



# Leitbild Verkehr 2015

Entwicklungskonzept zur Verkehrsinfrastruktur  
in der IHK-Region Ulm

Industrie- und Handelskammer Ulm  
Dietrich Engmann  
Geschäftsfeld: Standortpolitik  
Olgastraße 97-101  
89073 Ulm  
Tel. 0731 / 173-115  
Fax 0731 / 173-174  
[engmann@ulm.ihk.de](mailto:engmann@ulm.ihk.de)  
[www.ulm.ihk24.de](http://www.ulm.ihk24.de)

Stand: Oktober 2002

## Vision und Leitbild 2015 für die IHK Region Ulm

- Die IHK Region Ulm zählt zu den Spitzenregionen in Deutschland und in Europa.
- Die wichtigsten Maßnahmen im Verkehrsbereich sind fertiggestellt. Der Standard bei der äußeren Anbindung und inneren Erschließung der Region entspricht damit den Anforderungen vergleichbarer wirtschaftlich starker Regionen:
  - **Bundesautobahn A 8:** Durch den neuen Alaufstieg und den durchgehenden sechsstreifigen Ausbau bis Stuttgart und München gibt es keine Staus mehr.
  - **B 10:** Das Filstal ist durch Ortsumgehungen und einen neuen Alaufstieg schnell erreichbar.
  - **B 30:** Die Hauptachse für Oberschwaben und zum Bodensee ist vierstreifig ausgebaut. Beide Regionen rücken damit noch enger zusammen. Im Raum Ulm/Neu-Ulm besteht eine schnelle Direktverbindung zur B 10 und weiter zur Autobahn A 7.
  - **B 311:** Sie kann endlich durch die Querspange im Raum Erbach, den vierstreifigen Ausbau von dieser Querspange bis hinter Ehingen und durch Ortsumgehungen ihre Aufgabe als wichtigste Verkehrsachse von Ulm in Richtung Sigmaringen/Freiburg annähernd erfüllen.
  - **B 312:** Ortsumgehungen schaffen eine schnelle West-Ost-Verbindung im Süden der IHK Region von der Alb bis ins Illertal.
  - **ICE-Strecke Stuttgart - Ulm - Augsburg - München:** Der Flughafen Stuttgart ist von Ulm aus in 20, der Hauptbahnhof Stuttgart in 30 Minuten und München in etwas mehr als einer Stunde erreichbar. Die schnellste Verbindung von München nach Frankfurt und in das Rhein-Ruhrgebiet führt über Ulm. Der ICE-Knoten Ulm entwickelt sich zu einem Magneten für Wohnen und Dienstleistung mit überregionaler Bedeutung. Mit dieser Strecke als Teil der "Magistrale für Europa" erhalten die wirtschaftlichen und kulturellen Verbindungen zu den südosteuropäischen Ländern einen enormen Schub.
  - **Neuer Umschlagbahnhof im Norden von Ulm und angeschlossenes Güterverteilzentrum:** Beide sind florierender Bestandteil des überregionalen und alpenquerenden Gütertransports auf der Schiene.
  - **Südbahn Ulm - Friedrichshafen - Lindau:** Sie ist elektrifiziert und für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausgebaut. Als Fernverkehrsstrecke dient sie dem nationalen und internationalen Personenschnellverkehr und ist leistungsfähige Zubringerstrecke im alpenquerenden Güterverkehr.

**Inhaltsverzeichnis:**

<b>1. Interessenvertretung zur Verkehrsinfrastrukturpolitik als zentrale IHK-Aufgabe .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Wachstum braucht Mobilität .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Freie Wahl des Verkehrsträgers .....</b>	<b>3</b>
<b>4. Nachfragegerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als wichtige Staatsaufgabe ....</b>	<b>4</b>
<b>5. Sicherstellen der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur.....</b>	<b>4</b>
<b>6. Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in Baden-Württemberg .....</b>	<b>5</b>
<b>7. Leitbild und Forderungen der Wirtschaft in der IHK Region Ulm .....</b>	<b>6</b>
<b>8. Die Politik ist gefordert .....</b>	<b>10</b>

## Anlage

Das "Leitbild Verkehr 2015" wurde von der Vollversammlung der IHK Ulm am 1. Oktober 2002 beschlossen

