REGIONALVERKEHRSPLAN REGION STUTTGART

REGIONALVERKEHRSPLAN

- ANHANG -

Foto: © VRS, DB Regio AG, Gottfried Stoppel

Verband Region Stuttgart

www.region-stuttgart.org

Verband Region Stuttgart

Regionalverkehrsplan Region Stuttgart

- Anhang -

Beschluss der Regionalversammlung vom 18.07.2018

ANHANG

A 1 Vorbereitende und begleitende Untersuchungen

A 2 Weiterführende Literatur

A 3 Zuordnung der Maßnahmen zu den Szenarien

A 4 Bewertung der Infrastrukturvorhaben und Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr (Maßnahmensteckbriefe)

A 5 Bewertung der organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen und Konzepte (Maßnahmensteckbriefe)

A 6 Kartenteil

A 1 Vorbereitende und begleitende Untersuchungen

(in chronologischer Reihenfolge)

Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart 2009 / 2010 – Regionale Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten (2011)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: Inovaplan GmbH, IVT e.V., omniphon GmbH, PTV AG, Strata GmbH

Verkehrsmodellierung für die Region Stuttgart – Analyseverkehr 2009 / 2010 (2011)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: PTV AG

Verkehrsmodell Stuttgart – Verkehrsprognose für das Bezugsszenario 2025 (2013)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: PTV AG

Verkehrsgeschehen in der Region Stuttgart 2010 und 2025 – Angebotsqualität im MIV und ÖV (2014)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart

Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart (Entwurf 2014)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

NATURA 2000 – Vorprüfungen für 65 Infrastrukturmaßnahmen (2015)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: BHM Planungsgesellschaft mbH

Volkswirtschaftliche Bewertung von Maßnahmen in der Region Stuttgart im Bundesfernstraßenbau nach BVWP (2016)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: PTV AG

Schnittstellen zu Bahn und Binnenschiff als Wirtschaftsfaktor – Weiterentwicklung des Güterverkehrs in der Region Stuttgart (2016)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: KLOK – Kooperationszentrum Logistik e.V.

Verkehrsprognosen zu den Planungsszenarien 2025 (2016)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: PTV AG

Engpassanalyse für den Straßenverkehr in der Region Stuttgart (2016)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart

Wirkungsabschätzung Nordostring und Filderaufstieg (2016)

Bearbeiter: AVISO GmbH, IB Rau

Umweltbericht zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans (2016)

Bearbeiter: Verband Region Stuttgart

Wirkungspotenziale und Realisierungschancen von organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen in der Region Stuttgart (2016)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik der Universität Stuttgart, PTV AG

Machbarkeitsstudie „Bessere Anbindung des Filderbereichs an den SPNV“ (Entwurf 2018)

Auftraggeber: Verband Region Stuttgart
Bearbeiter: VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH

A 2 Weiterführende Literatur

(gruppiert nach den Herausgebern bzw. Auftraggebern)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

- Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung (Ausgabe 2006)
- Verkehrsbedarfsermittlung für den Raum östlich von Stuttgart (2007)
- Bundesverkehrswegeplan 2030 (Entwurf Stand März 2016)

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

- Luftverkehrsbericht 2014 (2015)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

- Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (1997)
- Leitfaden für Verkehrsplanungen (2001)
- Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (2008)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)
- Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (2014)

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

- Generalverkehrsplan Baden-Württemberg (2010)
- Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr - Anforderungen, Bedarf und Möglichkeiten im Raum Stuttgart (2013)
- Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg (2014)
- Konzeption zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs in Baden-Württemberg (2014)
- Landesradverkehrsnetz (Arbeitsstand 2015)

Regierungspräsidium Stuttgart

- Verkehrsmanagementkonzept für den Raum nördlich von Stuttgart (2014)

Umweltbundesamt

- Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.2 (2014)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

- Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV (VDV-Schriften 4) (2001)

Verband Region Stuttgart

- Regionalverkehrsplan Region Stuttgart (2001)
- Regionalplan Region Stuttgart (2009)

A 3 Zuordnung der Infrastrukturmaßnahmen und Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr zu den Szenarien

A3.1 Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

A3.1.1 Fern-, Regional- und Güterverkehr

Achse	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
Alle	1	Stuttgart 21	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Alle	3	Zielkonzept 2025 SPNV in Baden-Württemberg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Stuttgart-Ulm	2	NBS Wendlingen - Ulm	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Stuttgart-Ulm	109 *	Große Wendlinger Kurve											
Neckar- / Filstal	123 *	Südanbindung Hafenbahnanlage Stuttgart											
Gäubahn	110 *	Erhalt / Nutzung der Gäubahnstrecke in Stuttgart für künftige Schienenverkehre											
Gäubahn	72	Partieller Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Rohr - Herrenberg								x	x		x
Gäubahn	42	ABS Stuttgart - Singen - Zürich (Gäubahn südlich der Region Stuttgart)				x	x		x	x	x		x
Gäubahn	23	Verbesserungen im Fernverkehr auf der Gäubahn (Interims-Konzept DB AG und Land ab 2017)									(nein, da Nr.3)	(nein, da Nr.3)	(nein, da Nr.3)
Gäubahn	73	Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen [1)]								x	x		x
Frankenbahn	59	Regionalhalt in Stuttgart-Zuffenhausen oder -Feuerbach				x	x		x		x		x
Frankenbahn	74	Regionalhalt Gemmrigheim								x			
Murrbahn	4	Wiederherstellung Kreuzungsbahnhof Fornsbach	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Murrbahn	116 *	Nachrüstung von Doppelspurinseln (z.B. 3 km) auf der Strecke Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental											
Remsbahn	114 *	Neubau eines Überwerfungsbauwerks in Fellbach zur Behebung des Kreuzungskonfliktes zwischen der S-Bahn in Richtung Backnang und dem Regionalverkehr in Richtung Schorndorf											
Remsbahn	71	Partieller Ausbau der Remsbahn im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf								x	x		x
Remsbahn	121 *	Planfreie Ausgestaltung des Abzweigs Nürnberger Straße (bei IR-Kurve Bad Cannstatt)											
Remsbahn / Murrbahn	43	Neigetechnik-Ausbau Stuttgart – Nürnberg und Angebotsverbesserungen (stündliche Bedienung, Tagesrandlagen)				x	x		x	x	x		x

* Die Maßnahme wurde nicht in den Szenarien untersucht, sondern einer kursorischen Prüfung unterzogen

A3.1.2 S-Bahn

Linie	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
S 1-6	32	Tägliche Frühanbindung des Flughafens (eine zusätzliche Fahrt der S 3 mit Zubringern bei den anderen Linien) [1)]			x	x	x	x	x	x	x		x
S 1-6	49	Nachtverkehr im Stundentakt an Werktagen				x	x		x	x	x		x
S 1-6	111 *	Ausbau S-Bahnstation Mittnachtstraße											
S 1-6	112 *	Leistungssteigerung auf der Stammstrecke durch Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) alternativ durch Bau eines 3. Gleises											
S 1-6	113 *	Beschleunigung des Fahrgastwechsels in der Station Hauptbahnhof (tief) z. B. durch zusätzliche Außenbahnsteige											
S 1-6	7	Harmonisierung Beginn und Ende morgendliche und abendliche HVZ	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
S 1-6	8	Nachtverkehr mit 3 Fahrten je Nacht am Wochenende	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
S 1-6	26	Ausdehnung des 15-Minuten-Taktes morgens und abends		x	x	x	x	x	x	x	x		x
S 1-6	27	Nachtverkehr im Stundentakt am Wochenende		x	x	x	x	x	x	x	x		x
S 1	76	Verlängerung Herrenberg - Eutingen - Nagold								x			
S 1	66	Verlängerung Herrenberg - Bondorf				x	x		x				
S 1	115 *	Bahnsteignahes Umsetzgleis Plochingen											
S 1	47	S-Bahnsüdumfahrung Wendlingen				x	x		x	x			
S 1	83	S-Bahnhaltestelle Wendlingen-Ost (Speckweg)								x			
S 1	24	Verlängerung ins Filstal bis Göppingen		x	x	x	x	x	x	x			
S 1	31	Verlängerung ins Filstal bis Süßen			x	x	x	x	x	x			
S 1	64	Verlängerung ins Filstal bis Geislingen				x	x		x				
S 1	78	Verlängerung ins Filstal bis Donzdorf								x			
S 1	29	Ergänzung der Bedienung der „kleinen“ S 1 Herrenberg - Plochingen		x	x	x	x	x	x	x	x		x
S 1	9	Verlängerung von in Böblingen endenden Zwischentaktzügen bis Herrenberg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
S 2	25	Verlängerung Neuhausen a.d.F.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
S 2	40	Verlängerung Neuhausen a.d.F. - Wolfschlugen - Nürtingen			x								
S 2	62	Verlängerung Neuhausen a.d.F. - Denkendorf - Köngen - Plochingen				x	x		x				
S 2	79	Verlängerung Neuhausen a.d.F. - Wendlingen - Kirchheim u.T.								x			
S 3	80	Verlängerung Backnang - Murrhardt								x			
S 4	84	S-Bahnhaltestelle Kornwestheim-Wüstenrot								x			
S 4	81	S-Bahnhaltestelle Burgstetten-Erbstetten								x			
S 4	117 *	Bau eines Ausweichgleises mit Bahnsteig im Bahnhof Feuerbach zur Nutzung im Störfall											
S 4	5	Verlängerung nach Backnang	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
S 5	10	Taktverdichtung abends	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Linie	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
S 5	39	Verlängerung nach Vaihingen a.d.Enz			x								
S 5	65	Verlängerung nach Enzweihingen				x	x		x				
S 5	75	Verlängerung nach Kirchheim a. N.								x			
S 5	85	S-Bahnhaltestelle Ludwigsburg-Nord / Tammerfeld								x			
S 6	28	Ergänzungs- / Andienungsverkehr S 6 - S 60		x	x	x	x	x	x	x			
S 60	6	S 60 Renningen - Böblingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
S 60	82	S-Bahnhaltestelle Sindelfingen-West								x			
S 60	67	S-Bahnhaltestelle Magstadt-West				x	x		x				
S nn	77	Tangentiale Böblingen - Nürtingen							x	x	x		x
S nn	60	Tangentiale Sindelfingen – Kirchh. u.T.				x	x		x				
S nn	63	Tangentiale Ludwigsburg – Kirchh. u.T.				x	x		x				
S nn	48	Tangentiale Ludwigsburg - Donzdorf				x	x		x	x			
S nn	46	Verbindungsspange im Bereich des Flughafens zw. der Filderbahn / Station Terminal / Drittes Gleis) und der NBS nach Wendlingen				x	x		x	x			
S nn	61	Goldbergspange in Sindelfingen				x	x		x				
S nn	45	Nordkreuz (T-Spange, Anbindung der Gäubahn)				x	x		x	x			
S nn	122 **	Schienenverbindung Filder - Neckartal											

* Die Maßnahme wurde nicht in den Szenarien untersucht, sondern einer kursorischen Prüfung unterzogen

** Die Maßnahme wurde nicht in den Szenarien untersucht, sondern stellt ein Ergebnis der Machbarkeitsstudie „Bessere Anbindung des Filderbereichs an den SPNV“ dar

1) die Einführung im Dezember 2018 ist beschlossen

A3.1.3 Nebenbahnen

Strecke	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
Ammertalbahn	52	Angebotsverbesserungen und Ausbau				x	x		x	x	x		x
Bottwartalbahn	50	Reaktivierung Marbach-Beilstein				x	x		x	x	x		x
Bottwartalbahn	88	Verlängerung ins Schozachtal								x			
Schönbuchbahn	18	Ausbau und Elektrifizierung mit Fahrzeitverkürzung und 15-Minuten-Takt	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Hohenstaufenbahn	87	Schienenverbindung Göppingen – Schw. Gmünd								x			
Schusterbahn	34	Stundentakt Kornwestheim – Untertürkheim (optional Verlängerung nach Ludwigsburg und / oder Esslingen)			x	x	x	x	x	x			
Schwarzwaldbahn	86	Schienenverbindung Weil der Stadt - Calw								x			
Schwarzwaldbahn	44	RE-Linie Weil der Stadt - Stuttgart (einzelne Züge in Lastrichtung)				x	x		x	x			
Strohgäubahn	11	Nebenbahnvariante Strohgäubahn (Heimerdingen - Korntal)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Strohgäubahn	33	Verlängerung bis Stuttgart-Feuerbach			x	x	x	x	x	x			
Strohgäubahn	89	Verlängerung bis - Weissach								x			
Tälesbahn	53	Verlängerung nach Wendlingen				x	x		x	x			
Voralbbahn	51	Schienenverbindung Göppingen - Bad Boll - Kirchheim u.T.				x	x		x	x			
Wieslauftalbahn	68	Verlängerung nach Welzheim				x	x		x				

A3.1.4 Stadtbahn

Linie	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
U 1	118 *	Ausbau der Haltestellen zwischen Fellbach und S-Heslach für den Betrieb mit 80 m-Zügen											
U 2 / U 19	56	Verlängerung Stuttgart-Neugereut - Fellbach-Oeffingen				x	x		x	x	x		x
U 3 / U 8	37	Verlängerung Vaihingen-West			x	x	x	x	x	x	x		x
U 3	41	Anbindung Universität Hohenheim			x								
U 3	92	Verbindung Stuttgart-Degerloch - Hoffeld - Asemwald - Birkach - Plieningen							x	x			
U 4	57	Verlängerung Hölderlinplatz - Schwabstraße				x	x		x	x	x		x
U 5	17	Verlängerung bis Neuer Markt	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
U 5	30	Verlängerung Neuer Markt - Echterdingen		x	x	x	x	x	x	x	x		x
U 5b	120 *	Direkte Stadtbahnverbindung Plieningen / Birkach / Universität Hohenheim - Innenstadt (mittels Übereckverbindung Möhringen)											
U 6	12	Verlängerung (Möhringen -) Fasanenhof - Messe / Flughafen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
U 7	55	Verlängerung Nellingen - Esslingen				x	x		x	x	x		x
U 7	93	Lückenschluss Mönchfeld-Mühlhausen								x			
U 11	90	Anbindung Stuttgart-Neckarpark - "Große Lösung"								x			
U 12	13	Stadtbahntrasse Hauptbahnhof - S21-Gelände - Nordbahnhof - Löwentor - Hallschlag - Münster	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
U 12	14	Trasse Wallgraben - Dürrlewang	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
U 12	16	Stadtbahn Dürrlewang - Remseck	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
U 13	70	Stadtbahn Pfostenwäldle - Strohgäubahn (Bhf Korntal)				x	x		x				
U 13	38	Anbindung Weilimdorf S-Bahnhof und Gewerbegebiet an das Stadtbahnnetz			x	x	x	x	x	x			
U 15	15	Verlängerung U 15 Stammheim	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
U 15	91	Verlängerung Stammheim - Kornwestheim-West - Ludwigsburg								x			
U 15	58	Verlängerung Stuttgart-Heumaden - Ostfildern Ruit - Ostfildern-Kemnat				x	x		x	x			
U 16	119 *	Fellbach über Bad Cannstatt und Feuerbach nach Giebel											
U 19	69	Stadtbahnverlängerung bis Mercedes-Benz-Werk und -Museum				x	x		x		x		x
U nn	36	Stadtbahn im Raum Ludwigsburg			x	x	x	x	x	x	x		x
U nn	54	Stadtbahn im Raum Ludwigsburg - Ast Ludwigsburg – Waiblingen				x	x		x	x	x		x
U nn	96	Stadtbahn im Raum Ludwigsburg - Ast Möglingen - Schwieberdingen								x			
U nn	94	Stadtbahn Ostendstraße - Schlossgarten - Gäubahn								x			
U nn	95	Anbindung Stuttgart-Burgholzhof								x			

* Die Maßnahme wurde nicht in den Szenarien untersucht, sondern einer kursorischen Prüfung unterzogen

A3.1.5 Busverkehr

Raum	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
Backnang	19	Anpassungen zur S4-Verlängerung	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sindelfingen	20	Anpassungen zur S 60	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Winnenden	21	Buskonzept Winnenden (in Verbindung mit neuem KKH)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Region Stuttgart	22	Anpassungen regionales Nachtbusnetz	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

A3.2 Maßnahmen im Straßenverkehr

A3.2.1 Autobahnen

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
A 6	212	Ausbau AK Weinsberg - AK Feuchtwangen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 8	213	Ausbau AS Pforzheim-Süd - AS Heimsheim	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 8	202	Streckenbeeinflussungsanlage AD Leonberg - AS Wendlingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 8	214	Verflechtungsstreifen AK Stuttgart - AS Leonberg-Ost	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 8	215	Temporäre Seitenstreifenfreigabe AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 8	284	Ausbau AD Leonberg - AK Stuttgart				x		x	x	x	x		x
A 8	285	Ausbau AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch				x		x	x	x	x		x
A 8	331	Ausbau AS Stuttgart-Degerloch - AS Esslingen							x	x	x		x
A 8	332	Ausbau AS Esslingen - AS Wendlingen							x	x	x		x
A 8	218	Erweiterung AS Esslingen (Halbanschluss Neuhausen)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 8	216	Ausbau Gruibingen - AS Mühlhausen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 8	286	Neubau AS Mühlhausen – AS Hohenstadt (Albaufstieg)				x		x	x	x	x		x
A 8	217	Ausbau Hohenstadt - AS Ulm-West	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 81	203	Streckenbeeinflussungsanlage Engelbergtunnel - AS Mundelsheim	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 81	287a	Ausbau Pleidelsheim - Ludwigsburg-Nord (- Zuffenhausen)				x		x	x	x	x		x
A 81	287b	Ausbau (Pleidelsheim -) Ludwigsburg-Nord - Zuffenhausen				x		x	x	x	x		x
A 81	219	Temporäre Seitenstreifenfreigabe AS Ludwigsburg-Nord - AS Stuttgart-Zuffenhausen	x	x	x	x	x	x	x	x	(nein, da 287)	x	(nein, da 287)
A 81	317	Ausbau AS Ludwigsburg-Süd (an heutiger Stelle)				x		x					
A 81	333	Ausbau AS Ludwigsburg-Süd (mit Verlegung nach Süden)								x			
A 81	334	Neubau AS Ditzingen								x	x		x

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
A 81	222	AK Stuttgart - AS Sindelfingen/Ost (6 streifiger Ausbau mit Verflechtungsstreifen)	x	x	x	x	x	x	x	x	(nein, da 288)	x	(nein, da 288)
A 81	288	AK Stuttgart - AS Sindelfingen/Ost (8-streifiger Ausbau)				x		x	x	x	x		x
A 81	221	Ausbau AS Sindelfingen-Ost - AS Böblingen-Hulb (inkl. Vollausbau AS Böblingen-Ost und Umbau AS Sindelfingen-Ost zu Richtungsanschluss)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 81	220	Ausbau Böblingen-Hulb - Gärtringen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
A 81	224	Ausbau AS Rottenburg a.Neckar	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

