

GEMEINSAME FORDERUNGEN DER REGION

- Stärkere Berücksichtigung der Achsenbedeutung der B 311/B 312 für den gesamten Raum als wesentliches Element der raumordnerischen Beurteilung im BVWP
- Aufnahme der angemeldeten Maßnahmen entlang der B 311 in den Vordringlichen Bedarf (VB+/VB) des BVWP:
B 311n/B 313 Engelswies – Vilsingen | B 311n/B 313 Sigmaringen – Mengen |
B 311 OU Immendingen | B 311 OU Riedlingen | B 311 OU Obermarchtal | B 311 OU Deppenhäusen
- Beide Abschnitte der Verlegung der B 311 zwischen Meßkirch und Mengen („B 311n/B 313 Engelswies – Vilsingen“ und „B 311n/B 313 Sigmaringen – Mengen“) sind sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung als eine Gesamtmaßnahme und als Lückenschluss zu behandeln.
- Weitere Stärkung der Verkehrsachse B 311 durch folgende Maßnahmen:
 - Zügige Umsetzung der planfestgestellten Maßnahme „B 311/B 30 Oberdisingen – Dellmensingen (Querspange Erbach)“
 - Drei- bzw. vierstreifiger Ausbau von Ehingen bis zur Querspange Erbach
 - Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in der Fortführung der Verkehrsachse B 311 in Richtung Freiburg (B 31), Basel und Memmingen (B 312) / München

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Die B311 übernimmt eine **Autobahn-Funktion** mit **hoher Netzbedeutung** für den Fernverkehr und ist eine Bundesstraße mit einem überdurchschnittlich **hohen Lkw-Anteil**. Der Lkw-Anteil liegt deutlich über den Werten vergleichbarer Strecken. Dies ist auch ein Zeichen für die starke **Wirtschaftskraft der Region**. Auch künftig wird mit einer positiven Wirtschaftsentwicklung zu rechnen sein, deshalb dürfen die Verkehrsinfrastruktur und damit die Erreichbarkeitsdefizite nicht auf dem heute niedrigen Niveau verbleiben. Durch die Lücken-

schlüsse im Zuge der B 311 ließe sich die Verkehrswirksamkeit der Achse **deutlich verbessern**. Dies führt zu **Reisezeitgewinnen, Entlastung der Ortsdurchfahrten und Stabilität des Verkehrsflusses**. Zudem kann der Korridor als attraktive Verbindung für den Fernverkehr dienen. Der starken Ausgangssituation und den positiven Entwicklungen von Wirtschaft und Verkehr in der Zukunft stehen noch deutliche Erreichbarkeitsdefizite gegenüber. Aus diesem Grund ist die **Stärkung des Korridors** empfehlenswert.

DIE INITIATIVE WIRD UNTERSTÜTZT DURCH



Landkreis Sigmaringen



DIE UNTERSUCHUNG WURDE BEARBEITET DURCH:



B 311

DIE ZENTRALE WEST-OST-ACHSE MIT HOHER BEDEUTUNG FÜR DIE REGION



ERGEBNISSE 5 KERNAUSSAGEN

1

Die B 311 übernimmt Autobahn-Funktion mit hoher Netzbedeutung für den Fernverkehr.

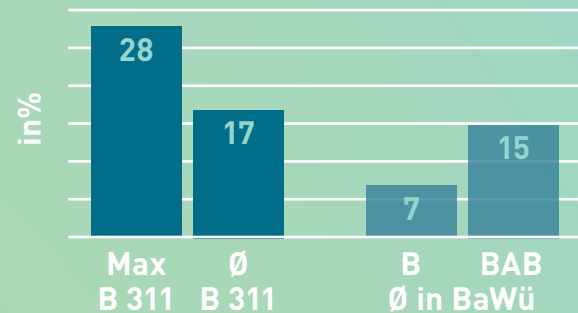
Insbesondere zwischen den Wirtschaftsräumen Freiburg, Tuttlingen, Sigmaringen, Biberach und Ulm schafft die B 311 Redundanz zum Autobahnnetz.



2

Die B 311 ist eine atypische Bundesstraße mit hohem Lkw-Anteil.

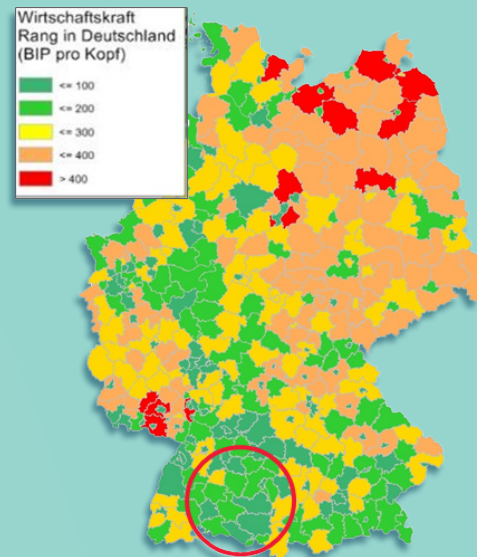
Der Lkw-Anteil beträgt bis zu 30%. Das entspricht dem 4-fachen des Landesschnitts von 7% und liegt sogar über dem Schnitt der Autobahnen (15%).