## **1. Interessenvertretung zur Verkehrsinfrastrukturpolitik als zentrale IHK-Aufgabe**

Die Industrie- und Handelskammern (IHKs) haben gemäß §1 Abs.1 IHKG die Aufgabe, das Gesamtinteresse der ihnen zugehörigen Gewerbetreibenden ihres Bezirkes wahrzunehmen und für die Förderung der gewerblichen Wirtschaft zu wirken. Wegen der nachfolgend dargestellten Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Wirtschaft setzen sich die IHKs in Wahrnehmung der Interessen der Unternehmen für einen bedarfsgerechten Ausbau sowie den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ein. Dabei geht es nicht nur um die Infrastruktur innerhalb der jeweiligen IHK-Region sondern auch um deren Einbindung in großräumige Verkehrsnetze. Zur Durchsetzung dieser Interessen arbeiten die IHKs auf Landes- und Bundesebene sowie europaweit eng zusammen (IHK-Tag Baden-Württemberg und Deutscher Industrie- und Handelskammertag DIHK, Union der europäischen Industrie- und Handelskammern Rhein, Rhône, Donau, Alpen sowie Eurochambres, Initiative Magistrale für Europa).

## **2. Wachstum braucht Mobilität**

Die Wirtschaft steht nicht mehr nur in einem nationalen und europäischen sondern in einem weltweiten Wettbewerb. Verkehrswege sind die Lebensadern der Wirtschaft, Mobilität ist Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum und die Entwicklung von Regionen. Die Verkehrsinfrastruktur ist daher mitentscheidend im internationalen Standortwettbewerb. Unabdingbar ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Infrastruktur, die eine schnelle, flexible, zuverlässige und kostengünstige Mobilität von Gütern und Personen ermöglicht. Mehr denn je muss daher die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität verkehrspolitisches Ziel mit höchster Priorität sein.

## **3. Freie Wahl des Verkehrsträgers**

Die Wirtschaft ist auf alle Verkehrsträger angewiesen: Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr. Sie nutzt die Systemvorteile, die die Verkehrsträger einzeln oder in Kombination bieten. Da jedoch die Verkehrsträger unterschiedliche Systemvorteile bieten, sind sie nicht beliebig austauschbar. Verlagerer bzw. Empfänger entscheiden nach ihren Kriterien, welche Verkehrsträger sie wann und wie nutzen. Diese freie Wahlmöglichkeit der Verkehrsträger ist wesentlicher Bestandteil unserer Marktwirtschaft und unabdingbare Voraussetzung für eine arbeitsteilige Wirtschaft. Eine freie Wahl in diesem Sinne kann aber nur stattfinden, wenn alle Verkehrsträger leistungsfähig ausgebaut und miteinander verknüpft sind und ihre Systemvorteile voll entfalten.

Verkehrlenkende Maßnahmen durch die Politik mit dem Ziel, bestimmte Verkehrsträger zuzuweisen oder vorzugeben, greifen in die arbeitsteiligen Prozesse ein. Davon betroffen wären weite Teile der Wirtschaft und eine große Zahl an Arbeitsplätzen. Auch der Versuch, durch Verteuerung des Straßenverkehrs oder durch Vernachlässigung des Straßenbaus die Akzeptanz von Bahn und Binnenschiff zu erhöhen, hätte schwerwiegende gesamtwirtschaftliche Folgen.

#### **4. Nachfragegerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als wichtige Staatsaufgabe**

Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Aufgaben des Staates. Bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben muss sich der Staat insbesondere an den Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung ausrichten. Diese werden bestimmt durch den zusammen wachsenden europäischen Binnenmarkt, den globalen Wettbewerb, die immer stärkere Arbeitsteilung der Wirtschaft und die Zunahme der Transportweiten. Global Sourcing, bestandsarme Beschaffung (sog. Just-in-time-Produktion), kleinere Sendungsgrößen, rückläufiger Anteil geringwertiger Massengüter führen zu höherer Verkehrsfrequenz, zur Veränderung der Verkehrsstruktur und verlangen nach Innovationen in der Verkehrstechnik. Im Personenverkehr nehmen Häufigkeit der Fahrten und Entfernungen zu.

