Neu-Ulm, Ehingen (Donau), Riedlingen, Sigma- ringen, Tuttlingen und Freiburg im Breisgau. Wie aus vorangegangenen Untersuchungen bereits bekannt ist, weist der oben dargestellte Raum erhebliche Erreichbarkeitsdefizite auf. Die Bundesstraße hat in diesem Raum eine wichtige regionale und überörtliche Versorgungs- und Verbindungsfunktion.

Bundesverkehrswegeplan 2015

Der Bundesverkehrswegeplan stellt die koordinierte Entwicklung der Verkehrswege des Bundes dar. In diesem Sinne ist er gleichzeitig Planungsinstrument und Rahmenplan und somit die gesetzliche Grundlage für den Neubau oder größere Ausbauprojekte. Der Bundesverkehrswegeplan wird derzeit fortgeschrieben. Der erste Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 soll noch in diesem Jahr veröffentlicht und ein entsprechendes Beteiligungsverfahren gestartet werden.

Die Erreichbarkeitsdefizite der Raumschaft werden auch in der Grundkonzeption zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 festgestellt. Die Erreichbarkeit dieses Raumes wird demnach negativ bewertet werden, jedoch stellt die Achse gemäß der Bewertungsmethodik des Bundes keine Achse zwischen benachbarten Oberzentren dar. Folgend ist ggf. mit zu niedrigen Priorisierungen der Maßnahmen entlang der B 311 im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans zu rechnen, die der wahren Bedeutung und Funktion der West-Ost-Achse in keiner Weise entsprechen.

Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse B 311

Aus diesem Anlass haben die Regionalverbände Bodensee-Oberschwaben und Donau-Iller, die Landkreise Alb-Donau-Kreis, Biberach, Sigmaringen und Tuttlingen sowie die IHKs Bodensee-Oberschwaben, Schwarzwald-Baar-Heuberg und Ulm gemeinsam eine Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse in Auftrag gegeben, die die Bedeutung der B 311 herausarbeiten und verdeutlichen soll. Die Auftraggeber streben eine Einstufung der gesamten Maßnahmen entlang der B 311 in die höchste Dringlichkeitsstufe an. Mit der Durchführung der Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse wurde die erfahrene und renommierte PTV Transport Consult GmbH aus Karlsruhe beauftragt. Der Regionalverband Donau-Iller beteiligt sich mit 6.000,- € an den Kosten für die Untersuchung.

Durch die Gesamtbetrachtung soll die bedeutende Verbindungs- und Erschließungsfunktion der Achse Tuttlingen – Sigmaringen – Ehingen – Ulm herausgestellt werden. Zudem soll ein gemeinsamer Forderungskatalog für die Priorisierung der Einzelmaßnahmen entlang der gesamten Achse im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 entwickelt sowie fundierte Argumente für eine entsprechend hohe Priorisierung der Einzelmaßnahmen erarbeitet werden. Die Auftraggeber sehen insbesondere über die Rubrik „Raumordnung“ im Bewertungsverfahren der Maßnahmen zum neuen Bundesverkehrswegeplan die Möglichkeit einer wirklichkeitsgetreuen Bewertung der West-Ost-Verbindungsachse B 311 und Einstufung in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“.

Im Rahmen der Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse wurden dazu folgende fünf Kernaussagen aufgestellt und durch die Untersuchung bestätigt:

Kernaussage 1: Die B 311 übernimmt Autobahn-Funktion mit hoher Netzbedeutung für den Fernverkehr für die Region

Bestätigung: Bezogen auf das Verkehrsnetz übernimmt die B 311 die Verbindung zwischen den Bundesautobahnen A 81 und A 7/A 8. Im historischen Kontext übernimmt sie die Funktion der ehemals geplanten Bundesautobahn A 86 und hat eine hohe Fernverkehrsrelevanz. Insbesondere zwischen den Wirtschaftsräumen Freiburg, Tuttlingen, Sigmaringen, Biberach und Ulm schafft die B 311 Redundanz zum Autobahnnetz.

Der Fernverkehrsanteil (über 50 km) beträgt auf vielen Abschnitten der Achse mehr als 50 %. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei den meisten Fahrten um gebietsbezogenen Fernverkehr handelt. Das heißt, dass die Fahrten entweder im Untersuchungsraum zwischen Ulm/Neu-Ulm und Tuttlingen beginnen oder enden. Der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs ohne Ziel in der Region ist gering. Die B 311 erfüllt somit vorrangig eine wichtige Versorgungsfunktion für den Raum.

Kernaussage 2: Die B 311 ist eine atypische Bundesstraße mit hohem LKW-Anteil

Bestätigung: Der LKW-Anteil entlang der B 311 beträgt zwischen Tuttlingen und Ulm nahezu durchgehend über 15 %, der durchschnittliche Fernverkehrsanteil beträgt gar 17 %. Zwischen Riedlingen und Ehingen wird der Maximalwert des Anteils an Schwerverkehr auf der B 311 in Höhe von bis zu 30 % erreicht. Dies entspricht dem 4-fachen des Landesschnitts Baden-Württembergs von ca. 7 % LKW-Anteil auf Bundesstraßen. Auf Bundesautobahnen im Land Baden-Württemberg beträgt der durchschnittliche LKW-Anteil 14,6 %. Daraus wird die hohe Bedeutung der Achse für den Wirtschafts- und Güterverkehr deutlich.