3

Die Verkehrsinfrastruktur stimmt nicht mit der Wirtschaftskraft und deren Entwicklung überein.

Der wirtschaftsstarke Raum entlang der B 311 ist Standort von zahlreichen Global Playern mit hoher Exportorientierung. Auch zukünftig ist mit einem besonders hohen LKW-Aufkommen zu rechnen. Eine besondere Rolle dabei spielt der Rohstofftransport (u.a. von Kies) aus diesem bedeutenden Abbaubereich.



[Quelle: Bundesprognose, BMVI 2014]

4

Die Verkehrswirksamkeit der gesamten Achse wird mit Lückenschlüssen verbessert.

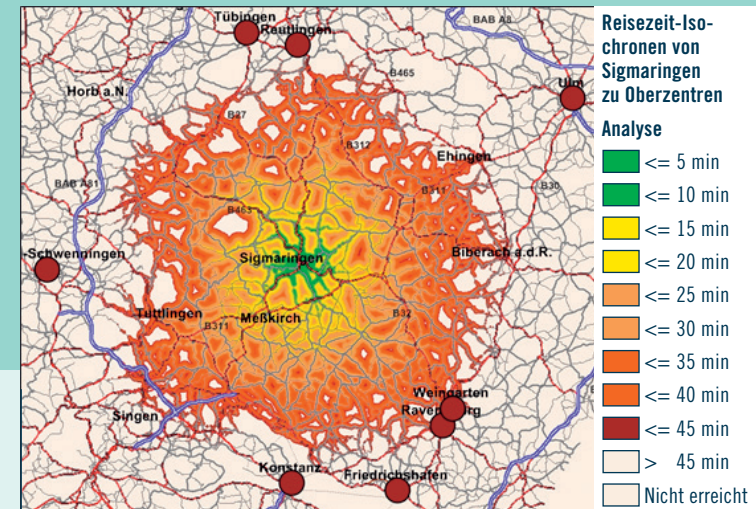
Die geplanten Maßnahmen der B 311 entlasten insgesamt 13 Ortsdurchfahrten (9 im Landkreis Sigmaringen, 4 weitere entlang der Achse); Störungen werden reduziert und die Sicherheit erhöht.



5

Die Region entlang der B 311 weist größtenteils erhebliche Erreichbarkeitsdefizite auf.

Die geplanten Maßnahmen führen zu einer nachgewiesenen Verbesserung der Erreichbarkeit des gesamten Raumes.



HINTERGRUND DER VERKEHRS- UND RAUMWIRKSAMKEITSUNTERSUCHUNG

Zurzeit erarbeitet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015. Vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) des Landes Baden-Württemberg wurde die Achse der B 311 als wichtige Hauptachse definiert und deshalb alle Maßnahmen entlang der Achse an das BMVI für die Berücksichtigung im BVWP gemeldet.

Die Achse der Bundesstraße 311 bildet zwischen Freiburg (westlich der A 81 als B 31) und Ulm das Rückgrat der zentralen West-Ost-Verbindung in der Mitte des südlichen Baden-Württemberg und bindet die auf dieser Landesentwicklungsachse liegenden Städte und Gemeinden an das Autobahnnetz an. Im Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg ist die Entwicklung einer leistungsfähigen West-Ost-Verbindung im Süden des Landes als wichtiger Grundsatz verankert. Die B 311 kann diese Funktion übernehmen.

Bereits in der Vergangenheit wurde die Bedeutung dieser Achse und die notwendige Stärkung vom Bund erkannt. Planungen aus dem Jahr 1975 sahen zwischen Freiburg und Ulm sogar den Bau einer Bundesautobahn (A 86) vor. Bei der Fortschreibung des BVWP wurde die Achse seit den 80er Jahren als B 311 neu im Bedarfsplan ausgewiesen. In den Folgejahren wurden erhebliche Investitionen in den Infrastrukturausbau getätigt und damit zahlreiche Maßnahmen auf der Achse zwischen Freiburg und Ulm umgesetzt.

Ziel der gemeinsamen Untersuchung im Jahr 2015 war die erneute Herausarbeitung der Bedeutung der Verkehrsachse B 311 für den Raum zwischen Tuttlingen und Ulm. Der Untersuchungsansatz setzt auf eine detaillierte Datenanalyse und modellbasierte Wirkungsermittlung durch die Betrachtung des Analyse-Falls, der Basisprognose und von drei Netzszenarien. Die Ergebnisse der Verkehrs- und Raumwirksamkeitsanalyse unterstreichen in hohem Maße die dringende Notwendigkeit des weiteren Ausbaus der B 311.