Der hier skizzierte Strukturwandel in der Wirtschaft stützt sich hauptsächlich auf LKW, PKW und das Flugzeug. Dies muss eine Verkehrsinfrastrukturpolitik, die am Bedarf der Wirtschaft ausgerichtet ist, berücksichtigen. Entsprechend prioritär sind das Straßennetz sowie die Flughäfen auszubauen. Allerdings sind auch die anderen Verkehrsträger leistungsfähig auszubauen, da nur so der Anspruch auf freie Wahl des Verkehrsträgers eingelöst werden kann und weil die Wirtschaft auf alle Verkehrsträger angewiesen ist.

Die Wirtschaft selbst kann beim Straßenbau dem verkehrspolitischen Grundsatz "Ausbau vor Neubau" folgen. Sie bemüht sich ausserdem, das Verkehrsaufkommen z. Bsp. durch weitgehende Vermeidung von Leerfahrten zu minimieren

#### **5. Sicherstellen der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur**

Der Staat muss als Infrastrukturverantwortlicher dafür sorgen, dass die Finanzierung des Ausbaus und der Erhaltung von Verkehrsinfrastruktur gewährleistet ist. Dazu erhebt er spezifische Steuern (Kfz-Steuer, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer auf Mineralöl, Ökosteuern) und Gebühren (zeitabhängige LKW-Autobahnbenutzungsgebühr). Zur Zeit beträgt das jährliche Steuer- und Gebührenaufkommen allein des Straßenverkehrs über 100 Mrd. DM und würde für die Finanzierung des gesamten Verkehrshaushalts ausreichen. Aus diesen Einnahmen stehen dem Staat genügend Mittel zur Verfügung, um die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen und zu erhalten.

Die Wirtschaft wäre auch bereit, einen Umstieg von einer Steuerfinanzierung zu einer Nutzerfinanzierung mit zu tragen. Allerdings darf ein solcher Systemwechsel nicht zu Mehrbelastungen der Wirtschaft führen und er darf nicht zu hohen Transaktionskosten führen.

## **6. Wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte in Baden-Württemberg**

Baden-Württemberg ist gemessen an seiner Wirtschaftskraft einer der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte Deutschlands. 13 Prozent der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland leben in Baden-Württemberg, 15 Prozent des Bruttoinlandsprodukts werden hier erwirtschaftet. Der Motorisierungsgrad lag im Jahr 2000 mit 663 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnern deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt, ebenso die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von rd. 57.000 Kfz auf den baden-württembergischen Autobahnen. Sein stark exportorientiertes Gewerbe sowie seine national und international operierenden Dienstleister sind auf leistungsfähige Verkehrswege existenziell angewiesen. Ein leistungsfähig ausgebautes Verkehrsnetz im gesamten Land und dessen gute Anbindung an das nationale und europäische Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz ist daher ebenso wie eine gut ausgebaute Luftverkehrsinfrastruktur auch künftig ein entscheidender Standortfaktor und Voraussetzung für eine positive wirtschaftliche Entwicklung.

Wirtschaftliche Entwicklung, steigende Motorisierung der Bevölkerung, höhere Mobilität und erhebliche Zunahme des Transitverkehrs einerseits, nachlassende Anstrengungen des Staates bei Ausbau und Erhalt der Infrastruktur andererseits haben zu nicht unerheblichen Engpässen, Überlastungen und Störungen im Verkehrsgeschehen geführt. Dies wird von den Unternehmen bereits seit Jahren beklagt, weil Wettbewerbsfähigkeit und Standortgunst sehr darunter leiden. Zu den wichtigsten Verkehrsprojekten bzw. zu ergreifenden Maßnahmen in Baden-Württemberg zählen aus Sicht der Unternehmen:

### **Straße**

Durchgehend sechsspuriger Ausbau der Autobahnen A 5, A 6 und A 8, der Bau der A 98 und der Querspange Herrenberg - Autobahndreieck Leonberg im Zuge der A 81, Lückenschluss der A 96. In den Teilen Baden-Württembergs, die nicht von Autobahnen erschlossen werden, müssen die Bundes- und Landesstraßen bedarfsgerecht und leistungsfähig ausgebaut werden.

### **Schiene**

Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Mannheim, durchgehend viergleisiger Ausbau der Rheintalschiene zwischen Karlsruhe und Basel, Projekt "Stuttgart 21" und Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen - Ulm, Verbesserungen auf der Gäubahn Stuttgart - Singen - Zürich sowie Ausbau und Elektrifizierung auf der Südbahn Ulm - Friedrichshafen - Lindau.

### **Wasserstraße**

Die Schleusen des Neckar müssen saniert bzw. vergrößert werden.