A3.2.2 Bundesstraßen

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
Alle 4-streifigen	201	Lkw-Maut - Erweiterung auf 4-streifige Bundesstraßen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 10	301	Ausbau / Ertüchtigung Anschlussstellen Vaihingen a.d.Enz-West und -Mitte				x		x		x			
B 10	225	Verlegung Enzweihingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 10	335	Enzweihingen - Schwieberdingen							x	x	x		x
B 10	262	Schwieberdingen – Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)		x	x	x	x	x	x	x	x		x
B 10	289	Stuttgart-Zuffenhausen - Neuwirtshaus				x		x	x	x	x		x
B 10	271	Vollausbau Anschluss Stuttgart-Neuwirtshaus / Korntal			x	x	x	x	x	x			
B 10	290	Anschluss Gewerbegebiet Feuerbach im Bereich Friedrichswahl (MEA-Brücke)				x		x		x			
B 10	226	Rosensteintunnel	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 10	270	Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - Esslingen - Plochinger Dreieck			x	x	x	x	x	x	x		x
B 10	300	Ausbau des neuen Anschlusses Göppingen-Zentrum / Berufsschulzentrum Öde zum Vollanschluss mit Verbindung zur L 1214 in südliche Richtung				x		x	x	x	x		x
B 10	227	Göppingen/O - Süßen/O; OU Salach u. Süßen (m.B 466) 2.+ 5. BA	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 10	228	Süßen/O - Gingen/O	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 10	272	Gingen/O – Geislingen/M			x	x	x	x	x	x	x		x
B 10	292	Geislingen/M - Geislingen/O				x		x		x	x		x
B 14	294	Umfahrung Sulzbach a.d.Murr				x		x	x	x			
B 14	273	Umfahrung Oppenweiler			x	x	x	x	x	x	x		x
B 14	230	Ausbau Nellmersbach - Backnang-West, Abschnitt Waldrems - Backnang-West (hier provisorischer Ausbau AS Backnang-Mitte; 4-streifiger Gesamtausbau ist in Nr. 263 abgebildet)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
B 14	263	Ausbau Nellmersbach - Backnang-West, Abschnitt Waldrems - Backnang-West (4-streifiger Gesamtausbau von Maßnahme 230)		x	x	x	x	x	x	x	x		x
B 14	229	Ausbau Nellmersbach - Backnang-West, Abschnitt Nellmersbach - Waldrems	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 14	319	Verbindung B 10 - A 8 (Filderaufstieg mit kurzen Tunneln bei Heumaden, Riedenberg und Kemnat)				x		x			(nein, da 345)		(nein, da 345)
B 14	345	Verbindung B 10 - A 8 (Filderaufstieg mit langem Tunnel B 14 - B 27)							x	x	x		x
B 14	293	Anschluss der Büsnauer Straße in Stuttgart				x		x		x	x		x
B 27	274	Umfahrung Kirchheim a. Neckar			x	x	x	x	x	x			
B 27	318	Ludwigsburg-Eglosheim, Entlastung durch autobahnparallele Hirschbergtrasse zw. AS Ludwigsburg-Süd und -Nord mit neuer bahnparalleler Verbindung B 27 – Hirschbergtrasse (Variante H4-B4)				x		x					
B 27	337	Ludwigsburg-Eglosheim, Tunnel								x	x		x
B 27	275	Ausbau Aich - Leinfelden-Echterdingen			x	x	x	x	x	x	x		x
B 27	204	Zuflussdosierung AS Bonlanden, Plattenhardt und Stetten	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 27	295	Komplettierung der Verknüpfung in Aichtal (mit B 312)				x		x		x			
B 28	231	Ausbau Herrenberg - Jettingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 28	302	Anbindung der K 1040 in Herrenberg				x		x		x			
B 28	232	Umfahrung Metzingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 29	338	Verbindung Waiblingen/Fellbach - Ludwigsburg / Kornwestheim (3-streifig)								x	x		x
B 29	338a	Verbindung Waiblingen/Fellbach – Ludwigsburg / Kornwestheim (4-streifig)									(nein, da 338)		(nein, da 338)
B 29	233	Ortsumfahrung Schwäbisch Gmünd	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 295	315	Altstadttunnel Leonberg				x		x	x	x	x		x
B 295	234	Lückenschluss bei Renningen (mit B 464)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 295 / L 343	391 *	Umfahrung Heilig-Kreuz-Kapelle in Weil der Stadt											
B 296	296	Umfahrung Herrenberg-Oberjesingen				x		x		x			
B 297	235	Umfahrung Lorch	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 297	303	Lokale Entlastung Wäschenbeuren				x		x		x			
B 297	282	Lokale Entlastung Rechberghausen			x					x	x		x
B 297	329	Ostumfahrung Göppingen als Verbindung B 297 - L 1219 - B 10				x		x					
B 297	339	Umfahrung Albershausen								x	x		x
B 297	340	Umfahrung Nürtingen-Reudern								x	x		x
B 297	341	Umfahrung Nürtingen-Neckarhausen								x			
B 297	297	Umfahrung Neckartailfingen (2. BA)				x		x		x			
B 312	343	Beidseitiger Anschluss der L 1185 bei Aichtal								x			

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
B 312	342	Teilanschluss östlich des Baugebietes „Hinter Holz“ in Neckartenzlingen								x			
B 313	236	Umfahrung Grafenberg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 464	237	Renningen - Sindelfingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 464	392 *	Kreuzungsfreier Anschluss Richtung Böblingen am Holzgerlinger First											
B 464	238	n Holzgerlingen - s Holzgerlingen ("Altdorfer Kreuzung")	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 465	393 *	Vierstreifiger Ausbau, zumindest bauliche Ertüchtigung der Knoten-punkte bei Dettingen u. T.											
B 465	276	Umfahrung Owen			x	x	x	x	x	x	x		x
B 465	298	Umfahrung Lenningen				x		x		x			
B 466	239	Süßen - w Donzdorf	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
B 466	344	Umfahrung Böhmenkirch								x	x		x

* Die Maßnahme wurde nicht in den Szenarien untersucht, sondern einer kursorischen Prüfung unterzogen

A3.2.3 Landesstraßen

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
L 1066	347	Umfahrung Murrhardt								x			
L 1100	240	Umfahrung Ilsfeld	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1100	349	Ausbau Murr - Marbach a.N.								x			
L 1106	350	Umfahrung Freudental								x			
L 1107	277	Umfahrung Bönnigheim			x	x	x	x	x	x			
L 1107	351	Umfahrung Erligheim								x			
L 1107	304	Nordost-Umfahrung Löchgau				x		x		x			
L 1107	328	Bietigheim-Bissingen Westumfahrung ortsnah				x		x	x		x		x
L 1107	374	Bietigheim-Bissingen Westumfahrung ortsfern								x	(nein, da 328)		(nein, da 328)
L 1107	394 *	Anbau einer Busspur zwischen Bön-nigheim und Bietigheim-Bissingen											
L 1110	395 *	Ausbau Südtangente Bietigheim-Bissingen											
L 1113	352	Umfahrung Besigheim-Schimmelfeld								x			
L 1115	278	Ausbau Backnang - AS Mundelsheim			x	x	x	x	x	x	x		x
L 1124	353	Umfahrung Marbach-Rielingshausen								x			
L 1125	280	Ingersheim, Pleidelsheim, Freiberg u. Bietigheim-Bissingen, Stufe 1 des interkomm. Verkehrskonzeptes (Halb-anschluss Freiberg, Verlegung L 1113, Teilortsumfahrung Ingersheim, Lkw-Sperrung entlang L 1125 und in Frei-berg, Schwörer-Trasse Freiberg)			x	x	x	x	x	x			
L 1125	309	Ingersheim, Pleidelsheim, Freiberg u. Bietigheim-Bissingen, Stufe 2 des interkomm. Verkehrskonzeptes (Nordostumfahrung Pleidelsheim, Ost- oder Nordwestumfahrung Freiberg)				x		x		x			

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
L 1125	299	Umfahrung Uhingen-Holzhausen mit Vollanschluss B 10 / B 297 Uhingen Mitte				x		x		x			
L 1127	305	Umfahrung Affalterbach				x		x		x			
L 1127	264	Ausbau Winnenden - Affalterbach		x	x	x	x	x	x	x			
L 1136	381	Verbindung L 1136 - L 1140 am nördlichen Ortsrand von Hemmingen								x			
L 1138	241	Nordumfahrung Benningen incl. neuer Neckarbrücke	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1138	379	Südumfahrung Asperg								x			
L 1140	283	neue Neckarbrücke bei Remseck (ortsnahe Lösung / Westrandbrücke)			x								
L 1140	279	Ausbau Winnenden - Schwaikheim			x	x	x	x	x	x			
L 1148	348	Umfahrung Rudersberg								x			
L 1148	355	Umfahrung Rudersberg-Schlechtbach								x			
L 1148	356	Umfahrung Rudersberg-Michelau								x			
L 1148	242	Umfahrung Miedelsbach	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1148	243	Umfahrung Haubersbronn	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1150	354	Umfahrung Winterbach							x	x			
L 1150	357	Umfahrung Welzheim-Breitenfürst								x	x		x
L 1150	244	Umfahrung Haubersbronn/Nord	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1155	320	Umfahrung Alfdorf				x		x					
L 1177	245	Umfahrung Heimerdingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1179	261	Querspange Rutesheim-Perouse	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1180	396 *	Verlängerung der Rechtsabbiegespur an der Anschlussstelle Rutesheim der A 8 in Richtung Stuttgart											
L 1182	380	Weil der Stadt, Umfahrung Hausen und Merklingen								x			
L 1182	246	Nordumfahrung Darmsheim	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1185	306	Umfahrung Nürtingen-Oberensingen (Tunnellösung)				x		x		x	x		x
L 1189	247	Südumfahrung Magstadt	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1192	358	Rückbau auf 6,5 m in Reichenbach a.d.Fils (Stuttgarter und Ulmer Straße)								x			
L 1192/L 1202	248	Knotenpunktsertüchtigung zwischen A 8 und B 10	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1192/L 1204	249	Südumgehung Plieningen, BA II	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1197	321	Neckarquerung (südlich Remseck-Aldingen)				x		x	x		(nein, da 338)		(nein, da 338)
L 1200	322	Nordumfahrung Wendlingen				x		x					
L 1200	360	Südumfahrung Kirchheim u. T.-Ötlingen								x			
L 1200	327	Kirchheim u.Teck Verbindung B 465 – L 1200				x		x					
L 1200	323	Umfahrung Weilheim a.d.Teck				x		x					
L 1200	359	Entlastungsstraßenkonzeption Weilheim an der Teck								x	x		x
L 1201	361	Umfahrung Plochingen-Stumpenhof (Stumpenhofauffahrt)								x	x		x
L 1201	324	Umfahrung Hochdorf				x		x					
L 1201	362	Umfahrung Notzingen								x			

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
L 1204	307	Verlegung nördl. von Neuhausen (Variante I), Autobahnparallele (Nordumfahrung Neuhausen a.d.F.)				x		x	x	x	x		x
L 1205	363	Umfahrung Wolfschlugen								x			
L 1208	308	Leinfelden-Echterdingen, Verbindung Nord-Süd-Straße - L 1208				x		x		x			
L 1209	346	Verbindung A 8 - B 27 östlich des Flughafens (Umfahrung Sielmingen)								x	x		x
L 1214	250	Umfahrung Jebenhausen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1214	325	Umfahrung Bezgenriet				x		x			x		x
L 1217	364	Umfahrung Heiningen								x	x		x
L 1218	365	Umfahrung Göppingen-Holzheim								x			
L 1250	251	Beseitigung der Bahnübergänge in Oberboihingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
L 1250	366	Umfahrung Nürtingen-Zizishausen								x			

* Die Maßnahme wurde nicht in den Szenarien untersucht, sondern einer kursorischen Prüfung unterzogen

A3.2.4 Kreis- und Gemeindestraßen

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
K 1013	367	B-Plan „Verbesserung der Verkehrs-verhältnisse Perouse mit Lärmschutz“								X			
K 1013	252	Ausbau Malmsheim - Perouse	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
K 1029/ K 1049/ K 1069	260	Neuordnung des Straßennetzes im Bereich Nordumfahrung Herrenberg: Abstufung der K 1029, K 1043, K 1069 und der GVS Oberjesingen - Nufringen	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
K 1030	253	Umfahrung Oberjettingen	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
K 1045	368	Verlegung des Anschlusses an die B 14 in Nufringen								X			
K 1057	313	Böblingen / Sindelfingen, Netzkonzep-tion-Ost (Anbindung K 1055 u. K 1057 an voll ausgebaute AS Böblingen-Ost)				x		x	x	X			
K 1057	310	Verlängerung Schönaich bis zur L 1185				x		x		X			
K 1066	369	Umfahrung Aidlingen								X			
K 1081	254	Umfahrung Herrenberg-Nord mit Verlängerung Zeppelinstraße und Umfahrung Affstätt	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
K 1402	255	Umfahrung Donzdorf	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
K 1404	370	Nordwestumfahrung Salach								X			
K 1667	311	Tunnel Hochberg				x		x		X			
K 1705	371	Umfahrung Markgröningen - 3. BA zw. K 1671 und L 1141								X	x		x
K 1846	256	Ausbau Nellmersbach – Erbstetten	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
K 1850	376	Schwaikheim, Südumfahrung								X	x		x
K 1862	312	Umfahrung Weinstadt-Beutelsbach				x		x	x	X			
K 1880	372	Westumfahrung Urbach								X			
K 1881	257	Beseitigung Bahnübergang Schorndorf - Urbach	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
K 1881	326	Urbach, südliche Entlastungsstraße				x		x					
K 1900	266	Ausbau Vorderwestermurr – Käsbach		x	x	x	x	x		X			

Straßenzug	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
K 1907/ K 1908	373	Weissach i.Tal, Umfahrung Unterweissach								X			
K 1914	258	Ausbau Baach – Bürg	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
K 1915	267	Ausbau Rettersburg – Öschelbronn		x	x	x	x	x		X			
Aichtal	330	Anschluss der Wohngebiete Aichtal-Rudolfshöhe und -Weckholder über die Riedstraße an die K 1225 und B 27				x		x					
Asperg	259	Asperg, Ostumfahrung	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x	x
Böblingen	314	Böblingen, Anschluss Böblingen-Hulb (Hans-Klemm-Straße) an die B 464				x		x		x			
Böblingen, Sindelfingen	269	Böblingen und Sindelfingen, Querspange		x	x	x	x	x	x	x	x		x
Göppingen	377	Anbindung des ehemaligen Flugplatzgeländes Göppingen-Nordost an die L 1219								x			
Herrenberg	375	Innenstadtentlastung Reinhold-Schick-Platz								x			
Kirchheim u. T.	378	Kirchheim u. T., Nordwesttangente								x			
Ludwigsburg	398 *	Verlängerung der Eisenbahnstraße bis zum Domertaltunnel mit Querverbindung zur Anschlussstelle der B 27 Ludwigsburg-Süd											
Magstadt	281	Osttangente (mit Schließung der Hölzertalstraße)			x	x	x	x		x			
Marbach a.N.	316	Querspange zw. K 1695 und L 1127				x		x		x			
Schlat	268	Schlat, Nordspange		x	x	x	x	x	x	x	x		x
Stuttgart	390	Ausbau / Ertüchtigung Nord-Süd-Straße											
Wernau	397 *	Fortsetzung Nordöstliche Randstraße											

* Die Maßnahme wurde nicht in den Szenarien untersucht, sondern einer kursorischen Prüfung unterzogen

A3.2.5 Flächige Verkehrsregelungen

Betroffenheit	Maßn.-Nr.	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
Lkw	205	Lenkungskonzept Schurwald (Durchfahrtsverbote)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lkw	206	Durchfahrverbot Stuttgart	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lkw	207	Durchfahrverbot Leonberg, Ditzingen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lkw	208	Durchfahrverbot Markgröningen	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lkw	209	Durchfahrverbot Pleidelsheim - Ingersheim - Freiberg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lkw	210	Durchfahrtsverbote Ludwigsburg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Geschwindigkeit	211	Geschwindigkeitsbeschränkung in Urbach	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

A3.3 Organisatorische, preis- und ordnungspolitische Maßnahmen

Verkehrssystem	Maßn.-Code	Bezeichnung	Szenario										
			Bezug	A	B	C	C1	C2	C3	D	E	F	G
Straße, Schiene	A	Streckenbeeinflussung										x	x
Straße	B	Netzbeeinflussung										x	x
Alle	C	Mobilitätsmanagement										x	x
Straße, Schiene	H	Parkraumkonzept kombiniert mit P+R-Konzept mit Lenkungswirkung										x	x
Alle	I	Förderung intermodaler Konzepte an zentralen Mobilitätspunkten										x	x
ÖV	J	Vereinfachung ÖPNV-Tarif										x	x
S-Bahn	M	Durchgängiger 15-Minuten-Takt										x	x
Fahrrad	N	Förderung des Fahrradverkehrs										x	x

A 4 Bewertung der Infrastrukturvorhaben und Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr (Maßnahmensteckbriefe)

Verzeichnis der Steckbriefe zu den Infrastrukturvorhaben und Angebotsverbesserungen im Schienenverkehr

A4.1 Maßnahmen im öffentlichen Verkehr

A4.1.1 Fern-, Regional- und Güterverkehr

Achse	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
Stuttgart-Ulm	Große Wendlinger Kurve		x					109	A4 9
Neckar- / Filstal	Südanbindung Hafenbahnanlage Stuttgart		x				x	123 *	-
Gäubahn	Erhalt / Nutzung der Gäubahnstrecke in Stuttgart für künftige Schienenverkehre						x	110	A4 11
Gäubahn	Partieller Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Rohr - Herrenberg	x					x	72	A4 13
Gäubahn	ABS Stuttgart - Singen - Zürich (Gäubahn südlich der Region Stuttgart)							42	A4 15
Gäubahn	Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen						x	73	A4 17
Frankenbahn	Regionalhalt in Stuttgart-Zuffenhausen oder -Feuerbach						x	59	A4 19
Frankenbahn	Regionalhalt Gemmrigheim				x			74	A4 21
Murrbahn	Nachrüstung von Doppelspurinseln (z.B. 3 km) auf der Strecke Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental					x		116	A4 23
Remsbahn	Neubau eines Überwerfungsbauwerks in Fellbach zur Behebung des Kreuzungskonfliktes zwischen der S-Bahn und dem Regionalverkehr					x		114	A4 25
Remsbahn	Partieller Ausbau der Remsbahn im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf					x		71	A4 27
Remsbahn	Planfreie Ausgestaltung des Abzweigs Nürnberger Straße (bei IR-Kurve Bad Cannstatt)						x	121 *	-
Remsbahn / Murrbahn	Neigetechnik-Technik-Ausbau Stuttgart - Nürnberg und Angebotsverbesserungen					x		43	A4 29

* Für diese Maßnahme liegt kein Steckbrief vor

A4.1.2 S-Bahn

Linie	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
S 1-6	Tägliche Frühanbindung des Flughafens (eine zusätzliche Fahrt der S 3 mit Zubringern bei den anderen Linien)	x	x	x	x	x	x	32	A4 31
S 1-6	Nachtverkehr im Stundentakt an Werktagen	x	x	x	x	x	x	49	A4 33
S 1-6	Ausbau S-Bahnstation Mittnachtstraße						x	111	A4 35
S 1-6	Leistungssteigerung auf der Stammstrecke durch Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) alternativ durch Bau eines 3. Gleises						x	112	A4 37
S 1-6	Beschleunigung des Fahrgastwechsels in der Station Hauptbahnhof (tief) z. B. durch zus. Außenbahnsteige						x	113	A4 39
S 1	Verlängerung Herrenberg - Eutingen - Nagold	x						76	A4 41
S 1	Verlängerung Herrenberg - Gäufelden - Bondorf	x						66	A4 43
S 1	Bau eines bahnsteignahen Umsetzgleises im Bhf Plochingen		x					115	A4 45
S 1	S-Bahnsüdumfahrung Wendlingen		x					47	A4 47
S 1	S-Bahnhaltestelle Wendlingen-Ost (Speckweg)		x					83	A4 49
S 1	Verlängerung ins Filstal bis Göppingen			x				24	A4 51
S 1	Verlängerung ins Filstal bis Süßen			x				31	A4 53
S 1	Verlängerung ins Filstal bis Geislingen			x				64	A4 55
S 1	Verlängerung ins Filstal bis Donzdorf			x				78	A4 57
S 2	Verlängerung Neuhausen a.d.F.		x					25	A4 59
S 2	Verlängerung Neuhausen a.d.F. - Wolfschlugen - Nürtingen		x					40	A4 61
S 2	Verlängerung Neuhausen a.d.F. - Denkendorf - Plochingen		x					62	A4 63
S 2	Verlängerung Neuhausen a.d.F. - Kirchheim u.T.		x					79	A4 65
S 3	Verlängerung Backnang - Murrhardt					x		80	A4 67
S 4	S-Bahnhaltestelle Kornwestheim-Wüstenrot				x			84	A4 69
S 4	S-Bahnhaltestelle Burgstetten-Erbstetten					x		81	A4 71
S 4	Bau eines Ausweichgleises mit Bahnsteig im Bahnhof Feuerbach zur Nutzung im Störfall						x	117	A4 73
S 5	Verlängerung nach Vaihingen a.d.Enz				x			39	A4 75
S 5	Verlängerung nach Enzweihingen				x			65	A4 77
S 5	Verlängerung nach Kirchheim a. N.				x			75	A4 79
S 5	S-Bahnhaltestelle Ludwigsburg-Nord / Tammerfeld				x			85	A4 81
S 6	Ergänzung- / Andienungsverkehr S 6 - S 60	x						28	A4 83
S 60	S-Bahnhaltestelle Sindelfingen-West	x						82	A4 85
S 60	S-Bahnhaltestelle Magstadt-West	x						67	A4 87
S nn	Tangentiale Böblingen - Nürtingen	x	x					77	A4 89
S nn	Tangentiale Sindelfingen - Kirchheim u.T.	x	x					60	A4 91
S nn	Tangentiale Ludwigsburg - Kirchheim u.T.		x		x		x	63	A4 93
S nn	Tangentiale Ludwigsburg - Donzdorf		x	x	x		x	48	A4 95
S nn	Verbindungsspange im Bereich Flughafen zw. der Filderbahn / Station Terminal / Drittes Gleis und NBS nach Wendlingen		x				x	46	A4 97
S nn	Goldbergspange in Sindelfingen	x						61	A4 99
S nn	Nordkreuz (T-Spange, Anbindung der Gäubahn)						x	45	A4 101
S nn	Schienenverbindung Filder - Neckartal	x	x				x	122 *	-

