

Tischvorlage zu

TOP 5 Verschiedenes

Information über ein mögliches Pilotprojekt zur Finanzierung des Ausbaus der B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen nach dem F-Modell mit Lkw-Maut

Im Vorfeld der anstehenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes werden im Bundesverkehrsministerium Überlegungen über weitere private Finanzierungsmodelle für den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen angestellt. Nach dem Willen der Bundesregierung soll die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur von der Steuer- auf eine Nutzerfinanzierung umgestellt werden. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung beinhaltet aufgrund dessen die Weiterentwicklung der aktuellen privaten Finanzierungsmodelle. Nach den zwischenzeitlich vorliegenden Erfahrungen über die Umsetzung einiger Modellvorhaben wird derzeit im Bundesverkehrsministerium eine Projektliste mit möglichen Maßnahmen erstellt, die über Benutzungsentgelte (Maut) finanziert werden könnten.

In der Verbandsversammlung des benachbarten Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben wurde am 20.05. 2011 die grundsätzliche Möglichkeit einer privaten Finanzierung des Ausbaus der B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen vorgestellt und diskutiert. Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Bodensee-Oberschwaben hat hierzu einstimmig beschlossen, dass die Verbandsverwaltung beauftragt wird, das Pilotprojekt zur Finanzierung des Ausbaus der B 30 mit den zuständigen Behörden voranzutreiben. Darüber hinaus wurde die Verbandsverwaltung beauftragt, die betroffenen Kommunen und Institutionen (IHK und Regionalverband Donau-Iller) an der B 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen in diesen Prozess einzubinden.

Aktueller Anlass für den Antrag, die B 30 als Pilotprojekt für ein privates Finanzierungsmodell beim Bund anzumelden, ist die nach wie vor offene Aufnahme des seit Jahren rechtskräftigen Planfeststellungsabschnittes der B 30 im Süden der Stadt Ravensburg in den Verkehrshaushalt des Bundes. Auch für den Folgeabschnitt bis Friedrichshafen ist kein konkreter Realisierungszeitpunkt für die im vordringlichen Bedarf enthaltenen Maßnahmen in Sicht. Für beide Vorhaben sind im Bedarfsplan Investitionskosten in Höhe von ca. 90 Mio € ausgewiesen.

Die in der Region Donau-Iller liegenden Abschnitte der B 30 zwischen Biberach (Jordanbad) und Oberessendorf (Regionsgrenze) sowie weiter bis zum Beginn des 4-spurig ausgebauten Abschnittes der Umgehung Ravensburg südlich von Bad-Waldsee sind dagegen im weiteren Bedarf enthalten.

Für die Geschäftsstelle ist es unabdingbar, dass in das Pilotprojekt eines privat finanzierten 4-spurigen Ausbaus der B 30 Ulm – Friedrichshafen auch der Abschnitt Biberach (Jordanbad) – Ravensburg einbezogen wird. Die Ausbaunotwendigkeit ist nach der Bewertung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 mit einem Kosten-Nutzen-Faktor von 6,52 gegeben. Auch der bereits heute mit über 40 000 Kfz/24 am höchsten belastete Abschnitt der B 30 zwischen dem Autobahndreieck Neu-Ulm und Ulm-Wiblingen ist überlastet und wäre bis zur künftigen Einmündung der B 311 (Querspange Erbach) einzubeziehen.

Über den aktuellen Stand werden wir in der nächsten Sitzung berichten.