### **Luftverkehr**

Landesweites Flughafenkonzept als langfristig orientiertes Ausbaukonzept.

## 7. Leitbild und Forderungen der Wirtschaft in der IHK-Region Ulm

### Ausgangssituation

Die IHK-Region Ulm hat sich in der Vergangenheit auffallend gut entwickelt. So nimmt die Region inzwischen bei einigen markanten Kriterien auf Landes,- aber auch auf Bundesebene Spitzenplätze ein:

		<b>IHK-Region Ulm</b>	<b>Baden- Württemberg</b>	<b>Deutschland- West</b>
<b>Einwohner</b>	1979-99	+17,8%	+14,0%	+9,0%
<b>Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte</b>	1978-98	+16,2%	+12,4%	+9,9%
<b>Arbeitslosenquote aller zivilen Erwerbspersonen</b>	Ø2001 8/2002	4,4% 5,2%	4,9% 5,6%	Deutschland 9,4% 9,6%
<b>Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen</b>	1980-96	+125,0%	+115,3%	+111,1%
<b>Mitgliederzuwachs der IHK</b>	1996-00	+38,5 %	1. unter 12 IHKs	1. unter 82 IHKs

Quellen: Datencheck 2001 der IHK, Gründeratlas 2001 der IHK, Erhebungen der Abteilung Berufsausbildung der IHK, Landesarbeitsamt

Die Wirtschaft in der IHK-Region Ulm geht davon aus, dass diese hervorragende Position zumindest gehalten und wo möglich noch verbessert werden kann. Voraussetzung dazu ist auch die Standortgunst der Region, zu deren wesentlichen Merkmalen die Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktur zählt.

Die Verkehrsinfrastruktur kann derzeit in ihrer Qualität nicht mit der zuvor dargestellten wirtschaftlich guten Position der Region Schritt halten. Es machen sich Engpässe, Überlastungen und Störungen des Verkehrs bemerkbar, weil sich Fernverkehr und der ebenfalls enorm angewachsene Regionalverkehr überlagern. Autobahnen, Bundesstraßen und auch Landesstraßen weisen zum Teil Belastungen auf, die schon seit geraumer Zeit an die Grenzen der Belastungsfähigkeit stoßen und kaum in der Lage sind, die zu erwartenden Zuwächse beim Verkehr zu bewältigen. Unfälle, Staus, Verzögerungen, Ausfälle sind die Folge. Das bedeutet Kosten und Unkalkulierbarkeit der Transporte für die Wirtschaft.

Die IHK-Region Ulm verfügt zwar auf den ersten Blick über eine relativ gute Verkehrsgunst. So kreuzen sich hier als Hauptverkehrsadern in Nord-Süd- und in West-Ost-Richtung die Autobahnen A 7 und A 8. Beide Autobahnen verlaufen allerdings am Rande der Region oder tangieren sie nur kurz. Die innere Erschließung und damit die Anbindung an das nationale und internatio

nale Straßennetz müssen daher die Bundesstraßen B 10, B 28, B 30, B 311, B 312, B 465 und B 492 übernehmen, von denen die B 10, B 28, B 30 und B 311 sternförmig im Oberzentrum Ulm/Neu-Ulm zusammenlaufen. Sie weisen aber recht unterschiedliche Ausbaustandards auf und entsprechen wie beispielsweise die B 311 als überregionale Verkehrsachse entlang der Donau in keinsten Weise der diesem Straßenzug zukommenden Aufgabe.

Beim Schienenverkehr ist die zweigleisige Strecke Stuttgart-Ulm-München als einzige elektrifiziert. Sie ist Bestandteil des Transeuropäischen Netzes, der sogenannten "Magistrale für Europa" Paris-Wien-Budapest. Ihre zwingend notwendige Anpassung an den europäische Hochgeschwindigkeitsstandard zieht sich aber dahin. Auch diese Schienenverbindung durchquert die IHK-Region Ulm nicht zentral, so dass vier ungleich ausgestattete Zubringerstrecken die regionale Erschließung und über den Hauptknotenpunkt Ulm den Anschluss an das Schnellverkehrsnetz sicherstellen müssen.