* Für diese Maßnahme liegt kein Steckbrief vor

A4.1.3 Nebenbahnen

Strecke	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
Ammertalbahn	Angebotsverbesserungen und Ausbau	x						52	A4 103
Bottwartalbahn	Reaktivierung Marbach-Beilstein				x			50	A4 105
Bottwartalbahn	Verlängerung ins Schozachtal							88	A4 107
Schönbuchbahn	Ausbau und Elektrifizierung mit Fahrzeitverkürzung und 15-Minuten-Takt	x						18	A4 109
Hohenstaufenbahn	Schienenverbindung Göppingen – Schw. Gmünd			x				87	A4 111
Schusterbahn	Stundentakt Kornwestheim - Untertürkheim (optional Verlängerung nach Ludwigsburg und / oder Esslingen)				x		x	34	A4 113
Schwarzwaldbahn	Schienenverbindung Weil der Stadt - Calw	x						86	A4 115
Schwarzwaldbahn	RE-Linie Weil der Stadt - Stuttgart (einzelne Züge in Lastrichtung)	x			x		x	44	A4 117
Strohgäubahn	Verlängerung bis Stuttgart-Feuerbach				x		x	33	A4 119
Strohgäubahn	Verlängerung bis - Weissach	x			x			89	A4 121
Tälesbahn	Verlängerung nach Wendlingen		x					53	A4 123
Voralbbahn	Schienenverbindung Göppingen - Bad Boll - Kirchheim u.T.		x	x				51	A4 125
Wieslauftalbahn	Verlängerung nach Welzheim					x		68	A4 127

A4.1.4 Stadtbahn

Linie	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
U 1	Ausbau der Haltestellen zwischen Fellbach und S-Heslach für den Betrieb mit 80 m-Zügen					x	x	118 *	-
U 2 / U 19	Verlängerung Stuttgart-Neugereut - Fellbach-Oeffingen					x	x	56	A4 129
U 3 / U 8	Verlängerung Vaihingen-West						x	37	A4 131
U 3	Anbindung Universität Hohenheim						x	41	A4 133
U 3	Verbindung Stuttgart-Degerloch - Hoffeld - Asemwald - Birkach - Plieningen						x	92	A4 135
U 4	Verlängerung Hölderlinplatz - Schwabstraße						x	57	A4 137
U 5	Verlängerung bis Neuer Markt		x					17	A4 139
U 5	Verlängerung Neuer Markt - Echterdingen		x					30	A4 141
U 5b	Stadtbahnlinie Plieningen / Birkach / Univ. Hohenheim - Innenstadt (mittels Übereckverbindung Möhringen)						x	120 *	-
U 6	Verlängerung Fasanenhof - Messe / Flughafen		x				x	12	A4 143
U 7	Verlängerung Nellingen - Esslingen		x					55	A4 145
U 7	Lückenschluss Mönchfeld-Mühlhausen						x	93	A4 147
U 11	Anbindung Stuttgart-Neckarpark - "Große Lösung"						x	90	A4 149
U 13	Stadtbahn Pfostenwäldle - Strohgäubahn (Bhf Korntal)				x		x	70	A4 151
U 13	Anbindung Weilimdorf S-Bahnhof und Gewerbegebiet an das Stadtbahnnetz						x	38	A4 153
U 15	Verlängerung Stammheim - Kornwestheim-W – Ludwigsb.				x		x	91	A4 155
U 15	Verlängerung Heumaden - Ruit - Kemnat		x				x	58	A4 157
U 16	Fellbach über Bad Cannstatt u. Feuerbach nach Giebel					x	x	119 *	-
U 19	Verlängerung bis Mercedes-Benz-Werk und -Museum						x	69	A4 159
U nn	Stadtbahn Raum Ludwigsburg				x			36	A4 161
U nn	Stadtbahn Raum Ludwigsburg - Ast nach Waiblingen				x	x		54	A4 163
U nn	Stadtbahn Raum Ludwigsburg - Ast nach Schwieberdingen				x			96	A4 165
U nn	Stadtbahn Ostendstraße - Schlossgarten - Gäubahn						x	94	A4 167
U nn	Anbindung Stuttgart-Burgholzhof						x	95	A4 169

* Für diese Maßnahme liegt kein Steckbrief vor

A4.2 Maßnahmen im Straßenverkehr

A4.2.1 Autobahnen

Straßen-zug	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	x					x	284	A4 171
A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart-Degerloch						x	285	A4 173
A 8	AS Stuttgart-Degerloch - AS Esslingen		x				x	331	A4 175
A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen		x					332	A4 177
A 8	AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albaufstieg)			x				286	A4 179
A 81	Pleidelsheim - Ludwigsburg-Nord (- Zuffenhausen)				x			287a	A4 181
A 81	(Pleidelsheim -) Ludwigsburg-Nord - Zuffenhausen				x			287b	A4 183
A 81	Temporäre Seitenstreifenfreigabe AS Ludwigsburg-Nord - AS Stuttgart-Zuffenhausen				x			219	A4 185
A 81	Ausbau AS Ludwigsburg-Süd (an heutiger Stelle)				x			317	A4 187
A 81	Ausbau AS Ludwigsburg-Süd (mit Verlegung nach Süden)				x			333	A4 189
A 81	Neubau AS Ditzingen				x			334	A4 191
A 81	AK Stuttgart - AS Sindelfingen/Ost (6 streifiger Ausbau mit Verflechtungsstreifen)	x						222	A4 193
A 81	AK Stuttgart - AS Sindelfingen/Ost (8-streifiger Ausbau)	x						288	A4 195
A 81	AS Sindelfingen-Ost - AS Böblingen-Hulb (inkl. Vollausbau AS Böblingen-Ost und Umbau AS Sindelfingen-)	x						221	A4 197
A 81	AS Ausbau AS Rottenburg a. Neckar	x						224	A4 199

A4.2.2 Bundesstraßen

Straßen-zug	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
B 10	Ausbau / Ertüchtigung Anschlussstellen Vaihingen a.d.Enz-West und -Mitte				x			301	A4 201
B 10	Verlegung Enzweihingen				x			225	A4 203
B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen				x			335	A4 205
B 10	Schwieberdingen – Stuttgart-Zuffenhausen (A 81)				x			262	A4 207
B 10	Stuttgart-Zuffenhausen - Neuwirtshaus				x		x	289	A4 209
B 10	Vollausbau Anschluss Stuttgart-Neuwirtshaus / Korntal						x	271	A4 211
B 10	Anschluss Gewerbegebiet Feuerbach im Bereich Friedrichswahl (MEA-Brücke)						x	290	A4 213
B 10	Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - Esslingen - Plochingen		x				x	270	A4 215
B 10	Ausbau des neuen Anschlusses Göppingen-Zentrum / Berufsschulzentrum Öde mit Verbindung zur L 1214			x				300	A4 217
B 10	Gingen/O – Geislingen/M			x				272	A4 219
B 10	Geislingen/M - Geislingen/O			x				292	A4 221
B 14	Umfahrung Sulzbach a.d.Murr					x		294	A4 223
B 14	Umfahrung Oppenweiler					x		273	A4 225
B 14	Ausbau Nellmersbach - Backnang-West, Abschnitt Waldrems - Backnang-West					x		263	A4 227
B 14	Verbindung B 10 - A 8 (Filderaufstieg mit kurzen Tunneln bei Heumaden, Riedenberg und Kemnat)		x				x	319	A4 229
B 14	Verbindung B 10 - A 8 (Filderaufstieg mit langem Tunnel B 14 - B 27)						x	345	A4 231
B 14	Anschluss der Büsnauer Straße in Stuttgart						x	293	A4 233
B 27	Umfahrung Kirchheim a. Neckar				x			274	A4 235
B 27	Ludwigsburg-Eglosheim, Entlastung durch H4 – B4				x			318	A4 237
B 27	Ludwigsburg-Eglosheim, Tunnel				x			337	A4 239

Straßen-zug	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
B 27	Ausbau Aich - Leinfelden-Echterdingen		x					275	A4 241
B 27	Komplettierung der Verknüpfung in Aichtal (mit B 312)		x					295	A4 243
B 28	Innenstadtentlastung Herrenberg Reinhold-Schick-Platz	x						375	A4 245
B 28	Anbindung der K 1040 in Herrenberg	x						302	A4 247
B 29	Verbindung Waiblingen/Fellbach – Ludwigsburg / Kornwestheim (3-streifig)				x	x	x	338	A4 249
B 29	Verbindung Waiblingen/Fellbach – Ludwigsburg / Kornwestheim (4-streifig)				x	x	x	338a	A4 251
B 295	Altstadttunnel Leonberg	x						315	A4 253
B 295	Lückenschluss bei Renningen (mit B 464)	x						234	A4 255
B 295 / L 343	Umfahrung Heilig-Kreuz-Kapelle in Weil der Stadt	x						391 *	-
B 296	Umfahrung Herrenberg-Oberjesingen	x						296	A4 257
B 297	Lokale Entlastung Wäschenbeuren			x				303	A4 259
B 297	Lokale Entlastung Rechberghausen			x				282	A4 261
B 297	Ostumfahrung Göppingen als Verbindung B 297 - L 1219 - B 10			x				329	A4 263
B 297	Umfahrung Albershausen			x				339	A4 265
B 297	Umfahrung Nürtingen-Reudern		x					340	A4 267
B 297	Umfahrung Nürtingen-Neckarhausen		x					341	A4 269
B 297	Umfahrung Neckartailfingen (2. BA)		x					297	A4 271
B 312	Beidseitiger Anschluss der L 1185 bei Aichtal		x					343	A4 273
B 312	Teilanschluss östlich des Baugebietes „Hinter Holz“ in Neckartenzlingen		x					342	A4 275
B 464	Böblingen, Anschluss Böblingen-Hulb (Hans-Klemm-Str.)	x						314	A4 277
B 464	Kreuzungsfreier Anschluss Richtung Böblingen am Holzgerlinger First	x						392 *	-
B 465	Vierstreifiger Ausbau, zumindest bauliche Ertüchtigung der Knotenpunkte bei Dettingen u. T.		x					393 *	-
B 465	Umfahrung Owen		x					276	A4 279
B 465	Umfahrung Lenningen		x					298	A4 281
B 466	Umfahrung Böhmenkirch			x				344	A4 283

* Für diese Maßnahme liegt kein Steckbrief vor

A4.2.3 Landesstraßen

Straßen-zug	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
L 1066	Umfahrung Murrhardt					x		347	A4 285
L 1100	Ausbau Murr - Marbach a.N.				x			349	A4 287
L 1106	Umfahrung Freudental				x			350	A4 289
L 1107	Umfahrung Bönnigheim				x			277	A4 291
L 1107	Umfahrung Erligheim				x			351	A4 293
L 1107	Nordost-Umfahrung Löchgau				x			304	A4 295
L 1107	Bietigheim-Bissingen Westumfahrung ortsnah				x			328	A4 297
L 1107	Bietigheim-Bissingen Westumfahrung ortsfern				x			374	A4 299
L 1107	Anbau einer Busspur Bönnigheim - Bietigheim-Bissingen				x			394 *	-
L 1110	Ausbau Südtangente Bietigheim-Bissingen				x			395 *	-
L 1113	Umfahrung Besigheim-Schimmelfeld				x			352	A4 301
L 1115	Ausbau Backnang - AS Mundelsheim				x	x		278	A4 303
L 1124	Umfahrung Marbach-Rielingshausen				x			353	A4 305
L 1125	Ingersheim, Pleidelsheim, Freiberg u. Bietigheim-Bissingen, Stufe 1 des interkomm. Verkehrskonzeptes				x			280	A4 307

Straßen-zug	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
L 1125	Ingersheim, Pleidelsheim, Freiberg u. Bietigheim-Bissingen, Stufe 2 des interkomm. Verkehrskonzeptes				x			309	A4 309
L 1125	Umfahrung Uhingen-Holzhausen mit Vollanschluss B 10 / B 297 Uhingen Mitte			x				299	A4 311
L 1127	Querspange zwischen K 1695 - L 1127 in Marbach a. N.				x			316	A4 313
L 1127	Umfahrung Affalterbach				x			305	A4 315
L 1127	Ausbau Winnenden - Affalterbach				x	x		264	A4 317
L 1136	Verbindung L 1136 - L 1140 nördlich Hemmingen				x			381	A4 319
L 1138	Südumfahrung Asperg				x			379	A4 321
L 1140	neue Neckarbrücke bei Remseck (ortsnahe Lösung / Westrandbrücke)				x			283	A4 323
L 1140	Ausbau Winnenden - Schwaikheim					x		279	A4 325
L 1150	Umfahrung Winterbach					x		354	A4 327
L 1148	Umfahrung Rudersberg					x		348	A4 329
L 1148	Umfahrung Rudersberg-Schlechtbach					x		355	A4 331
L 1148	Umfahrung Rudersberg-Michelau					x		356	A4 333
L 1148	Umfahrung Miedelsbach					x		242	A4 335
L 1150	Umfahrung Welzheim-Breitenfürst					x		357	A4 337
L 1155	Umfahrung Alfdorf					x		320	A4 339
L 1177	Umfahrung Heimerdingen				x			245	A4 341
L 1180	Verlängerung der Rechtsabbiegespur an der Anschlussstelle Rutesheim der A 8 in Richtung Stuttgart	x						396 *	-
L 1182	Weil der Stadt, Umfahrung Hausen und Merklingen	x						380	A4 343
L 1185	Umfahrung Nürtingen-Oberensingen (Tunnellösung)		x					306	A4 345
L 1189	Magstadt, Osttangente (mit Schließung Hölzertalstraße)	x						281	A4 347
L 1192	Rückbau auf 6,5 m in Reichenbach a.d.Fils (Stuttgarter und Ulmer Straße)		x					358	A4 349
L 1192/ L 1204	Südumgehung Plieningen, BA II						x	249	A4 351
L 1197	Neckarquerung (südlich Remseck-Aldingen)				x	x		321	A4 353
L 1200	Nordumfahrung Wendlingen		x					322	A4 355
L 1200	Südumfahrung Kirchheim u. T.-Ötlingen		x					360	A4 357
L 1200	Kirchheim u.Teck Verbindung B 465 – L 1200		x					327	A4 359
L 1200	Umfahrung Weilheim a.d.Teck		x					323	A4 361
L 1200	Entlastungsstraßenkonzeption Weilheim an der Teck		x					359	A4 363
L 1201	Umfahrung Plochingen-Stumpenhof (Stumpenhofauffahrt)		x					361	A4 365
L 1201	Umfahrung Hochdorf		x					324	A4 367
L 1201	Umfahrung Notzingen		x					362	A4 369
L 1204	Nordumfahrung Neuhausen a.d.F.		x					307	A4 371
L 1205	Umfahrung Wolfschlugen		x					363	A4 373
L 1208	Leinfelden-Echterdingen, Verbindung Nord-Süd-Straße – L 1208		x					308	A4 375
L 1209	Verbindung A 8 - B 27 östlich des Flughafens (Umfahrung Sielmingen)		x					346	A4 377
L 1214	Umfahrung Jebenhausen			x				250	A4 379
L 1214	Umfahrung Bezgenriet			x				325	A4 381
L 1217	Umfahrung Heiningen			x				364	A4 383
L 1218	Umfahrung Göppingen-Holzheim			x				365	A4 385
L 1219	Anbindung des ehemaligen Flugplatzgeländes Göppingen-Nordost an die L 1219			x				377	A4 387
L 1250	Umfahrung Nürtingen-Zizishausen		x					366	A4 389

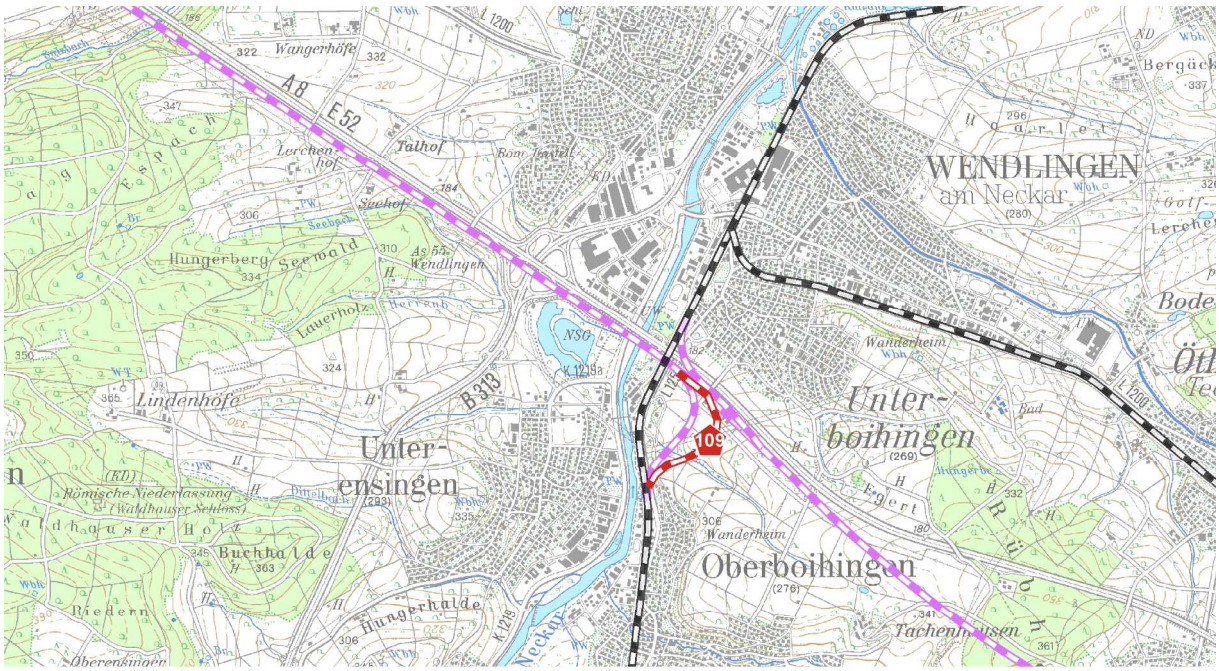
* Für diese Maßnahme liegt kein Steckbrief vor

A4.2.4 Kreis- und Gemeindestraßen

Straßen-zug	Bezeichnung	Landkreis						Maß.-Nr.	Seite
		BB	ES	GP	LB	RMK	S		
K 1013	B-Plan „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Perouse mit Lärmschutz“	x						367	A4 391
K 1045	Verlegung des Anschlusses an die B 14 in Nufringen	x						368	A4 393
K 1057	Böblingen / Sindelfingen, Netzkonzeption-Ost (Anbindung K 1055 u. K 1057 an voll ausgebaute AS Böblingen-Ost)	x						313	A4 395
K 1057	Verlängerung Schönaich bis zur L 1185	x						310	A4 397
K 1066	Umfahrung Aidlingen	x						369	A4 399
K 1404	Nordwestumfahrung Salach			x				370	A4 401
K 1667	Tunnel Hochberg				x			311	A4 403
K 1705	Umfahrung Markgröningen - 3. BA zw. K 1671 und L 1141				x			371	A4 405
K 1846	Ausbau Nellmersbach – Erbstetten					x		256	A4 407
K 1850	Schwaikheim, Südumfahrung					x		376	A4 409
K 1862	Umfahrung Weinstadt-Beutelsbach					x		312	A4 411
K 1880	Westumfahrung Urbach					x		372	A4 413
K 1881	Urbach, südliche Entlastungsstraße					x		326	A4 415
K 1900	Ausbau Vorderwestermurr – Käsbach					x		266	A4 417
K 1907/ K 1908	Weissach i.Tal, Umfahrung Unterweissach					x		373	A4 419
K 1914	Ausbau Baach – Bürg					x		258	A4 421
K 1915	Ausbau Rettersburg – Öschelbronn					x		267	A4 423
Aichtal	Anschluss der Wohngebiete Rudolfshöhe und -Weckholder an die B 27		x					330	A4 425
Kirchheim u. T.	Kirchheim u. T., Nordwesttangente		x					378	A4 427
Ludwigs-burg	Verlängerung der Eisenbahnstraße bis zum Domertaltun-nel mit Querverbindung zur Anschlussstelle der B 27 Lud-wigsburg-Süd				x			398 *	-
Stuttgart	Ausbau / Ertüchtigung Nord-Süd-Straße						x	390	A4 429
Wernau	Fortsetzung Nordöstliche Randstraße		x					397 *	-

* Für diese Maßnahme liegt kein Steckbrief vor

Die in den Steckbriefen verwendeten Begrifflichkeiten, Abkürzungen und Einheiten sind in den Kapiteln 4.1.2, 4.2.2 und 4.3.2 des Textteiles erläutert.