Kernaussage 3: Die Verkehrsinfrastruktur stimmt nicht mit der wirtschaftlichen Bedeutung und dem Wirtschaftswachstum überein

Bestätigung: Die Raumschaft ist ausgesprochen wirtschaftsstarke und Standort von Global-Playern mit zum Teil hoher Exportorientierung. Zudem ist die Raumschaft wichtiger Rohstofflieferant.

Fünf der insgesamt zehn Kreise des Untersuchungsraums liegen, gemessen an der Wirtschaftsleistung nach dem Bruttoinlandsprodukt, unter den 100 wirtschaftsstärksten Kreisen Deutschlands, die restlichen Kreise befinden sich ebenfalls noch unter den 200 wirtschaftsstärksten Kreisen.

Der Bereich des Landkreises Biberach und des südlichen Teils des Alb-Donau-Kreises ist zu den Schwerpunktbereichen des Kiesabbaus in Baden-Württemberg zu zählen. Rund ein Drittel der davon in Betrieb befindlichen Abbaustellen in der Region liegen im Umfeld der B 311. Da im Untersuchungsraum noch umfangreiche Rohstoffvorkommen vorhanden sind, wird das Transportaufkommen durch Rohstofftransporte auch in Zukunft hoch bleiben.

Im Gegensatz zu anderen Regionen in Deutschland geht die Bundesprognose 2030 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 für die Kreise im Untersuchungsraum von einem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes aus. Daraus folgernd wird ein noch höheres Aufkommen im Personen- und Güterverkehr prognostiziert. Zusätzlich dazu ist die Gewerbeflächenentwicklung in der Region positiv, so dass von einer weiteren Zunahme der Zahl der Wege ausgegangen werden kann. Um diese Entwicklung nicht zu beeinträchtigen, sondern weiter zu stärken, ist eine leistungsfähige Verkehrsverbindung erforderlich.

Kernaussage 4: Die Verkehrswirksamkeit der gesamten Achse wird mit Lückenschlüssen verbessert

Bestätigung: Durch Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen lassen sich, insbesondere für den Fernverkehr, Reisezeitverbesserungen erzielen und die Achse stärken. Dies haben Modellrechnungen im Rahmen der Analyse bestätigt. Zugleich werden durch die Infrastrukturmaßnahmen insgesamt 13 Ortsdurchfahrten entlang der West-Ost-Achse entlastet sowie Störungen reduziert und die Sicherheit erhöht.

Kernaussage 5: Der Raum weist erhebliche Erreichbarkeitsdefizite auf

Bestätigung: Im Rahmen der Grundkonzeption zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 wurden vom BBSR durchgehende Erreichbarkeitsdefizite in den Bereichen Oberzentren, Flughäfen, IC-Haltepunkte und BAB-Anschlussstellen festgestellt. Die Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse bestätigt die Erreichbarkeitsdefizite und weist nach, dass diese auch zukünftig Bestand haben werden, sofern keine Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden. Durch eine Stärkung bzw. einen Ausbau des Korridors können die Defizite verbessert werden.

Gemeinsamer Forderungskatalog

Aus den Ergebnissen der Untersuchung ergeben sich folgende zentrale Forderungen der Streckenanlieger der B 311:

- 1. Stärkere Berücksichtigung der Achsenbedeutung der B 311/ B 312 für die Region als wesentliche Elemente der raumordnerischen Beurteilung im Bundesverkehrswegeplan 2015.**

- 2. Bewertung der folgenden Einzelmaßnahmen im Rahmen des Bewertungsverfahrens für die Fortschreibung des BVWP gemäß deren Bedeutung und Funktion im Bundesfernstraßennetz in der höchsten Dringlichkeitsstufe:**
 - B 311 Ortsumfahrung Deppenhäusen
 Ortsumfahrung Obermarchtal
 Ortsumfahrung Riedlingen
 Ortsumfahrung Immendingen

 - B 311n/B 313 Engelswies – Vilsingen und Sigmaringen – Mengen

- 3. Weitere Stärkung der Achse der B 311 durch folgende Maßnahmen:**
 - Rasche Realisierung der nicht im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen enthaltenen Abschnitte im Raum Ehingen
 - Zügige Umsetzung der planfestgestellten Maßnahme „B 311/B 30 Oberdischingen – Dellmensingen“ (Querspange Erbach)
 - Drei- bzw. vierstreifiger Ausbau von Ehingen bis zur Querspange Erbach
 - Die Ortsumfahrung Ehingen (B 465) im Zuge der B 465 / B 311 ist ebenfalls in die höchste Dringlichkeitsstufe aufzunehmen
 - Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Fortführung der Achse B 311 in Richtung Freiburg (B 31), Basel und Memmingen (B 312)