### **Position und Forderungen**

Die IHK Ulm geht in ihrem verkehrspolitischen Leitbild grundsätzlich von der Regionsgrenzen übergreifenden Wirkung und von der notwendigen Vernetzung der einzelnen Verkehrssysteme aus. Das letztere heißt aber nicht, dass jedes System in gleicher Weise dazu geeignet ist, Leistungen eines anderen zu übernehmen. In eindringlicher Weise zeigt sich dies bei den Systemen Straße und Schiene durch die Entwicklung des Gütertransports in der Vergangenheit. Die IHK Ulm setzt daher beim Ausbau der regionalen Verkehrsinfrastruktur weiterhin auf Prioritäten im Straßennetz. Aus diesen Gründen sollte auch der Regionalverkehrsplan Region Donau-Iller von 1976 fortgeschrieben werden. Dabei geht es um eine Bilanzierung des Verkehrsgeschehens und die daraus ableitbare Anpassung der Dringlichkeiten.

### **Straße**

Die IHK Ulm geht davon aus, dass sämtliche erforderlichen Maßnahmen an den Bundesfernstraßen in der IHK-Region im neuen Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden. Bereits planfestgestellte Maßnahmen sollten ohne neue Bewertung unverzüglich verwirklicht werden.

Zu den vordringlichen Projekten zählen:

- A 8: Abschnitt Anschlussstelle Mühlhausen - Autobahnkreuz Ulm/Elchingen
  - Einstufung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes
  - Bau eines neuen Alaufstieges
  - durchgehender sechsstreifiger Ausbau
- B 10
  - Aufnahme des Abschnittes Umfahrung Geislingen und Amstetten in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes
  - baldiger Bau der planfestgestellten Umfahrung Luizhausen

- Planung der Umfahrung von Urspring
- B 30
  - langfristig durchgehender vierstreifiger Ausbau von Biberach/Jordanbad bis zur Umfahrung Baidt
  - als Übergangslösung dreistreifiger Ausbau für Überholmöglichkeiten zwischen Biberach/Jordanbad und Bad Waldsee
  - Verlängerung ab dem Neu-Ulmer-Dreieck zur B 10 neu bei Neu-Ulm/Schwaighofen
- B 311
  - Bau der Umfahrungen Riedlingen, Unlingen, Obermarchtal, Deppenhausen und Ehingen
  - Vierstreifiger Ausbau Ehingen bis zur Querspange im Raum Erbach
  - Bau einer Querspange zur B 30 im Raum Erbach
- B 312
  - baldiger Bau der planfestgestellten Umfahrung Uttenweiler
  - Bau der Umfahrungen von Ringschnait, Ochsenhausen, Edenbachen
- B 465
  - Bau der Nordumfahrung Warthausen
  - Bau einer Verbindung von der B 30 alt (L 267) bis zur B 30 neu (Querspange Warthausen)
- L 299
  - Ausbau Edenbachen-Bechtenrot
- L 1230
  - Bau der Südumfahrung von Machtolsheim
- K 7532
  - Neubau als Nordwestumfahrung von Biberach
- K 7540
  - Bau einer südl. Kernentlastungsstraße von Riedlingen

### **Schiene**

Der Schiene muss in Hinblick auf die weiter steigenden Verkehrsmengen und unter Berücksichtigung ihrer systembedingten Möglichkeiten wieder vermehrt Aufmerksamkeit gewidmet werden. Dies trifft in erster Linie auf die europäischen und nationalen Transporte von Personen und Gütern zu. Im alpenquerenden Güterverkehr sind mittel- bis längerfristig weitere Restriktionen zu erwarten, die sich gerade auf die hier ansässige Wirtschaft mit ihren starken Verflechtungen nach Oberitalien auswirken.

Als vorrangige Maßnahmen sind zu nennen:

- Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen - Ulm
  - zügige Einleitung der Planfeststellungsverfahren
  - rascher Baubeginn
- Donautalbahn Ulm-Sigmaringen
  - rasche Ertüchtigung für den Betrieb mit Neigetechnik-Zügen
  - Planung einer Direktverbindung Ehingen-Erbach
- Südbahn Ulm - Friedrichshafen - (Lindau)
  - Ausbau für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h
  - Elektrifizierung
  - durchgehendes Bedienungsangebot im Stundentakt (Bregenz-Lindau)-Friedrichshafen-Ulm-Stuttgart mit Fernverkehrsqualität