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — S21-Bahnstrecke

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 109	
Bezeichnung	Große Wendlinger Kurve
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,1 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

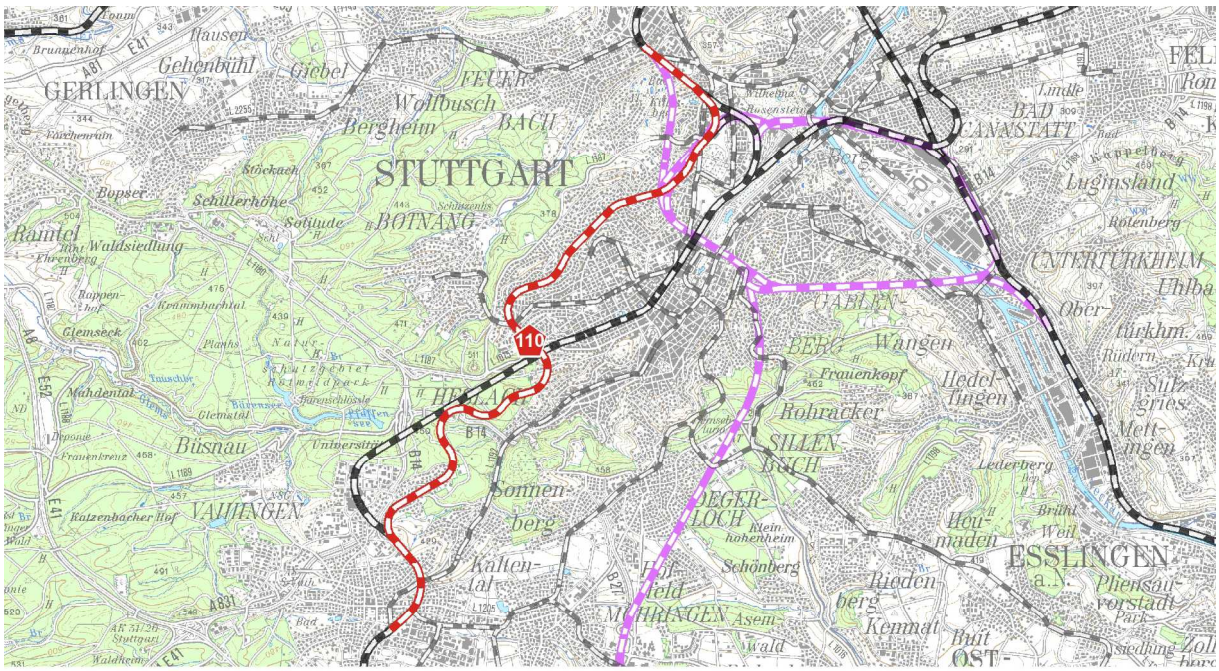
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	14 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	12,67 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschafts-bild/Erholung, sowie Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft, Flora/Fauna/Biodiversität und Boden zu erwarten.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	ca. 100 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der zweigleisige Bau der Verbindungskurve zwischen der Neckartalbahn Tübingen - Plochingen und der Neubaustrecke Stuttgart-Flughafen - Wendlingen - Ulm (Große Wendlinger Kurve) wurde in den Szenarien nicht geprüft. Eine zweigleisige Verknüpfung kann einen möglichen Engpass vermeiden, Optionen für weitere Verkehre eröffnen, zur Stabilität des Gesamtnetzes beitragen und somit eine sehr hohe Bedeutung für den Regionalverkehr erlangen. Der Herstellung einer zweigleisigen Wendlinger Kurve kommt dementsprechend die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 110	
Bezeichnung	Erhalt / Nutzung der Gäubahnstrecke in Stuttgart für künftige Schienenverkehre
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

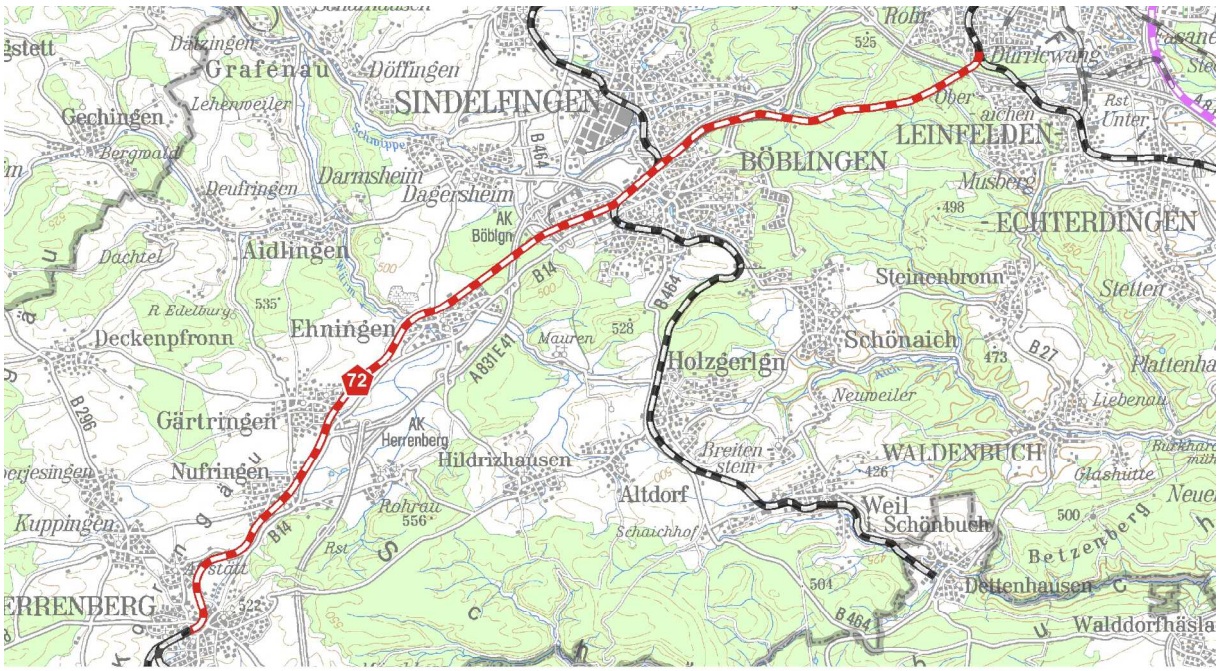
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In den Szenarien wurden keine Schienenverkehrslinien untersucht, die über die Gäubahn (Panoramastrecke) in Stuttgart verlaufen, da dies schon in der Studie zur Zukunft des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart (2014) in ausreichendem Umfang erfolgte. Wegen der erkennbaren Potenziale, als Grundlage für weitere Schienenverkehrsoptionen im Kern des Ballungsraumes und ggf. zur Abwicklung von Verkehren im Störfall sollte die Trasse unbedingt erhalten und ein Nutzungskonzept mit höchster Dringlichkeit entwickelt werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn — S21-Bahnstrecke

© Verband Region Stuttgart 2018; DTÜ200 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 3,5 7 10,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 72	
Bezeichnung	Partieller Ausbau der Gäubahn im Abschnitt Rohr - Herrenberg
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	noch nicht bekannt
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

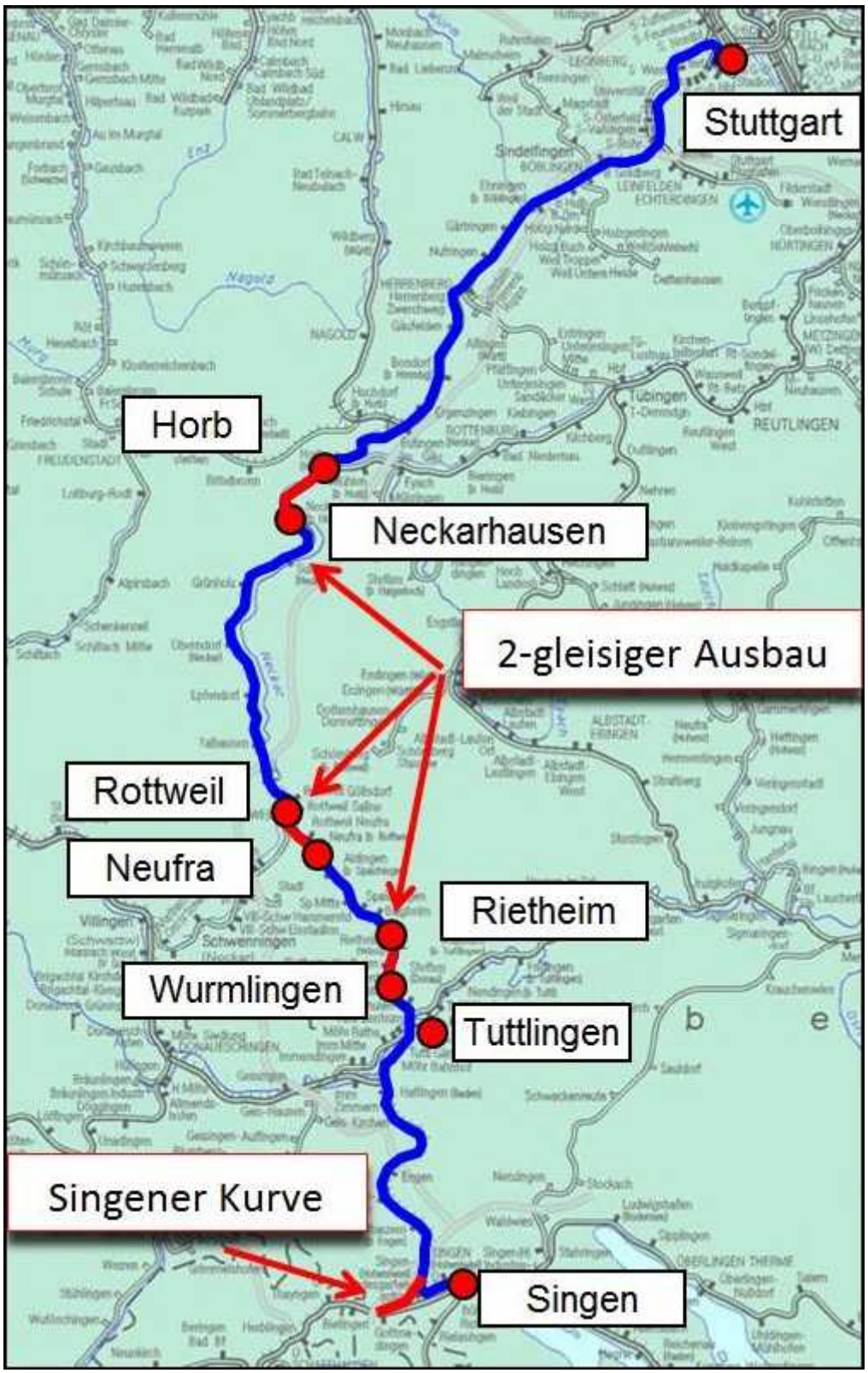
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A. (Maßnahmen noch unklar)
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Gäubahn ist schon heute im zweigleisigen Abschnitt Stuttgart-Rohr - Herrenberg durch den Mischverkehr verschiedener Zuggattungen sehr stark ausgelastet. Beispielsweise können mehrere S-Bahnen wegen Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr Zürich - Stuttgart nicht bis zum Endhalt Herrenberg verkehren und müssen bereits in Böblingen wenden. Zudem erschwert bzw. verhindert die unzureichende Kapazität die im Vertrag von Lugano 1996 vereinbarte Reduzierung der Fahrzeit zwischen Stuttgart und Zürich auf 2 1/4 Stunden. Die Maßnahme partieller dreigleisiger Ausbau ist aber nicht nur bezogen auf die aktuelle Problemlage, sondern ferner auch vor dem Hintergrund der geplanten Fernverkehrsachse Zürich - Stuttgart – Nürnberg (- Berlin) zu bewerten: es ist zu befürchten, dass die Realisierung einer durchgehenden Fernverkehrslinie mit attraktiven Anschlüssen an den Hauptknoten in Zürich, Stuttgart und Nürnberg durch die Kapazitätsengpässe an der Gäu- und Remsbahn verhindert oder zumindest erschwert wird. Eine partielle Erweiterung der Gäubahn im Abschnitt Stuttgart-Rohr - Herrenberg um ein 3. Gleis zur Schaffung von Überholmöglichkeiten dient somit nicht nur der Schließung von Taktlücken und der Verbesserung der Fahrplanstabilität, sondern zudem der Vermeidung von Kapazitätsengpässen und als Grundlage für Angebotsverbesserungen insbesondere im Fernverkehr. Aktuelle Erkenntnisse hierzu wurden in einem Gutachten zu Fahrzeitverkürzungen auf dem internationalen Korridor Stuttgart – Zürich im Auftrag des Landes Baden-Württemberg erarbeitet, in dem zwei Varianten entwickelt wurden, von denen eine einen dreigleisigen Ausbau zwischen Herrenberg und Gärtringen erfordert. Dieses Gutachten hat mit dazu beigetragen, dass die Maßnahme Nr. 42 Ausbaustrecke Stuttgart – Singen – Grenze D / CH in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege aufgenommen wurde. Die Maßnahme Nr. 72 zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Sie weist die höchste Dringlichkeit auf. Die Trassenfreihaltung im Regionalplan ist dringend beizubehalten.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 42	
Bezeichnung	ABS Stuttgart - Singen - Zürich (Gäubahn südlich der Region Stuttgart)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	noch nicht bekannt
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

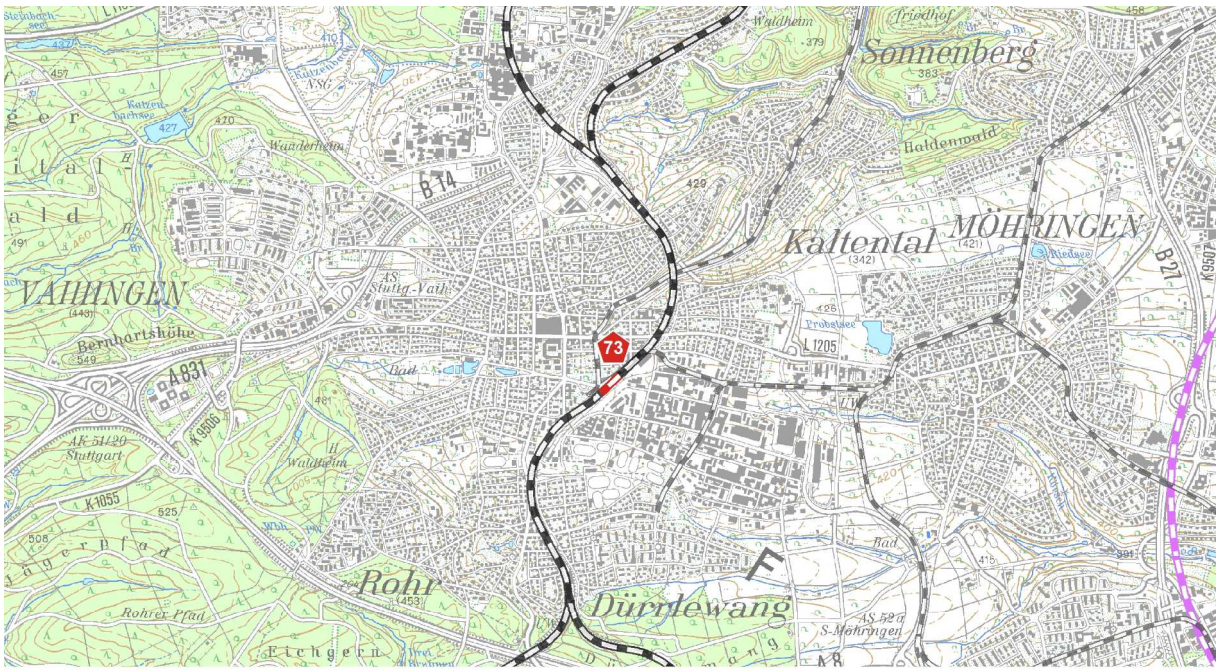
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	160 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Das Vorhaben ABS Stuttgart – Singen – Zürich umfasst neben kleineren Beschleunigungsmaßnahmen u. a. drei südlich von Horb gelegene Doppelspurinseln. Diese erleichtern auf der knapp 80 km eingleisigen Strecke Begegnungsverkehre und reduzieren durch die Vermeidung von Wartezeiten vor den Begegnungsstellen die Fahrzeiten. Große Teile des Nutzens dieses Maßnahmenbündels werden außerhalb der Region Stuttgart generiert, so dass die Wirkungen in den Szenarien nicht vollumfassend ermittelt werden konnten. Mit der Maßnahme werden die Angebotsqualität auf der Schienenachse Stuttgart - Zürich und damit verbunden die Einbindung der Region Stuttgart in das nationale und internationale Fernverkehrsnetz verbessert sowie Nachfragepotenziale für den ÖV erschlossen. Die Ausbaustrecke zählt zum vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege und wird daher als Maßnahme der höchsten Dringlichkeit eingestuft.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 73	
Bezeichnung	Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

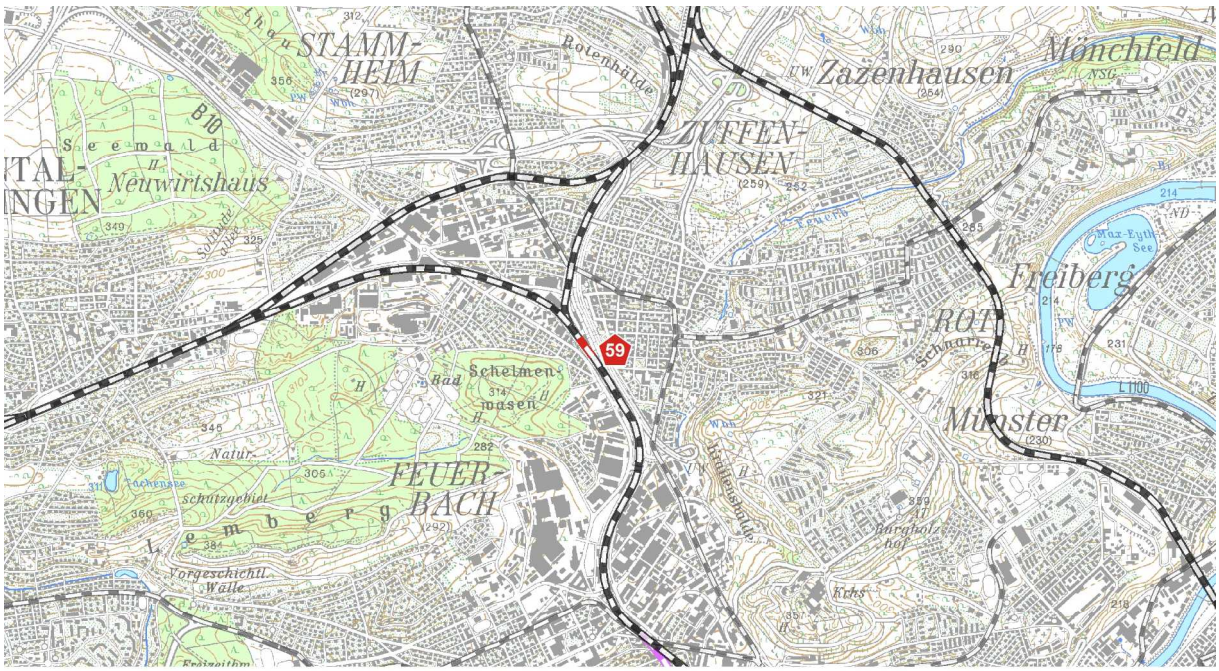
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	2.200 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	0 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	0 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	1,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	1 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	3 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	17,45 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch sowie Kulturlandschaft/Sachgüter in geringem Umfang zu erwarten. Zu den baubedingten flächenhaften Eingriffen sind vor allem betriebsbedingte Emissionen durch zusätzlichen Verkehr zur Haltestelle zu erwarten, die jedoch momentan noch nicht abschätzbar sind. Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang steht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	7 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ein Regionalhalt in Stuttgart-Vaihingen erweitert die Umsteigemöglichkeiten für die aus dem Südwesten (über die Gäubahn) nach Stuttgart reisenden Fahrgäste in das S-Bahn- und das Nahverkehrsnetz der Landeshauptstadt und kann zur Entlastung der S 1 auf dem stark ausgelasteten Südwestast beitragen. Der zusätzliche Halt ist Teil des Maßnahmenpaketes zur Verbesserung des Schienenverkehrs auf den Fildern, auf das sich der Lenkungskreis der Projektpartner von Stuttgart 21 verständigt hat und das neben dem Regionalhalt u. a. den Bau der Station Drittes Gleis parallel zur Station Terminal und den kreuzungsfreien Ausbau der Rohrer Kurve vorsieht. Er ist zudem Teil des Arbeitsprogramms des ÖPNV-Pakts für die Region Stuttgart. Der Halt erzielt eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Da die in Frage kommenden Linien nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 in Vaihingen enden, wirkt sich der neue Halt nicht in Form zusätzlicher Zeitbedarfe für durchfahrende Fahrgäste aus. Es ist eine nur geringe Betroffenheit von Schutzgütern zu konstatieren. Dem Vorhaben kommt auch angesichts des bereits erzielten Planungsfortschrittes (die Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurde bereits beauftragt, die Inbetriebnahme ist für Ende 2020 vorgesehen) die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 59	
Bezeichnung	Regionalhalt in Stuttgart-Zuffenhausen oder -Feuerbach
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