### **Öffentlicher Personenverkehr**

Beim Öffentlichen Personenverkehr in der Region wurden bereits erhebliche Fortschritte erzielt. Diese gilt es zu konsolidieren und weiter zu ergänzen. Dazu zählen die Ausweitung der Verkehrsverbünde sowie eine Verbesserung der Angebote auf den regionalen Schienenstrecken:

- Einrichtung regionaler S-bahnähnlicher Durchmesserlinien
- Verdichtung der Taktbedienung bei Schiene und Bus
- Südbahn
  - baldige Inbetriebnahme der Haltestelle Donautal
  - Bau der Südcurve nach Laupheim
- Donautalbahn
  - Kapazitätserhöhung im Streckenabschnitt Arnegg-Ehingen
- Brenztalbahn
  - Kapazitätserhöhung durch abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau

### **Luftverkehr**

- Sicherstellung des bedarfsorientierten Geschäftsflugverkehrs auf den Flugplätzen Biberach und Laupheim

### **Kombinierter Verkehr**

- Umschlagbahnhof im Norden von Ulm
  - rascher Baubeginn auch als Umschlagpunkt für den alpenquerenden Verkehr und als Grundvoraussetzung für die Entwicklung eines regionalen Güterverkehrszentrums

**Sämtliche von der IHK geforderte Maßnahmen sind detailliert in der Anlage aufgeführt.**

## **8. Die Politik ist gefordert**

Die Wirtschaft erwartet von der Politik, dass sie die dargestellten Notwendigkeiten anerkennt und entsprechend handelt, d.h. sich aktiv darum bemüht, die Voraussetzungen für einen bedarfsgerechten Infrastrukturausbau in der Region zu schaffen. Dazu gehört in erster Linie die Sicherung der finanziellen Voraussetzungen. Wie bereits oben dargestellt, schöpft der Staat im Verkehrsbereich erheblich mehr Mittel, als er in diesen zurück gibt. Die Verwendung dieser Mittel für andere Zwecke kann auf Dauer nicht hingenommen werden. Hier muss die Politik gegensteuern. Die Vernachlässigung von Investitionen in Produktionsmittel führt beim Staat zum selben Ergebnis wie beim einzelnen Unternehmen: Verlust an Wettbewerbsfähigkeit, vielleicht sogar Ausscheiden aus dem Wettbewerb. Wachstum der Wirtschaft, Wohlstand, Sicherung von und Schaffung neuer Arbeitsplätze sind nur darstellbar, wenn die Produktionsbedingungen für die Unternehmen rasch und nachhaltig verbessert werden.

IHK Ulm, 1.10.2002

## Analyse zum Leitbild Verkehr

### Straße

Maßnahmen mit überregionaler und regionaler Bedeutung	Verkehrslastung 2015 (Kfz/24 h)	Anteil LKW (in %)	Länge (km)	Kosten (Mio €)	Bemerk.g.	nächster erforderlicher Schritt	von der IHK erwartete Fertigstellung
<b>A 8</b>							
AS Mühlhausen-Hohenstadt (Albauf- und Alabstieg)	80.000	17,8	8,0	350		Einleitung des Planfestst.verfahrens	2008
Hohenstadt - AS Ulm/West (6-streifig)			22,2	144,13		Einleitung des Planfestst.verfahrens	2012/2013 in Abstimmung auf die Neubaustrecke
AS Ulm/West - AS Ulm/Ost (Landesgrenze BW/BY) (6-streifig)			5,0	21,99		Abstimmung der Planung mit BY; Erarbeitung des Vorentwurfs	2012/2013
AK Ulm/Elchingen (Landesgrenze BW/BY) - (Landesgrenze BW/BY) (6-streifig)			3,5	19,94		Abschluss des Planfestst.verfahrens	2008
<b>B 10</b>							
OU Urspring	13.384	22,4	2,3	24,29		Variantenentscheid	2013-2017
OU Luizhausen	14.987	16,8	2,6	4,70	Planfestgest.	Bau	2003-2007
OU Amstetten	11.792	19,5	4,2	11,50	Neu	Variantenentscheid	2013-2017
<b>B 28</b>							
OU Feldstetten	7.545	12,2	2,0	2,91		Einleitung der Planung	2018-2022
OU Blaubeuren/Gerhausen	9.108	5,4	1,8	20,86		Einleitung der Planung	2018-2022
OU Blaustein	20.200	10	3,2	48,37		Einleitung der Planung	2018-2022

Maßnahmen mit überregionaler und regionaler Bedeutung	Verkehrsbelastung 2015 (Kfz/24 h)	Anteil LKW (in %)	Länge (km)	Kosten (Mio €)	Bemerk.g.	nächster erforderlicher Schritt	von der IHK erwartete Fertigstellung
<b>B 30</b>							
Verlegung bei Oberessendorf	21.528	13,1	2,6	9,61		Einleitung der Planung	2013-2017
Biberach (Jordanbad) - Hochdorf (2.FB)	25.500	13,1	5,0	19,84		Einleitung der Planung; dringende Interimslösung 3. Fahrstreifen	2008-2012
Hochdorf (L 284) - Oberessendorf (2.FB)	21.000	13,1	4,8	24,03		Einleitung der Planung; dringende Interimslösung 3. Fahrstreifen	2008-2012
<b>B 311</b>							
OU Riedlingen	11.724	15	3,5	8,90	Neu	Einleitung der Planung	2008-2012
OU Unlingen	11.724	15	4,1	7,98	in Planung	Genehmigungsentwurf abschließen; Fertigstellung der Planfeststellungsunterl.	2008-2012
OU Obermarchtal	12.500	20	2,6	3,89	in Planung	Einleitung Planfeststverf.	2003-2007
OU Deppenhausen	10.399	13,5	1,8	4,65		Varianteentscheid	2013-2017
Ehingen/Stetten - B 492 (2.FB)	20.600	19	4,0	20,6	Entwurf beim BVM	Fertigstellung der Planfeststellungsunterl.	2008-2012
B 492 - Gamerschwang	17.300	17	4,9	25		Fertigstellung der Planfeststellungsunterl.	2008-2012
Gamerschwang - Oberdischingen	17.300	18,1	3,1	7,93		Erarbeitung Vorentwurf	2013-2017
			3,1	5,98	Alternative dreistreifig		
Erbach - Dellmensingen Querspange zur B 30	12.400	11	7,6	22,75	Entwurf beim BVM	Einleitung Planfeststverf.	2003-2007

Maßnahmen mit überregionaler und regionaler Bedeutung	Verkehrsbelastung 2015 (Kfz/24 h)	Anteil LKW (in %)	Länge (km)	Kosten (Mio €)	Bemerk.g.	nächster erforderlicher Schritt	von der IHK erwartete Fertigstellung
<b>B 312</b>							
OU Uttenweiler	6.900	10,7	3,1	8,2	Planfestgest.	Bau	2003-2007
Wolfentalquerspange in Biberach	16.000	12	1,9	17,9		Abschluss der Genehmigungsplanung	2013-2017
K 7504 - Ringschnait	10.375	10	1,1	2,15	Neu	Abschluss der Genehmigungsplanung	2013-2017
OU Ringschnait	10.375	10	2,6	4,81		Abschluss der Genehmigungsplanung	2013-2017
OU Ochsenhausen	11.000	10	7,6	17,90		Abschluss der Genehmigungsplanung	2013-2017
OU Edenbachen	7.500	10	2,0	7,16		Abschluss der Genehmigungsplanung	2013-2017
<b>B 465</b>							
OU Altsteußlingen	6.031	21,3	1,0	2,15	Neu	Einleitung der Planung	2018-2022
OU Ehingen	11.900	16	3,2	10,43		Einleitung der Planung	2013-2017
OU Sontheim/Weisel	5.830	20	1,3	2,56	Neu	Einleitung der Planung	2018-2022
OU Ingerkingen	4.879	20	3,4	5,37	Neu	Einleitung der Planung	2018-2022
OU Warthausen	10.700		2,0	8,0		Umweltvertr.keitsstudie	2008-2013
Querspange Warthausen	20.400	12,2	4,1	15,34		Umweltvertr.keitsstudie	2008-2013
<b>L 1230</b>							
Südümfahrung Machtolsheim	5.200 (Prognose 2010)	13	1,7	2,83		Bau	2003-2007
<b>L 1239/1165</b>							
OU Beimerstetten	5.500-9.300 (je nach Variante)		2,5	5		Variantenentscheid	2008-2012