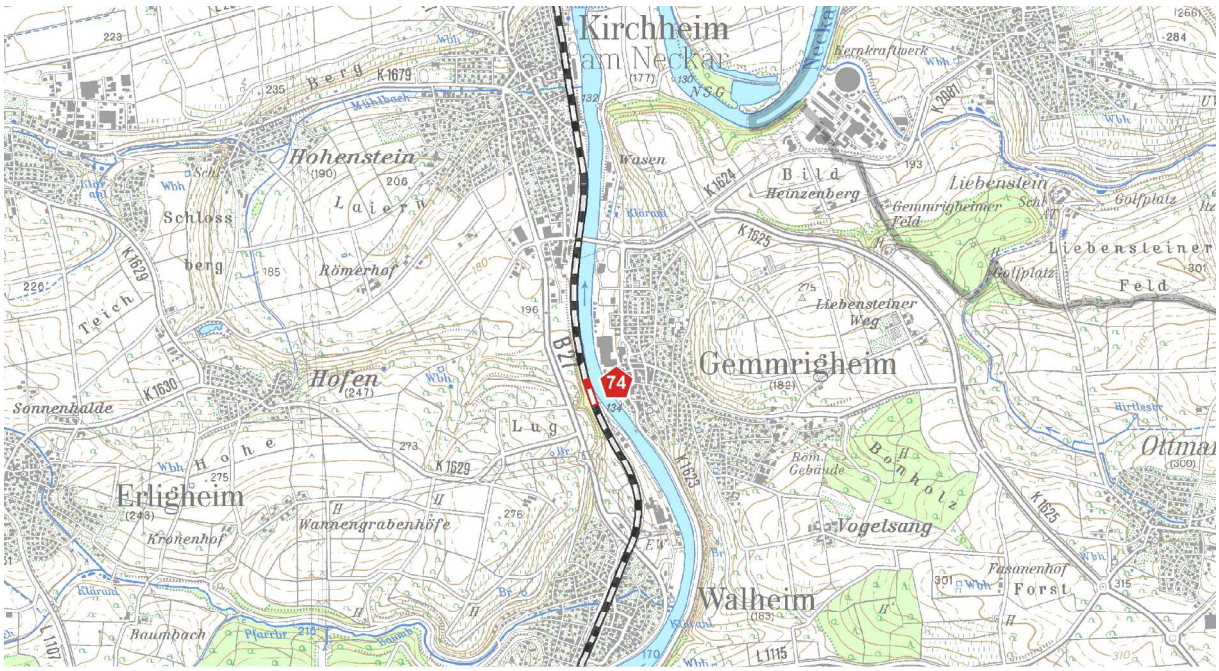
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	8.100 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	1 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	16.500 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	2,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	4 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	7 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ein Regionalhalt im Norden der Stadt Stuttgart schafft neue Umsteigemöglichkeiten zwischen dem Regionalverkehr auf der Residenzbahn (Karlsruhe – Stuttgart) und Frankenbahn (Heilbronn – Stuttgart) sowie dem S-Bahn- und dem Nahverkehrsnetz der Landeshauptstadt. Als Haltepunkt in Frage kommen Stuttgart-Zuffenhausen oder –Feuerbach. In den Szenarien wurde stellvertretend ein Halt in Zuffenhausen untersucht. Dieser erzielt eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit, wobei eine erhebliche Anzahl an durchfahrenden Fahrgästen in den Regionalzügen von den zusätzlichen Halten negativ betroffen ist. Eine Einstufung in die hohe Dringlichkeit ist dennoch gerechtfertigt. Die Realisierungschancen und Wirtschaftlichkeit sollten zeitnah geprüft werden. Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, die SSB und der VVS schätzen u. a. aufgrund der besseren Verknüpfung mit der Stadtbahn einen Halt in Stuttgart-Feuerbach als vorzugswürdig ein. Bis zur Vorlage einer vertiefenden Untersuchung und einer endgültigen Entscheidung sollten jedoch beide Optionen offengehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 74	
Bezeichnung	Regionalhalt Gemmrigheim
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	900 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	12 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	7.700 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	7,1 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	16 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	11 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	57,51 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, außer dem SG Boden in geringem Umfang zu erwarten. Zu den baubedingten flächenhaften Eingriffen sind vor allem betriebsbedingte Emissionen durch zusätzlichen Verkehr zur Haltestelle zu erwarten, die jedoch momentan noch nicht abschätzbar sind. Die Maßnahme liegt im LSG "Alter Neckarbogen bei Kirchheim am Neckar, Hofen und Hohenstein mit angrenzenden Gebieten". Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang steht eine geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	12 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ein Haltepunkt Gemmrigheim zwischen Walheim und Kirchheim a.N. könnte mit einer Fußgängerbrücke über den Neckar mit dem Ortskern verbunden werden. Trotz nennenswerter Reisezeitverkürzungen für die dort ein- und aussteigenden Fahrgäste erzielt der Haltepunkt als Regionalhalt ein nur geringes Nachfragepotenzial. Die Zahl der durchfahrenden Fahrgäste in den Regionalzügen, die von einem zusätzlichen Zeitbedarf betroffen wären, wäre deutlich höher als die Anzahl der Ein- und Aussteiger. Die Betroffenheit von Schutzgütern ist für die Einrichtung einer Haltestelle als hoch einzuschätzen. Nicht geklärt ist, ob ein Haltepunkt Gemmrigheim fahrplantechnisch realisierbar ist. Im Falle einer Realisierung der Maßnahme Nr. 75 (Verlängerung S 5 nach Kirchheim a. N.) könnte ein Haltepunkt Gemmrigheim sowohl ein größeres Nachfragepotenzial erreichen als auch weniger negativ betroffene, da durchfahrende Fahrgäste aufweisen. Die Option der Realisierung eines S-Bahn-Halts in Gemmrigheim sollte daher im Kontext mit der Maßnahme Nr. 75 weiter geprüft werden. Dementsprechend ist diese Maßnahme als Vorhaben zur Trassenfreihaltung einzustufen.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung (als S-Bahnhaltestelle)**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 116	
Bezeichnung	Nachrüstung von Doppelspurinseln (z.B. 3 km) auf der Strecke Backnang – Schwäbisch Hall-Hessental
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	noch nicht bekannt
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

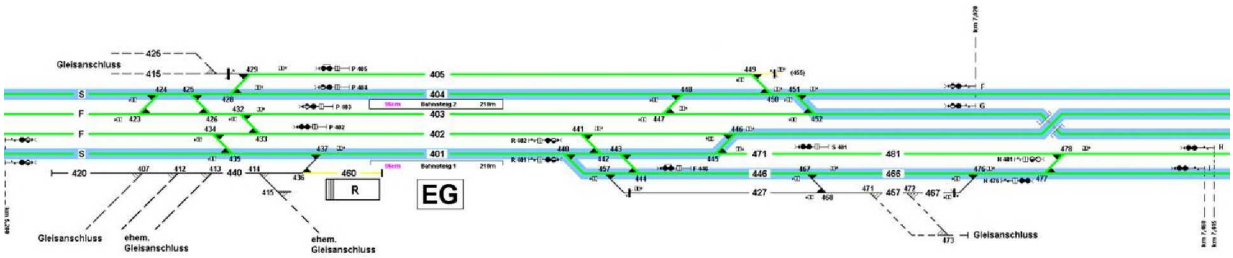
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Maßnahme wurde in den Szenarien nicht untersucht. Sie zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Bei diesen Maßnahmen ist zu beachten, dass viele Detailaspekte einen Einfluss auf die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV ausüben. Daher ist für jeden Maßnahmenvorschlag eine eingehende Betrachtung erforderlich. Die dazu notwendige Untersuchungstiefe kann im Rahmen der Fortschreibung des RVP nicht geleistet werden, sondern muss in anderen Studien erfolgen (insb. „Betriebssimulation für die S-Bahn“ sowie „Langfristige Konzeption zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart“, die derzeit bearbeitet werden). Da noch keine abschließenden Ergebnisse zu dieser Infrastrukturmaßnahme verfügbar sind, wird diese wegen ihrer mutmaßlich besonderen Relevanz für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart vorbehaltlich der Ergebnisse der genannten Detailuntersuchungen als Maßnahme der höchsten Dringlichkeit eingestuft. Als eine erste Maßnahme kommt insbesondere die Einrichtung gleichzeitiger Einfahrten in den Bahnhof Oppenweiler (wesentlicher Systemkreuzungspunkt des MEX-Systems auf dieser Strecke) in Betracht. Neben der möglichen Nachrüstung von Doppelspurinseln sollten auch alternative infrastrukturelle Ergänzungen (signaltechnische Ertüchtigung, Optimierung Durchrutschwege, etc.) geprüft werden. Bei steigendem Verkehrsaufkommen im Regional-, Schienengüter- und ggf. später auch Fernverkehr ist langfristig ein Bedarf für den vollständigen zweigleisigen Ausbau zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental denkbar. Dieser sollte mit hoher Dringlichkeit verfolgt werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 114	
Bezeichnung	Neubau eines Überwerfungsbauwerks in Fellbach zur Behebung des Kreuzungskonfliktes zwischen der S-Bahn in Richtung Backnang und dem Regionalverkehr in Richtung Schorndorf
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	noch nicht bekannt
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

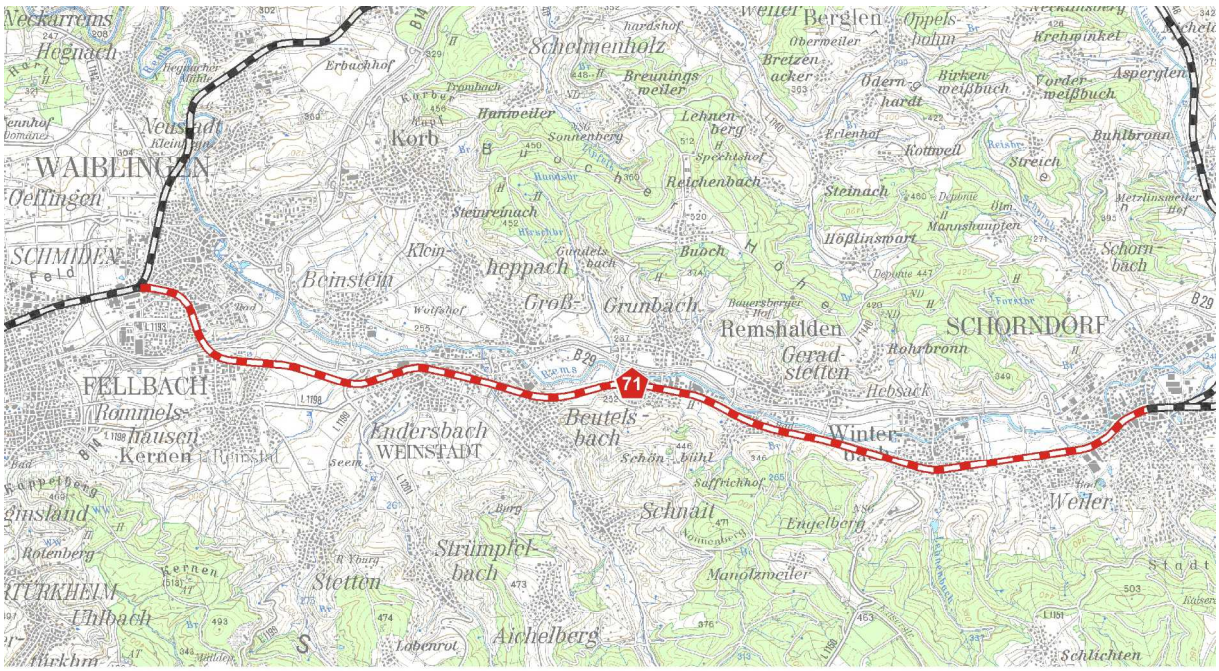
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Maßnahme wurde in den Szenarien nicht untersucht. Sie zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Bei diesen Maßnahmen ist zu beachten, dass viele Detailaspekte einen Einfluss auf die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV ausüben. Daher ist für jeden Maßnahmenvorschlag eine eingehende Betrachtung erforderlich. Die dazu notwendige Untersuchungstiefe kann im Rahmen der Fortschreibung des RVP nicht geleistet werden, sondern muss in anderen Studien erfolgen (insb. „Betriebssimulation für die S-Bahn“ sowie „Langfristige Konzeption zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart“, die derzeit bearbeitet werden). Da noch keine abschließenden Ergebnisse zu dieser Infrastrukturmaßnahme verfügbar sind, wird diese wegen ihrer mutmaßlich besonderen Relevanz für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart vorbehaltlich der Ergebnisse der genannten Detailuntersuchungen als Maßnahme der hohen Dringlichkeit eingestuft.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 71	
Bezeichnung	Partieller Ausbau der Remsbahn im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	noch nicht bekannt
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A. (Maßnahmen noch unklar)
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Remstalstrecke ist schon heute im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf durch Fern-, Regional-, Güter- und S-Bahnverkehr sehr stark ausgelastet. Infolge unzureichender Kapazitäten werden Verspätungen von einem Zug auf andere übertragen. Die Überlegungen zu einem partiellen Ausbau sind jedoch nicht nur anhand der aktuellen Situation, sondern ferner auch im Kontext der geplanten Fernverkehrsachse Zürich - Stuttgart – Nürnberg (- Berlin) zu beurteilen: hier gewinnt die Remsbahn mit der Inbetriebnahme des VDE Nr. 8 Nürnberg - Erfurt - Berlin an Bedeutung, da dies dann die schnellste Anbindung der Metropolregion Stuttgart an die Bundeshauptstadt sein wird, sofern die Züge aus Stuttgart optimal in den Knoten Nürnberg eingebunden werden können. Dies setzt eine Verkürzung der Fahrzeit Stuttgart – Nürnberg voraus, was bei einer Durchbindung der Züge aus Zürich Kapazitätsausweitungen sowohl an der Gäubahn Herrenberg - Stuttgart als auch im Remstal erfordert. Eine (abschnittsweise) Erweiterung der Remstalstrecke zwischen Waiblingen und Schorndorf um ein 3. Gleis zur Schaffung von Überholmöglichkeiten dient somit nicht nur der Anpassung der Streckenkapazität an bereits heute hohe Zugzahlen und der Verbesserung der aktuellen Betriebsqualität, sondern zudem der Vermeidung künftiger Kapazitätsengpässe und als Grundlage für Angebotsverbesserungen insbesondere im Fernverkehr. Der partielle Ausbau der Remsbahn im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Ihm kommt die höchste Dringlichkeit zu. Die Trassenfreihaltung im Regionalplan ist unbedingt beizubehalten.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 43	
Bezeichnung	Neigetechnik-Ausbau Stuttgart - Nürnberg und Angebotsverbesserungen (stündliche Bedienung, Tagesrandlagen)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	noch nicht bekannt
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A. Maßnahmen noch unklar
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für einen Neigetechnik-Ausbau zwischen Stuttgart und Nürnberg kommen vor allem einige Streckenabschnitte mit sehr hoher Kurvigkeit östlich der Region Stuttgart in Frage, so dass große Teile des Nutzens außerhalb der Region Stuttgart entstehen. Die Wirkungen dieser Maßnahme konnten daher in den Szenarien nicht vollumfassend ermittelt werden. Mit dem Ausbau der Murr- oder der Remsbahn können die Angebotsqualität auf der Schienenachse Stuttgart - Nürnberg (- Berlin) und damit verbunden die Einbindung der Region Stuttgart in das nationale Fernverkehrsnetz verbessert sowie weitere Nachfragepotenziale für den ÖV erschlossen werden. Das Vorhaben ist daher als Maßnahme der hohen Dringlichkeit eingestuft.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 32	
Bezeichnung	Tägliche Frühanbindung des Flughafens (eine zusätzliche Fahrt der S 3 mit Zubringern bei den anderen Linien)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	0 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	90.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Frühanbindung des Flughafens besteht in einer Metropolregion ein grundsätzlicher Bedarf. Die ersten Abflüge vom Manfred-Rommel-Flughafen (derzeit 5:50 Uhr) können jedoch mit dem aktuellen Fahrplan der S-Bahn (erste Ankünfte am Flughafen um 5:42 Uhr und 5:52 Uhr) nicht erreicht werden. Eine Untersuchung der grundsätzlichen Frühanbindung aller S-Bahnlinien an den Flughafen und der zu erwartenden Nachfragepotenziale wird derzeit durchgeführt. Die Realisierung im Dezember 2018 ist beschlossen.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 49	
Bezeichnung	S-Bahnnachtverkehr im Stundentakt an Werktagen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

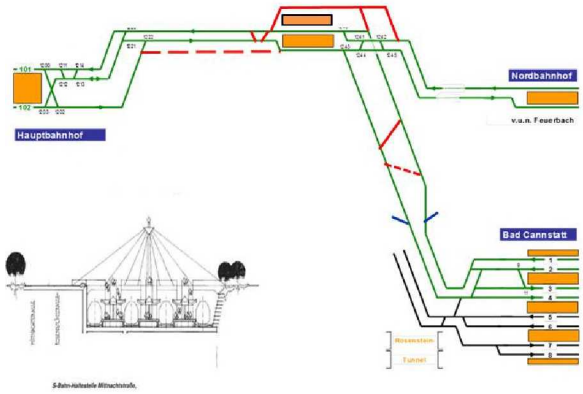
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

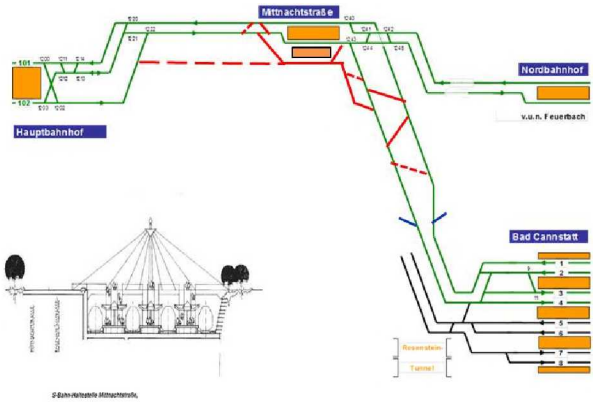
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	0 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	350.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Im Dezember 2016 wird bei der S-Bahn ein durchgehender Nachtverkehr am Wochenende eingeführt. Erste Überlegungen zu einer Ausweitung dieses Angebotes auf den Werktag wurden bereits angestellt. Mangels einer hinreichend fundierten Information über die erreichbaren Nachfragepotenziale kann dieses nur schrittweise (z. B. anhand der Fahrgastentwicklung bei dem im Dezember 2015 eingeführten Spätverkehr unter der Woche) erfolgen. Die Überlegungen sollten mit hoher Dringlichkeit fortgesetzt werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**