Maßnahmen mit überregionaler und regionaler Bedeutung	Verkehrsbelastung 2015 (Kfz/24 h)	Anteil LKW (in %)	Länge (km)	Kosten (Mio €)	Bemerk.g.	nächster erforderlicher Schritt	von der IHK erwartete Fertigstellung
<b>L 259</b>							
OU Rißtissen	Gutachten läuft		2,25/3,6	2,7/4,4	je nach Variante	Variantenentscheid	2003-2007
Ausbau Rißtissen - Kreisgrenze ADK	2.730 (DTV 2000)					Einleitung Planfeststverf.	2003-2007
Ausbau Kreisgrenze ADK - Laupheim	ca. 5.000	8	1,65	3,7		Einleitung Planfeststverf.	2003-2007
<b>L 280</b>							
Ausbau Bad Buchau-Oggelshausen	5.000		2,6	2,8		Einleitung der Planung	2008-2012
<b>L 284</b>							
OU Ingoldingen						Einleitung der Planung	2013-2017
<b>L 299</b>							
Ausbau Edenbachen-Bechtenrot			1,2	0,55		Einleitung der Planung	2008-2012
<b>K 7532</b>							
Neubau als Nordwestumfahrung Biberach	11.000	6	4,2	11,8		Umweltvertr.keitsstudie	2003-2007
<b>K 7540</b>							
Südl. Kernentlastungsstraße Riedlingen	19.700	6	2,0	15,3		Fertigstellung der Planfeststellungsunterl.	2003-2007

### Anmerkungen

Quelle: - Anmeldungen des Landes für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (Juni 2000)

- Besprechungen mit dem Autobahnbetriebsamt in Heidenheim und den Straßenbauämtern Ehingen und Riedlingen

Abkürzungen: AK= Autobahnkreuz; AS= Anschlussstelle; FB= Fahrbahn; OU= Ortsumgehung

## Schiene

	<b>Kosten (€)</b>	<b>nächster erforderlicher Schritt</b>	<b>von der IHK erwartete Fertigstellung</b>
<b>Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen - Ulm (Teil der "Magistrale für Europa")</b>	2,56 Mrd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zügige Einleitung der Planfeststellungsverfahren</li> <li>• rascher Baubeginn</li> </ul>	2012
<b>Südbahn Ulm - Friedrichshafen - (Lindau) (Zulaufstrecke zum Gotthardbasistunnel)</b>	82 Mio 20 Mio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektrifizierung</li> <li>• Ausbau für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 km/h</li> <li>• Bau der Südkurve nach Laupheim</li> </ul>	2008 2008 2004
<b>Donautalbahn Ulm-Sigmaringen</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• rasche Ertüchtigung für den Betrieb mit Neigetechnik-Zügen</li> <li>• Planung einer Direktverbindung Eningen-Erbach</li> <li>• Kapazitätserhöhung im Streckenabschnitt Arnegg-Eningen durch abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau</li> </ul>	2003 2012 2008
<b>Brenztalbahn</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapazitätserhöhung durch abschnittsweisen zweigleisigen Ausbau</li> </ul>	2008

## Öffentlicher Personennahverkehr

	<b>nächster erforderlicher Schritt</b>	<b>von der IHK erwartete Fertigstellung</b>
<b>Allgemein</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung regionaler S-bahnähnlicher Durchmesserlinien auf der Schiene</li> <li>• Verdichtung der Taktbedienung bei Schiene und Bus</li> </ul>	<p>laufend</p> <p>laufend</p>
<b>Südbahn</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• durchgehendes Bedienungsangebot im Stundentakt (Bregenz-Lindau)-Friedrichshafen-Ulm-Stuttgart mit Fernverkehrsqualität</li> <li>• baldige Inbetriebnahme der Haltestelle Donautal</li> </ul>	<p>2008</p> <p>Dezember 2002</p>

## Luftverkehr

	<b>nächster erforderlicher Schritt</b>	<b>von der IHK erwartete Fertigstellung</b>
<b>Biberach und Laupheim</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung des bedarfsorientierten Geschäftsflugverkehrs</li> </ul>	<p>2003</p>

## Kombinierter Verkehr

	<b>nächster erforderlicher Schritt</b>	<b>von der IHK erwartete Fertigstellung</b>
<b>Umschlagbahnhof Ulm-Nord/Dornstadt</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• rascher Baubeginn auch als Umschlagpunkt für den alpenquerenden Verkehr und als Grundvoraussetzung für die Entwicklung eines regionalen Güterverkehrszentrums</li></ul>	2004

IHK Ulm, 1.10.2002