Beschreibung der Maßnahme Nr. 111	
Bezeichnung	Ausbau S-Bahnstation Mittnachtstraße
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	noch nicht bekannt
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	An der Mittnachtstraße werden künftig der Nord- und der Ostast des S-Bahnnetzes gebündelt. Es ist zu erwarten, dass ein Großteil der Umsteigevorgänge zwischen diesen Ästen an dieser Station erfolgt, wodurch der Hauptbahnhof entlastet wird. Die Maßnahme wurde in den Szenarien nicht untersucht. Sie zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Bei diesen Maßnahmen ist zu beachten, dass viele Detailaspekte einen Einfluss auf die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV ausüben. Daher ist für jeden Maßnahmenvorschlag eine eingehende Betrachtung erforderlich. Die dazu notwendige Untersuchungstiefe kann im Rahmen der Fortschreibung des RVP nicht geleistet werden, sondern muss in anderen Studien erfolgen (insb. „Betriebssimulation für die S-Bahn“ sowie „Langfristige Konzeption zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart“, die derzeit bearbeitet werden). Eine im Herbst 2017 vorgelegte Studie zeigt auf, dass ein 4-gleisiger Ausbau nur bei einer Anpassung der kompletten Trassierung der Station und der Zulaufstrecken möglich wäre und mit erheblichen Mehrkosten und betrieblichen Einschränkungen verbunden wäre, so dass die Aufnahme eines 3-gleisigen Ausbaus und eines zusätzlichen Außenbahnsteigs auf der Westseite als Maßnahme der hohen Dringlichkeit in den Regionalverkehrsplan bestätigt wurde.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 112	
Bezeichnung	Leistungssteigerung auf der Stammstrecke durch Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) alternativ durch Bau eines 3. Gleises
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Maßnahme wurde in den Szenarien nicht untersucht. Sie zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Bei diesen Maßnahmen ist zu beachten, dass viele Detailaspekte einen Einfluss auf die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV ausüben. Daher ist für jeden Maßnahmenvorschlag eine eingehende Betrachtung erforderlich. Die dazu notwendige Untersuchungstiefe kann im Rahmen der Fortschreibung des RVP nicht geleistet werden, sondern muss in anderen Studien erfolgen (insb. „Betriebssimulation für die S-Bahn“ sowie „Langfristige Konzeption zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart“, die derzeit bearbeitet werden). Die Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik an der S-Bahnstammstrecke weist vor allem hinsichtlich der Betriebsstabilität und Pünktlichkeit der S-Bahn eine besondere Relevanz für die Attraktivität des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart auf, erleichtert zudem die Umsetzung von Störfallkonzepten und stellt dementsprechend eine Maßnahme der höchsten Dringlichkeit dar.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 113	
Bezeichnung	Beschleunigung des Fahrgastwechsels in der Station Hauptbahnhof (tief) z. B. durch zusätzliche Außenbahnsteige
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

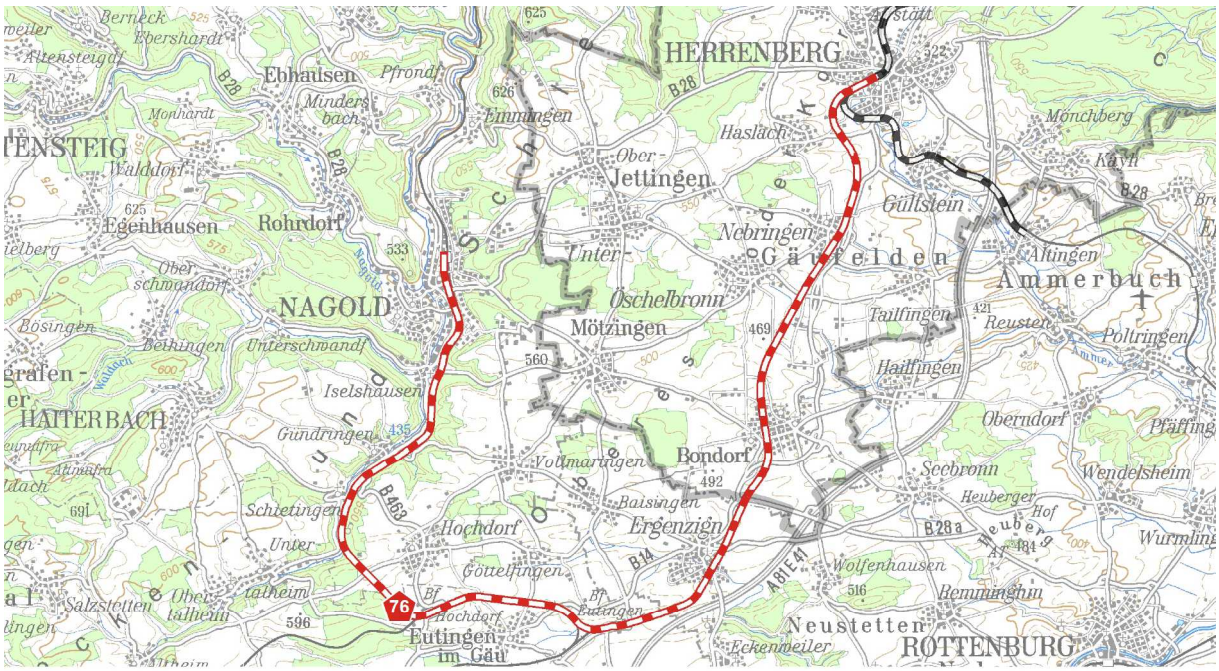
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Maßnahme wurde in den Szenarien nicht untersucht. Sie zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Bei diesen Maßnahmen ist zu beachten, dass viele Detailaspekte einen Einfluss auf die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV ausüben. Daher ist für jeden Maßnahmenvorschlag eine eingehende Betrachtung erforderlich. Die dazu notwendige Untersuchungstiefe kann im Rahmen der Fortschreibung des RVP nicht geleistet werden, sondern muss in anderen Studien erfolgen (insb. „Betriebssimulation für die S-Bahn“ sowie „Langfristige Konzeption zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart“, die derzeit bearbeitet werden). Da noch keine abschließenden Ergebnisse zu dieser Maßnahme verfügbar sind, wird diese wegen ihrer mutmaßlich besonderen Relevanz für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart vorbehaltlich der Ergebnisse der genannten Detailuntersuchungen als Maßnahme der hohen Dringlichkeit eingestuft.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn — S21-Bahnstrecke

© Verband Region Stuttgart 2018; DTÜ200 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 3,5 7 10,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 76	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung Herrenberg - Eutingen - Nagold
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

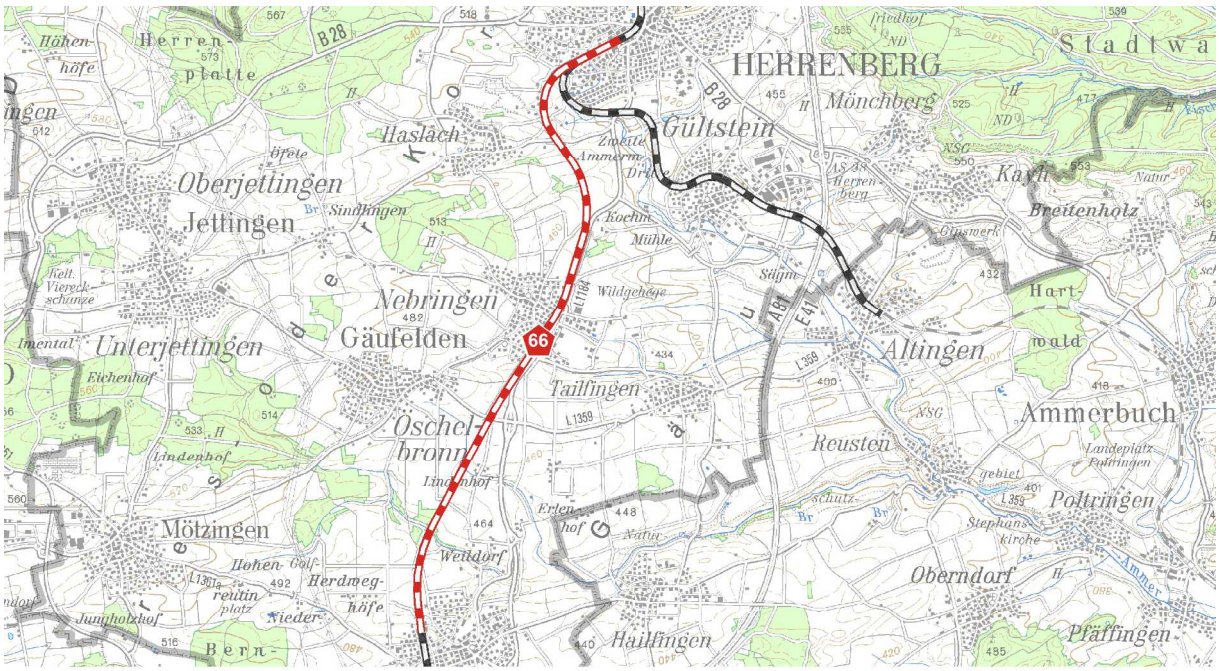
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	1.800 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.000 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-0,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	0 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-3 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	30 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	650.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Verlängerung der S 1 von Herrenberg über Bondorf und Eutingen nach Nagold wäre auf Bestandsstrecken möglich. Das neue Angebot führt jedoch zu nur geringen verkehrlichen Wirkungen, vor allem da auf den Hauptrelationen gegenüber den bestehenden Schienen- und Busverkehren allenfalls marginale Reisezeitgewinne erreicht werden. Das erzielbare Nachfragepotenzial rechtfertigt angesichts des zusätzlichen Betriebsaufwandes kein Schienenverkehrsangebot.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 66	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung Herrenberg - Gäufelden - Bondorf
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	2.300 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	0,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	1 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-4 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	9 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	210.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit einer Verlängerung der S 1 von Herrenberg nach Bondorf können gegenüber dem im Zielkonzept 2025 vorgesehenen Zugangebot in der Aufgabenträgerschaft des Landes keine wesentlichen Attraktivitätsvorteile generiert werden. Wegen der nur geringen Reisezeitgewinne sind nur geringe bis mittlere verkehrliche Wirkungen zu erwarten.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 115	
Bezeichnung	Bau eines bahnsteignahen Umsetzgleises im Bhf Plochingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

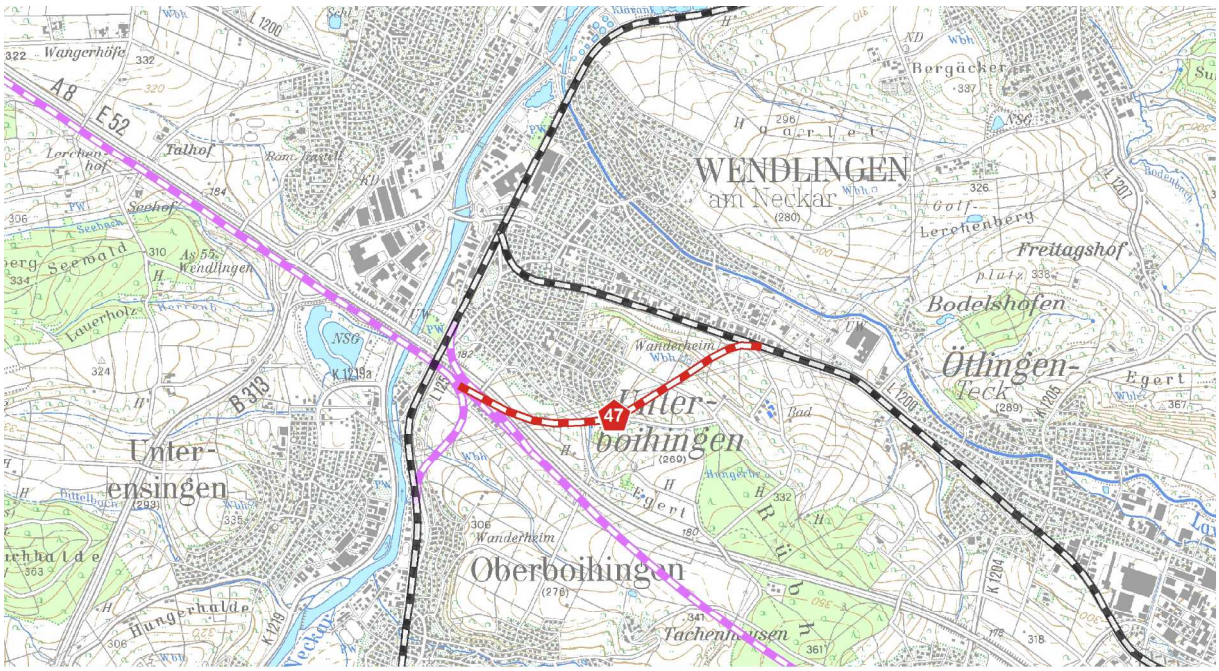
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Maßnahme wurde in den Szenarien nicht untersucht. Sie zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Bei diesen Maßnahmen ist zu beachten, dass viele Detailaspekte einen Einfluss auf die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV ausüben. Daher ist für jeden Maßnahmenvorschlag eine eingehende Betrachtung erforderlich. Die dazu notwendige Untersuchungstiefe kann im Rahmen der Fortschreibung des RVP nicht geleistet werden, sondern muss in anderen Studien erfolgen (insb. „Betriebssimulation für die S-Bahn“ sowie „Langfristige Konzeption zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart“, die derzeit bearbeitet werden). Da noch keine abschließenden Ergebnisse zu dieser Infrastrukturmaßnahme verfügbar sind, wird diese wegen ihrer mutmaßlich besonderen Relevanz für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart vorbehaltlich der Ergebnisse der genannten Detailuntersuchungen als Maßnahme der hohen Dringlichkeit eingestuft.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 47	
Bezeichnung	S-Bahnsüdumfahrung Wendlingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	2,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	70 %

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

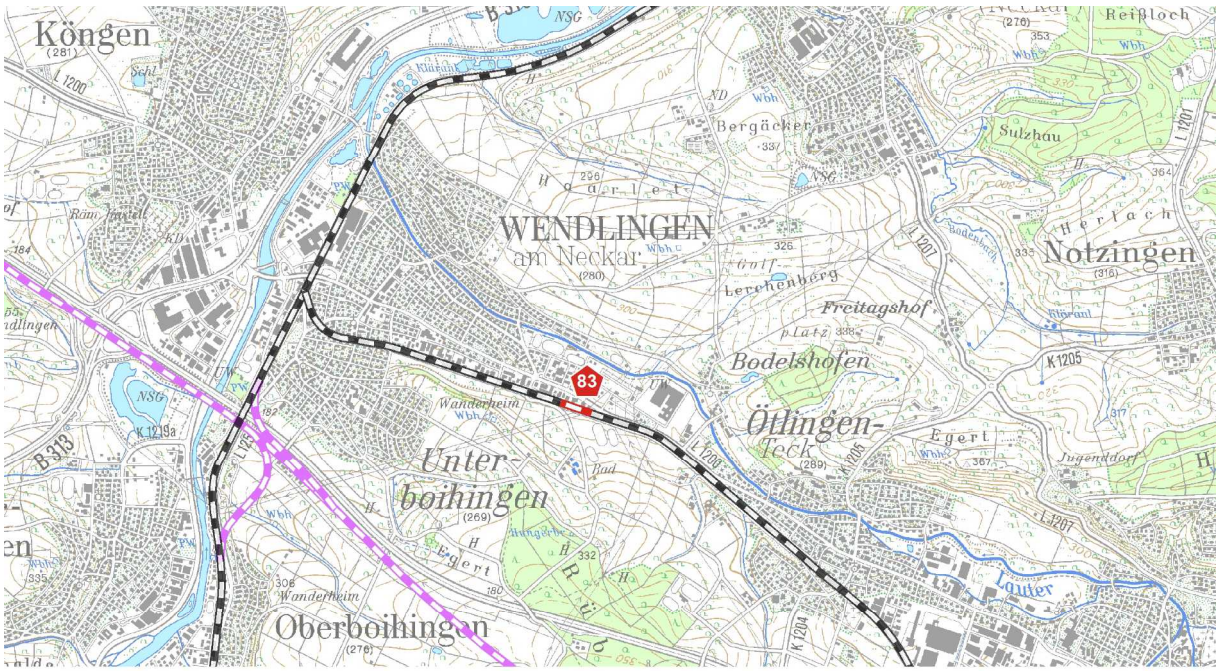
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	7,33 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Boden, Flora/Fauna/Biodiversität, Kulturlandschaft/Sachgüter und Klima/Luft in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert das FFH-Gebiet "Grienwiesen und Wernauer Baggerseen". Für die Natura2000-Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erfor-

	derlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan (nördlich von Oberboingen, westlich Wendlingen) und Kormoran (Wernauer Baggerseen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Wendlingen am Neckar". Den erheblichen Auswirkungen in zum Teil großen Umfang auf die Schutzgüter steht eine Entlastung des Straßennetzes sowie die Verringerung von verkehrsbedingten Umweltfolgen gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	85 Mio.€ (Preisstand 1993)
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die S-Bahnsüdumfahrung Wendlingen stellt eine infrastrukturelle Voraussetzung für die Maßnahme Nr. 63 S-Bahntangentiale Ludwigsburg - Kirchheim u.T. sowie einige in Betracht kommende Varianten einer „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ dar. Diese Verbindung und die Maßnahme Nr. 63 sind als Vorhaben zur Trassenfreihaltung eingestuft, so dass der Südumfahrung von Wendlingen ebenfalls ein weiterer Bedarf zukommt. Die von der DB AG für diese Umfahrung geplante und im Regionalplan durch ein Vorranggebiet gesicherte Trasse sollte daher als langfristige Option in der kommunalen Bauleitplanung weiter freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 83	
Bezeichnung	S-Bahnhaltestelle Wendlingen-Ost (Speckweg)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	1.300 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	1 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	3.100 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	19 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

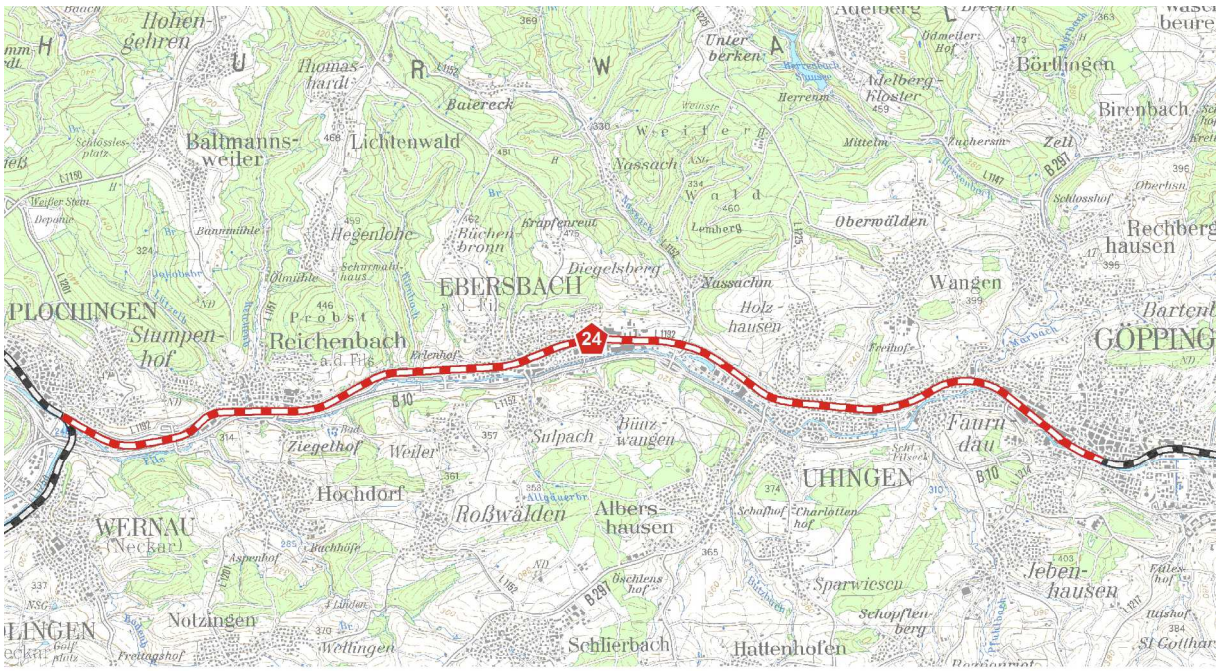
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	11 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	51,15 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/ Erholung, Klima/Luft, Flora/Fauna/Biodiversität, Boden sowie Kulturlandschaft/Sachgüter in geringem Umfang zu erwarten. Zu den baubedingten flächenhaften Eingriffen sind vor allem betriebsbedingte Emissionen durch zusätzlichen Verkehr zur Haltestelle zu erwarten, die jedoch momentan noch nicht abschätzbar sind. Der Wirkbereich der Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb". Trotz des sehr frühen Planungsstandes sind bei Beibehaltung der Linienführung keine Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwick-

	lungsziele zu erwarten. Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang steht eine geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	1 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine zusätzliche S-Bahnhaltestelle im Bereich Wendlingen-Ost ermöglicht für die dort ein- und aussteigenden Fahrgäste nennenswerte Reisezeitverkürzungen. Dennoch erschließt diese Haltestelle aufgrund der Lage am Ortsrand ein nur geringes Nachfragepotenzial. Demgegenüber wäre eine deutlich größere Zahl an durchfahrenden Fahrgästen von einem zeitlichen Mehraufwand betroffen. Im Hinblick auf die Betroffenheit von Schutzgütern ist ein für die Einrichtung einer Haltestelle relativ hoher Wert festzustellen. Vor diesem Hintergrund ist die Einrichtung einer neuen Haltestelle zunächst nicht zu rechtfertigen. Im Zusammenhang mit einer „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ kommen jedoch aus heutiger Sicht auch Varianten mit Linienverläufen über den Bereich Wendlingen-Ost in Betracht. Bei den weiteren Untersuchungen zu einer „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ sollte daher geprüft werden, ob eine Haltestelle Wendlingen-Ost in betrieblicher Hinsicht möglich ist und durch das erweiterte Verkehrsangebot ggf. ein ausreichendes Fahrgastpotenzial erzielen kann. Bis zu einer endgültigen Entscheidung über die für eine „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ zu verfolgende Variante sollten daher die notwendigen Flächen für eine Haltestelle Speckweg freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK100 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 2,5 5 7,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 24	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung ins Filstal bis Göppingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

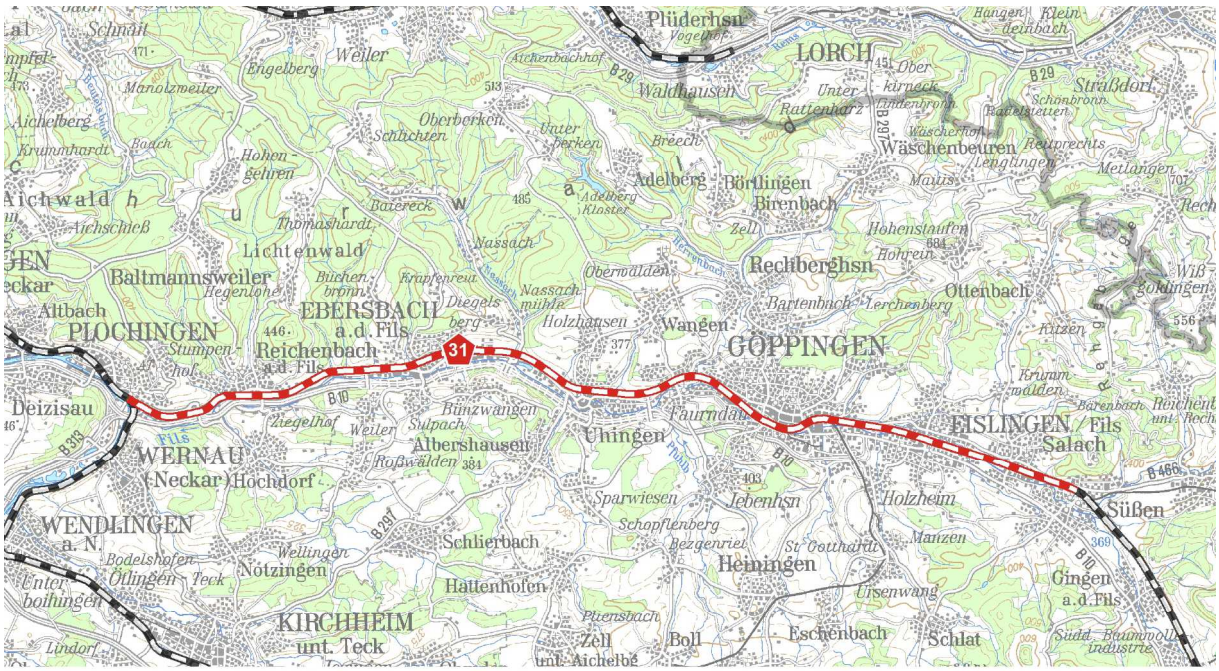
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	6.600 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	10.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	1,1 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	5 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-13 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	5 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	16 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	570.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Landkreis Göppingen ist der einzige Kreis in der Region Stuttgart ohne S-Bahnanbindung. Eine Untersuchung im Jahr 2014 hatte zum Ergebnis, dass eine S-Bahnverlängerung gegenüber dem im Zielkonzept 2025 des Landes für das Filstal vorgesehenen Regionalverkehrsangebot kaum Attraktivitätsvorteile ermöglicht. Mit der inzwischen weiter verbesserten Lösung eines halbstündigen Metropolexpresses Geislingen – Stuttgart können die Bahnhöfe im Filstal mit kurzen Fahrzeiten und in einem S-Bahn ähnlichen Standard an die Landeshauptstadt angebunden werden. Auch in den Szenarien ergaben sich durch eine S-Bahn im Filstal kaum Reisezeitverbesserungen gegenüber den geplanten Landesverkehren. Dennoch lässt eine S-Bahnanbindung ein hohes Wirkungspotenzial erkennen. Daher sollte sichergestellt werden, dass das Filstal bei Bedarf auch bis Geislingen (z. B. infolge evtl. Verschlechterungen beim Regionalverkehr) an die S-Bahn angebunden werden kann.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTÜ200 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 4 8 12 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 31	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung ins Filstal bis Süßen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

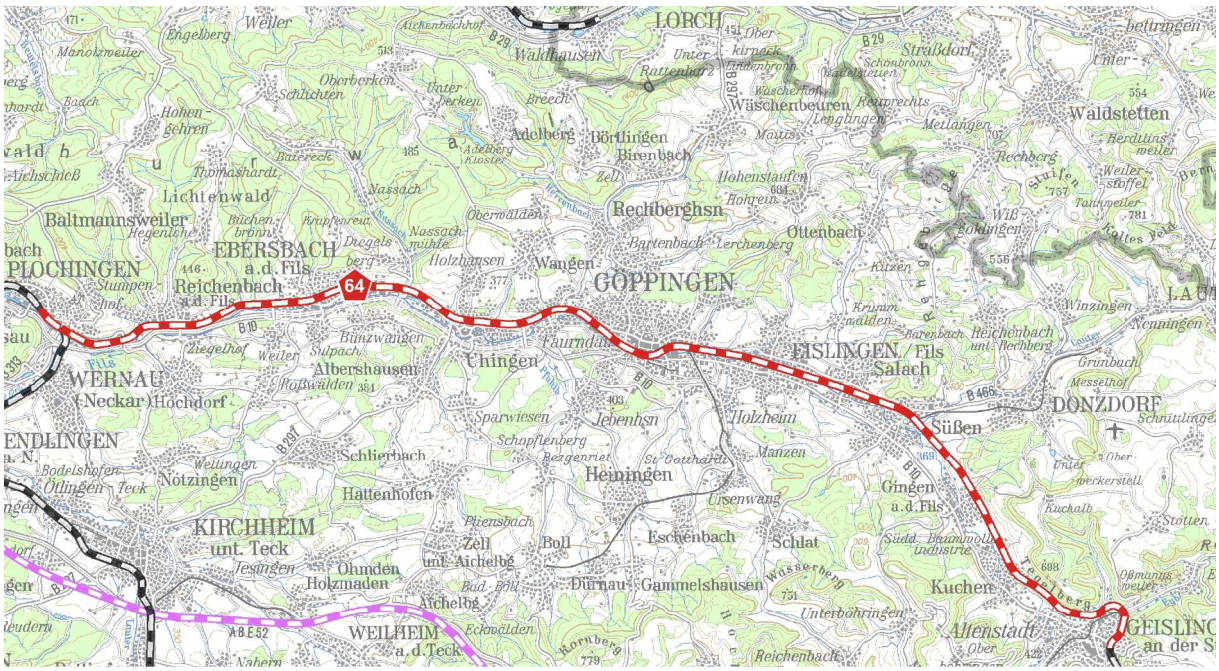
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	10.100 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	14.200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	0,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	2 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-20 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	29 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	790.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Landkreis Göppingen ist der einzige Kreis in der Region Stuttgart ohne S-Bahnanbindung. Eine Untersuchung im Jahr 2014 hatte zum Ergebnis, dass eine S-Bahnverlängerung gegenüber dem im Zielkonzept 2025 des Landes für das Filstal vorgesehenen Regionalverkehrsangebot kaum Attraktivitätsvorteile ermöglicht. Mit der inzwischen weiter verbesserten Lösung eines halbstündigen Metropolexpresses Geislingen – Stuttgart können die Bahnhöfe im Filstal mit kurzen Fahrzeiten und in einem S-Bahn ähnlichen Standard an die Landeshauptstadt angebunden werden. Auch in den Szenarien ergaben sich durch eine S-Bahn im Filstal kaum Reisezeitverbesserungen gegenüber den geplanten Landesverkehren. Dennoch lässt eine S-Bahnanbindung ein hohes Wirkungspotenzial erkennen. Daher sollte sichergestellt werden, dass das Filstal bei Bedarf auch bis Geislingen (z. B. infolge evtl. Verschlechterungen beim Regionalverkehr) an die S-Bahn angebunden werden kann.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 64	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung ins Filstal bis Geislingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

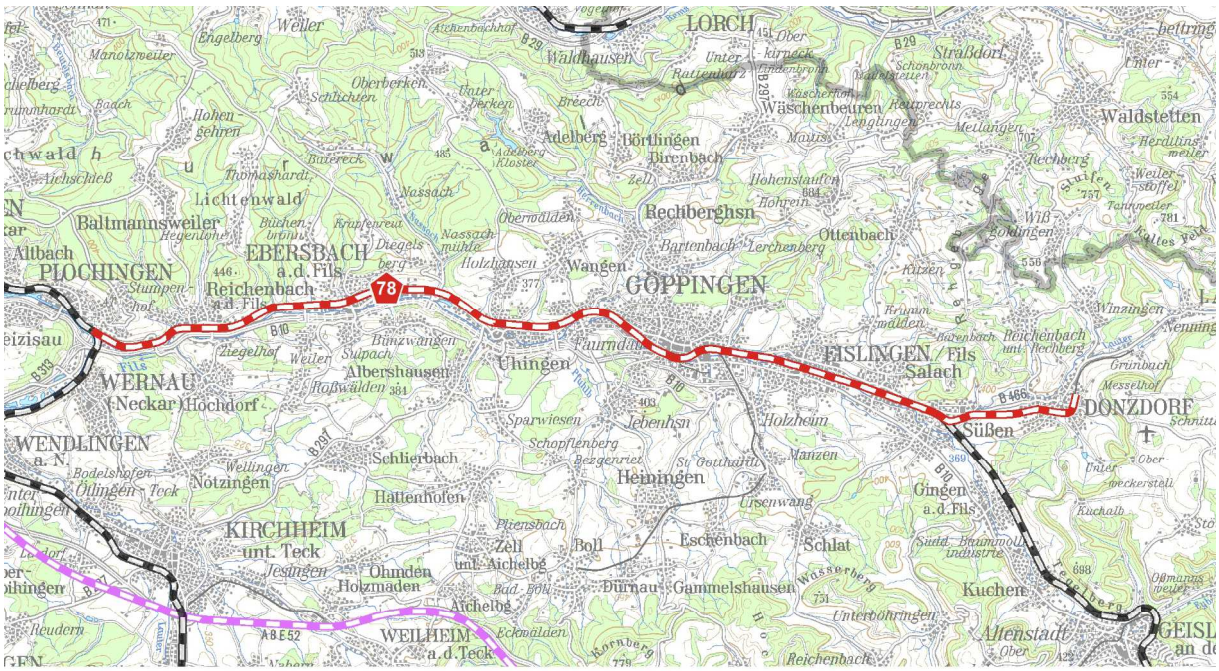
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	11.900 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	17.200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	0,4 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	1 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-23 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	36 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	1.040.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Landkreis Göppingen ist der einzige Kreis in der Region Stuttgart ohne S-Bahnanbindung. Eine Untersuchung im Jahr 2014 hatte zum Ergebnis, dass eine S-Bahnverlängerung gegenüber dem im Zielkonzept 2025 des Landes für das Filstal vorgesehenen Regionalverkehrsangebot kaum Attraktivitätsvorteile ermöglicht. Mit der inzwischen weiter verbesserten Lösung eines halbstündigen Metropolexpresses Geislingen – Stuttgart können die Bahnhöfe im Filstal mit kurzen Fahrzeiten und in einem S-Bahn ähnlichen Standard an die Landeshauptstadt angebunden werden. Auch in den Szenarien ergaben sich durch eine S-Bahn im Filstal kaum Reisezeitverbesserungen gegenüber den geplanten Landesverkehren. Dennoch lässt eine S-Bahnanbindung ein hohes Wirkungspotenzial erkennen. Daher sollte sichergestellt werden, dass das Filstal bei Bedarf auch bis Geislingen (z. B. infolge evtl. Verschlechterungen beim Regionalverkehr) an die S-Bahn angebunden werden kann.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 78	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung ins Filstal bis Donzdorf
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	4,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

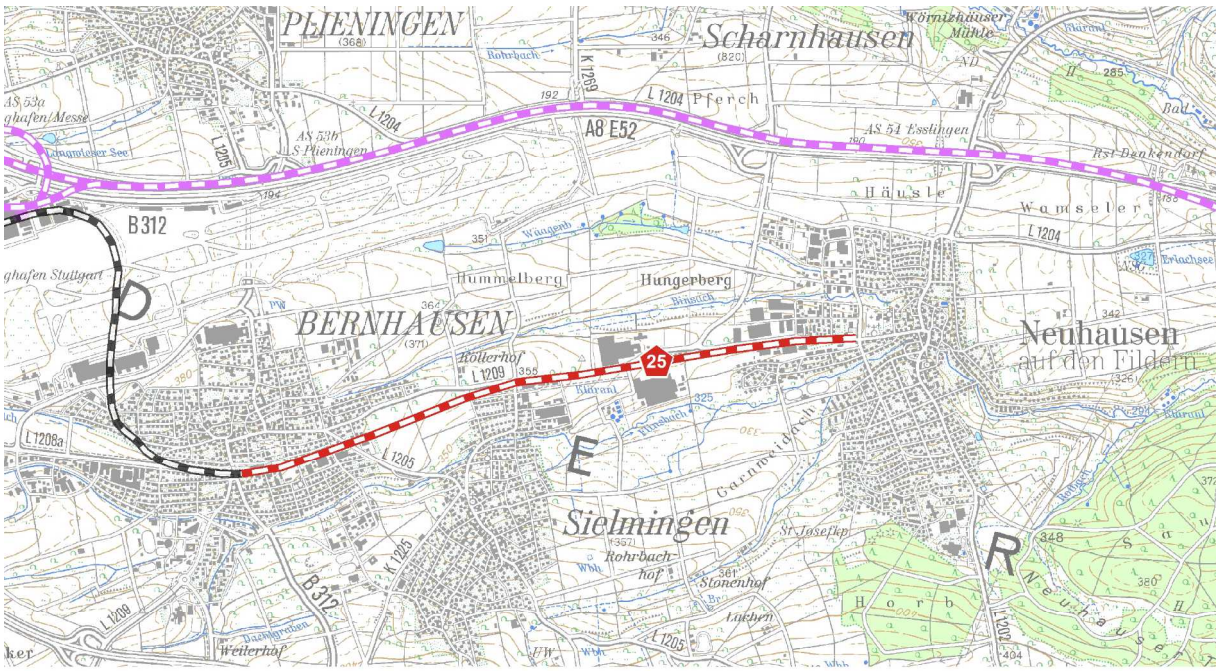
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	10.100 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	13.900 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	1,3 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	3 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	3,41 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-19 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in zum Teil großem Umfang zu erwarten. Die Trasse quert die Lauter, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter in zum Teil großem Umfang steht eine Entlastung des Straßennetzes und eine Anbindung des Filstals an den Regionskern gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	4 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	99 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	880.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch eine S-Bahnverlängerung ins Filstal und weiter bis Donzdorf einschließlich des Wiederaufbaus der stillgelegten Lautertalbahn im Abschnitt Süßen - Donzdorf können gegenüber einer S-Bahnverlängerung bis Süßen kaum noch neue Fahrgastpotenziale für den ÖV gewonnen werden. Hierfür sind die Reisezeiteinsparungen gegenüber dem im Zielkonzept 2025 des Landes für das Filstal vorgesehenen Regionalverkehrsangebot zu gering (halbstündiger Metropolexpress). Zudem wäre eine erhebliche zusätzliche Betriebsleistung im S-Bahnverkehr notwendig.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 25	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung Neuhausen a.d.F.
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	4,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	20 %

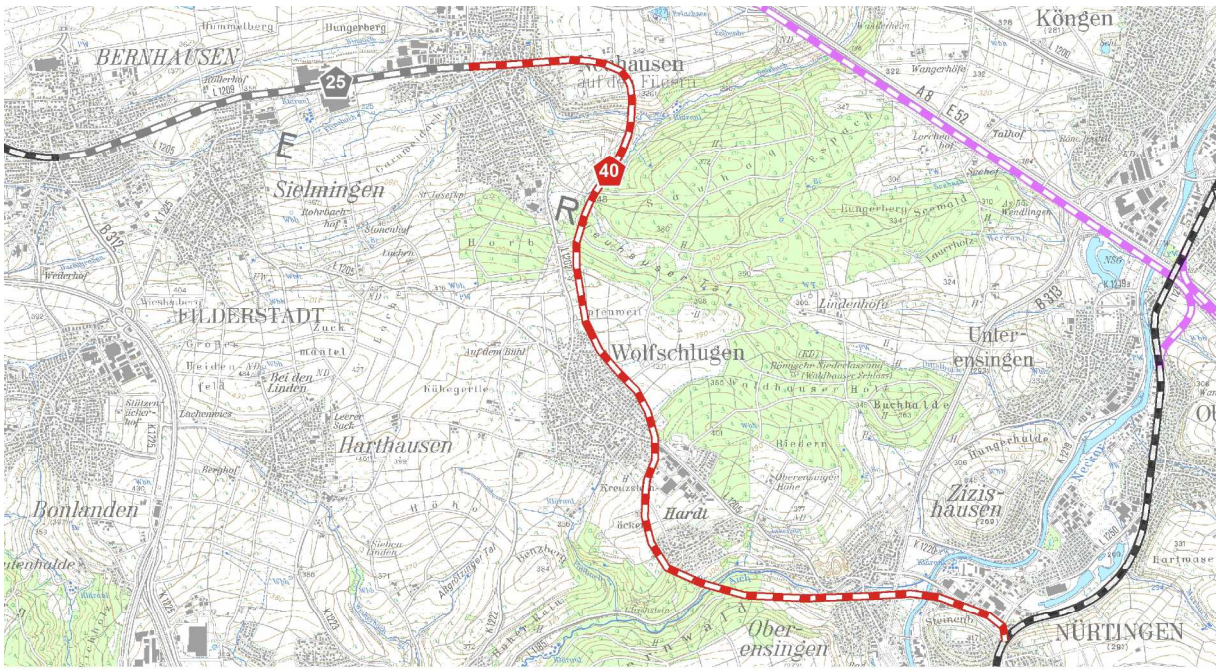
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	4.100 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.300 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	3,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	16 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	7 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	2,10 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-8 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft und Boden zu erwarten. Den erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter steht eine hohe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	2 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	125 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	150.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Planungen für die rund 4 km lange Verlängerung der S 2 nach Neuhausen a.d.F. sind bereits weit fortgeschritten: die Förderwürdigkeit konnte in einer Standardisierten Bewertung nachgewiesen werden und das Planfeststellungsverfahren läuft. Die Inbetriebnahme kann aus heutiger Sicht im Jahr 2022 erfolgen. Die Maßnahme verbessert die Schienenerschließung des Filderraums und kann Zubringerfunktionen zum künftigen Fernbahnhof am Flughafen übernehmen. Sie ist durch eine hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie weitere Nutzen, wie z. B. Reisezeit- und CO2-Einsparungen, gekennzeichnet, wobei nur eine geringe zusätzliche Betriebsleistung erforderlich wird. Es liegt die höchste Dringlichkeit vor.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 40	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung Neuhausen a.d.F. - Wolfschlugen - Nürtingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	10,5 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

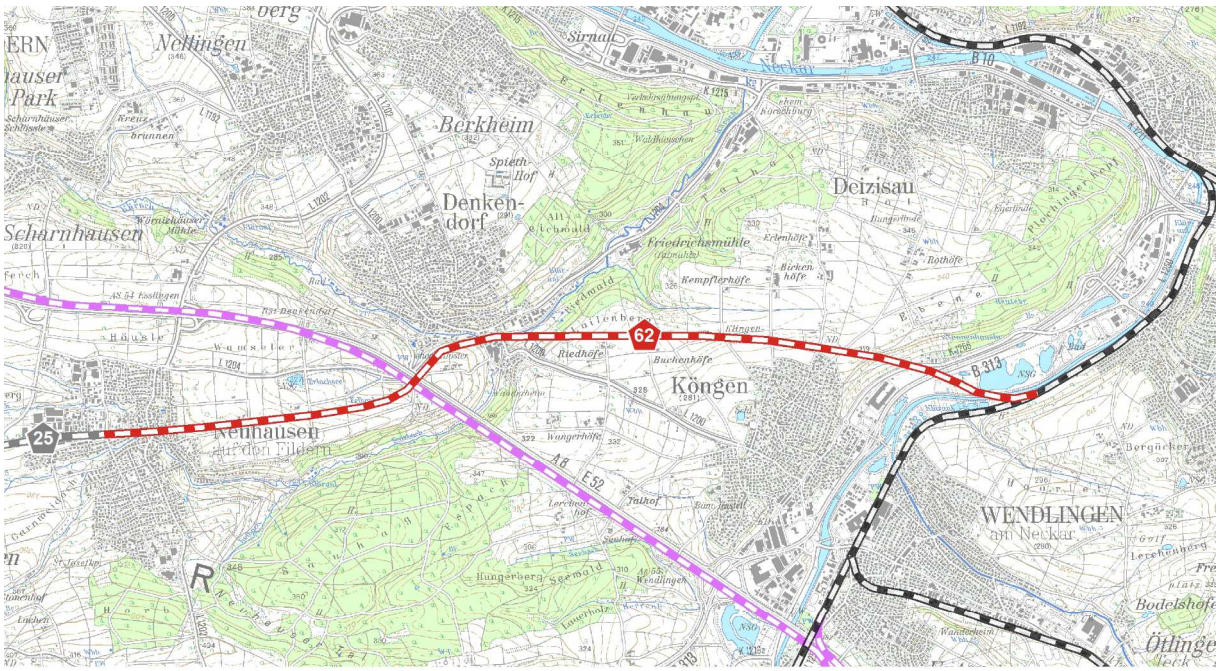
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.300 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	6.000 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	8,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	28 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	18 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	3,30 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-7 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle geprüften Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden.Die Maßnahme quert mehrere Landschaftsschutzgebiete "Sauhang", "Gebiete bei Unterensingen und Zizishausen", "Neuhausen a.d. Fildern". Die Trasse quert die Aich und den Neckar, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter steht eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme, jedoch eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	3 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	Tunnel Neuhausen + 400 + Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	270.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ergänzend zu den Szenarien wurde eine Machbarkeitsstudie „Bessere Anbindung des Filderbereichs an den SPNV“ durchgeführt, in der eine Vielzahl an Optionen für einen S-Bahnringschluss Filder – Neckartal eingehend geprüft wurde. Als Ergebnis dieser Studie ist festzustellen, dass sowohl über Neuhausen a.d.F. als auch über die Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen Trassenvarianten für einen solchen Ringschluss möglich sind. Diese weisen z.T. sehr hohe verkehrliche Wirkungen auf, erfordern aber gleichzeitig beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und zusätzliche Fahrzeuge sowie eine sehr hohe Betriebsleistung. Mögliche Endhalte sind aus heutiger Sicht Plochingen (- Göppingen), Kirchheim u.T. und Nürtingen. Aufgrund des Nachfragepotenzials sollte eine Verbindung Filder – Neckartal grundsätzlich weiterverfolgt werden, wobei wegen der sehr hohen Kosten und des noch zu leistenden Planungs- und Abstimmungsbedarfes allenfalls von einer (sehr) langfristigen Realisierbarkeit ausgegangen werden kann. In weiteren Studien muss ermittelt werden, ob eine der in Frage kommenden Varianten volkswirtschaftlich tragfähig ist und (falls dieses auf mehrere Varianten zutreffen sollte) welche Variante realisiert werden kann und soll. Es ist somit insgesamt ein weiterer Bedarf festzustellen, was der Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung entspricht. Da eine Freihaltung aller derzeit noch in Frage kommenden Trassen schon wegen des noch sehr großen Klärungsbedarfes ausscheidet und eine Festlegung auf eine Trasse kurzfristig nicht erreichbar ist, wird eine Maßnahme „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ in die Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung aufgenommen, wobei - derzeit noch mehrere Trassenvarianten mit verschiedenen Betriebskonzepten in Betracht kommen, - in weiteren Studien geprüft werden muss, für welche Varianten die volkswirtschaftliche Tragfähigkeit geprüft werden soll und - der Maßnahme eine hohe Dringlichkeit zukommt, falls der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für mindestens eine Variante geführt werden kann.
Dringlichkeit	**Trassenfreihaltung für eine „Schienenverbindung Filder – Neckartal“**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 62	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung Neuhausen a.d.F. - Denkendorf - Köngen - Plochingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	9,6 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	5.400 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	5.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	22,7 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	48 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

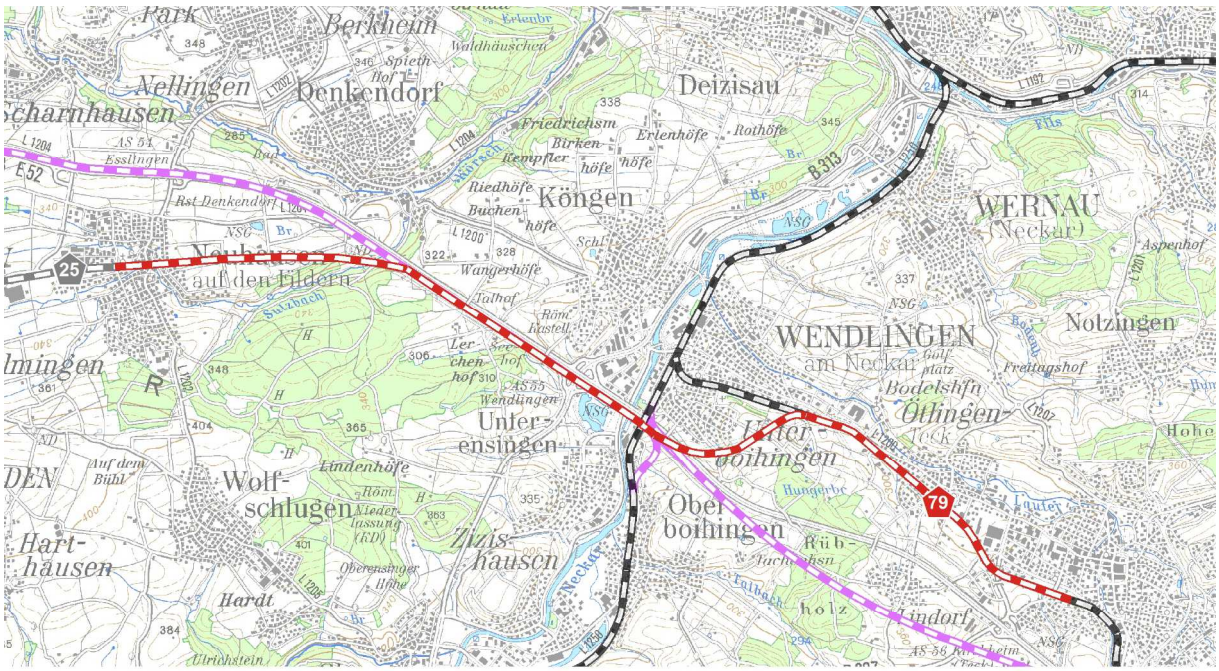
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	24 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	2,80 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-10 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Trasse quert den Neckar und die Körsch, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Trasse quert das FFH-Gebiet "Filder" sowie das Vogelschutzgebiet "Grienwiesen und Wernauer Baggerseen". Für die Natura2000-Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden

	muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Maßnahme quert mehrere LSG "Landschaftsbestandteile und Landschaftsteile entlang der Reichsautobahn Stuttgart München in den Landkreisen Esslingen, Nürtingen, Göppingen und Ulm", "Unteres Körschtal", "Köngen" und "Wernau/Neckar". Die Trasse quert die NSG "Neckarwasen" und "Wernauer Baggerseen". Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	2 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	9 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	Tunnel Neuhausen + 133 Mio.€ (Strecke Neuhausen-Denkendorf) + Strecke Denkendorf - Neckartal + Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	330.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ergänzend zu den Szenarien wurde eine Machbarkeitsstudie „Bessere Anbindung des Filderbereichs an den SPNV“ durchgeführt, in der eine Vielzahl an Optionen für einen S-Bahnringschluss Filder – Neckartal eingehend geprüft wurde. Als Ergebnis dieser Studie ist festzustellen, dass sowohl über Neuhausen a.d.F. als auch über die Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen Trassenvarianten für einen solchen Ringschluss möglich sind. Diese weisen z.T. sehr hohe verkehrliche Wirkungen auf, erfordern aber gleichzeitig beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und zusätzliche Fahrzeuge sowie eine sehr hohe Betriebsleistung. Mögliche Endhalte sind aus heutiger Sicht Plochingen (- Göppingen), Kirchheim u.T. und Nürtingen. Aufgrund des Nachfragepotenzials sollte eine Verbindung Filder – Neckartal grundsätzlich weiterverfolgt werden, wobei wegen der sehr hohen Kosten und des noch zu leistenden Planungs- und Abstimmungsbedarfes allenfalls von einer (sehr) langfristigen Realisierbarkeit ausgegangen werden kann. In weiteren Studien muss ermittelt werden, ob eine der in Frage kommenden Varianten volkswirtschaftlich tragfähig ist und (falls dieses auf mehrere Varianten zutreffen sollte) welche Variante realisiert werden kann und soll. Es ist somit insgesamt ein weiterer Bedarf festzustellen, was der Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung entspricht. Da eine Freihaltung aller derzeit noch in Frage kommenden Trassen schon wegen des noch sehr großen Klärungsbedarfes ausscheidet und eine Festlegung auf eine Trasse kurzfristig nicht erreichbar ist, wird eine Maßnahme „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ in die Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung aufgenommen, wobei - derzeit noch mehrere Trassenvarianten mit verschiedenen Betriebskonzepten in Betracht kommen, - in weiteren Studien geprüft werden muss, für welche Varianten die volkswirtschaftliche Tragfähigkeit geprüft werden soll und - der Maßnahme eine hohe Dringlichkeit zukommt, falls der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für mindestens eine Variante geführt werden kann.
Dringlichkeit	**Trassenfreihaltung für eine „Schienenverbindung Filder – Neckartal“**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 79	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung Neuhausen a.d.F. - Wendlingen - Kirchheim u.T.
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	6,1 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	4.100 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	10,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	31 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

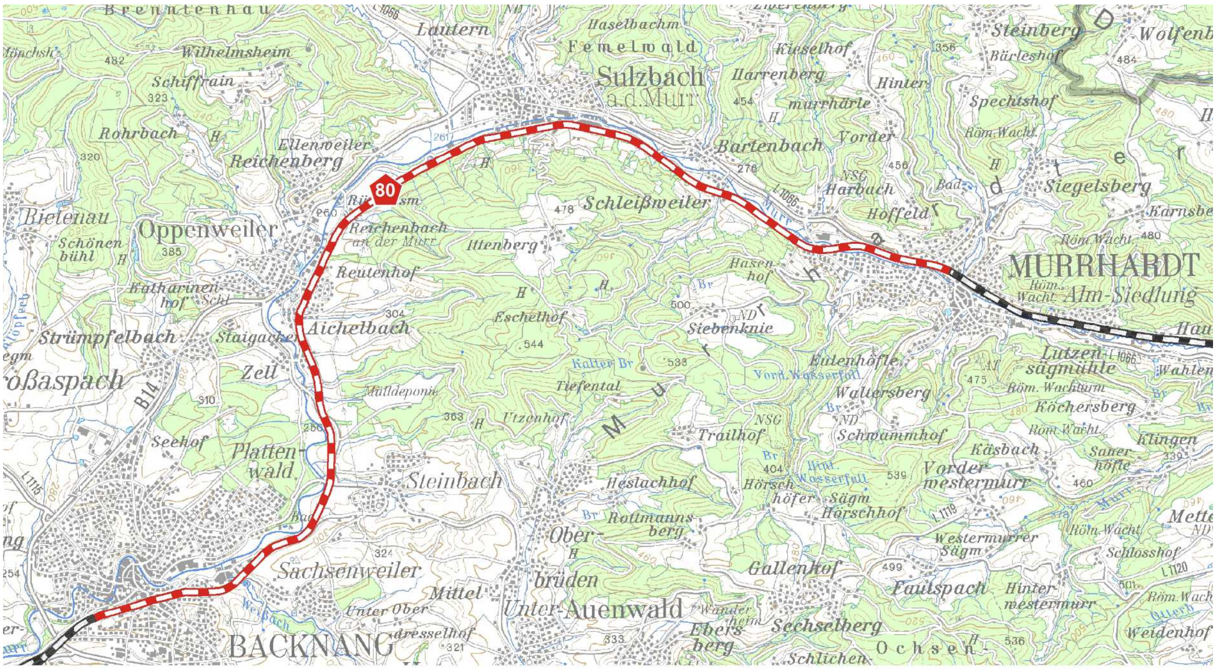
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	3,36 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-8 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme quert zum einen das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert das FFH-Gebiet "Grienwiesen und Wernauer Baggerseen". Für die Natura2000-Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-

	Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan (nördlich von Oberboingen, westlich Wendlingen) und Kormoran (Wernauer Baggerseen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Im westlichen Abschnitt tangiert die Maßnahme das FFH-Gebiet "Filder". Trotz des sehr frühen Planungsstandes sind bei Beibehaltung der Linienführung keine Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele zu erwarten. Ein bekanntes Vorkommen des Schwarzmilan (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW) im Nahbereich der Planungen (400 m Entfernung) sind bei zukünftigen artenschutzrechtlichen Betrachtungen zu berücksichtigen. Die Maßnahme quert die LSG "Sauhang" und "Wendlingen am Neckar". Den erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter steht eine Entlastung des Straßennetzes sowie eine hohe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	3 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	Tunnel Neuhausen + Südumfahrung Wendlingen + Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	350.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ergänzend zu den Szenarien wurde eine Machbarkeitsstudie „Bessere Anbindung des Filderbereichs an den SPNV“ durchgeführt, in der eine Vielzahl an Optionen für einen S-Bahnringschluss Filder – Neckartal eingehend geprüft wurde. Als Ergebnis dieser Studie ist festzustellen, dass sowohl über Neuhausen a.d.F. als auch über die Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen Trassenvarianten für einen solchen Ringschluss möglich sind. Diese weisen z.T. sehr hohe verkehrliche Wirkungen auf, erfordern aber gleichzeitig beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und zusätzliche Fahrzeuge sowie eine sehr hohe Betriebsleistung. Mögliche Endhalte sind aus heutiger Sicht Plochingen (- Göppingen), Kirchheim u.T. und Nürtingen. Aufgrund des Nachfragepotenzials sollte eine Verbindung Filder – Neckartal grundsätzlich weiterverfolgt werden, wobei wegen der sehr hohen Kosten und des noch zu leistenden Planungs- und Abstimmungsbedarfes allenfalls von einer (sehr) langfristigen Realisierbarkeit ausgegangen werden kann. In weiteren Studien muss ermittelt werden, ob eine der in Frage kommenden Varianten volkswirtschaftlich tragfähig ist und (falls dieses auf mehrere Varianten zutreffen sollte) welche Variante realisiert werden kann und soll. Es ist somit insgesamt ein weiterer Bedarf festzustellen, was der Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung entspricht. Da eine Freihaltung aller derzeit noch in Frage kommenden Trassen schon wegen des noch sehr großen Klärungsbedarfes ausscheidet und eine Festlegung auf eine Trasse kurzfristig nicht erreichbar ist, wird eine Maßnahme „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ in die Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung aufgenommen, wobei - derzeit noch mehrere Trassenvarianten mit verschiedenen Betriebskonzepten in Betracht kommen, - in weiteren Studien geprüft werden muss, für welche Varianten die volkswirtschaftliche Tragfähigkeit geprüft werden soll und - der Maßnahme eine hohe Dringlichkeit zukommt, falls der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für mindestens eine Variante geführt werden kann.
Dringlichkeit	**Trassenfreihaltung für eine „Schienenverbindung Filder – Neckartal**



Legende:
Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK100 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 2 4 6 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 80	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung Backnang - Murrhardt
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

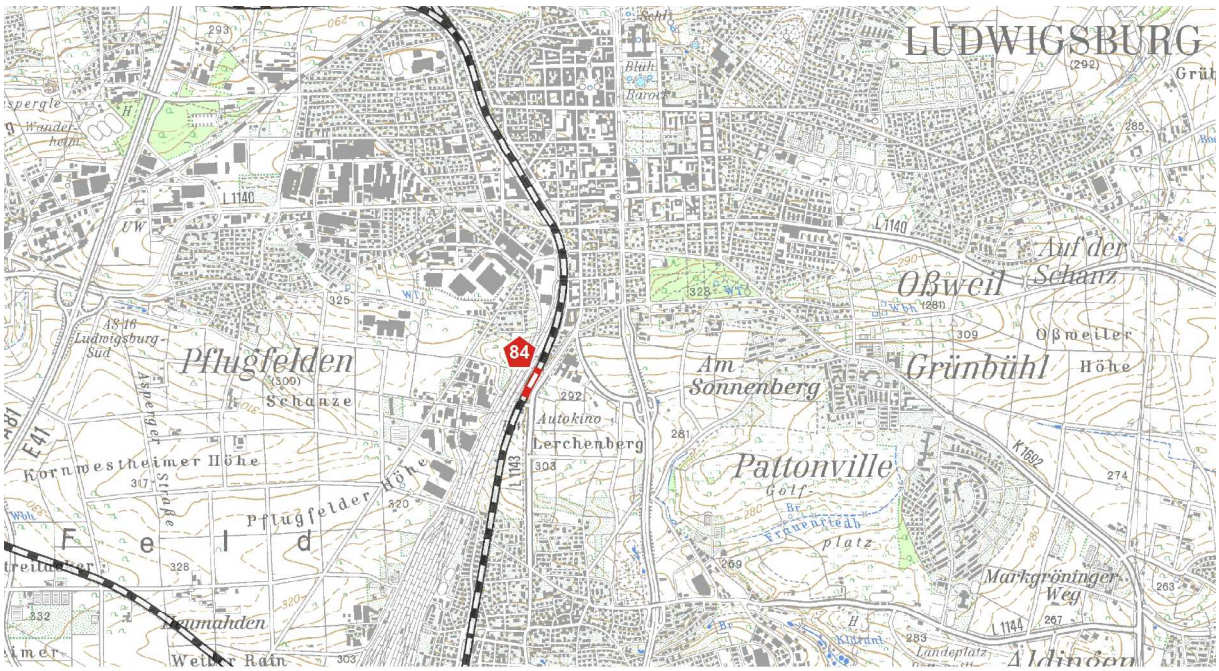
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	1.500 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	2.000 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	2,2 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	7 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-3 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	29 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	320.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Verlängerung der S 3 nach Murrhardt wurde in der Vergangenheit bereits mehrfach untersucht. Die Verkehrsprognosen zu den Szenarien bestätigen die bisherigen Ergebnisse. Angesichts der geringen verkehrlichen Wirksamkeit wäre die zusätzlich erforderliche Betriebsleistung nicht zu begründen.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 84	
Bezeichnung	S-Bahnhaltestelle Kornwestheim-Wüstenrot
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

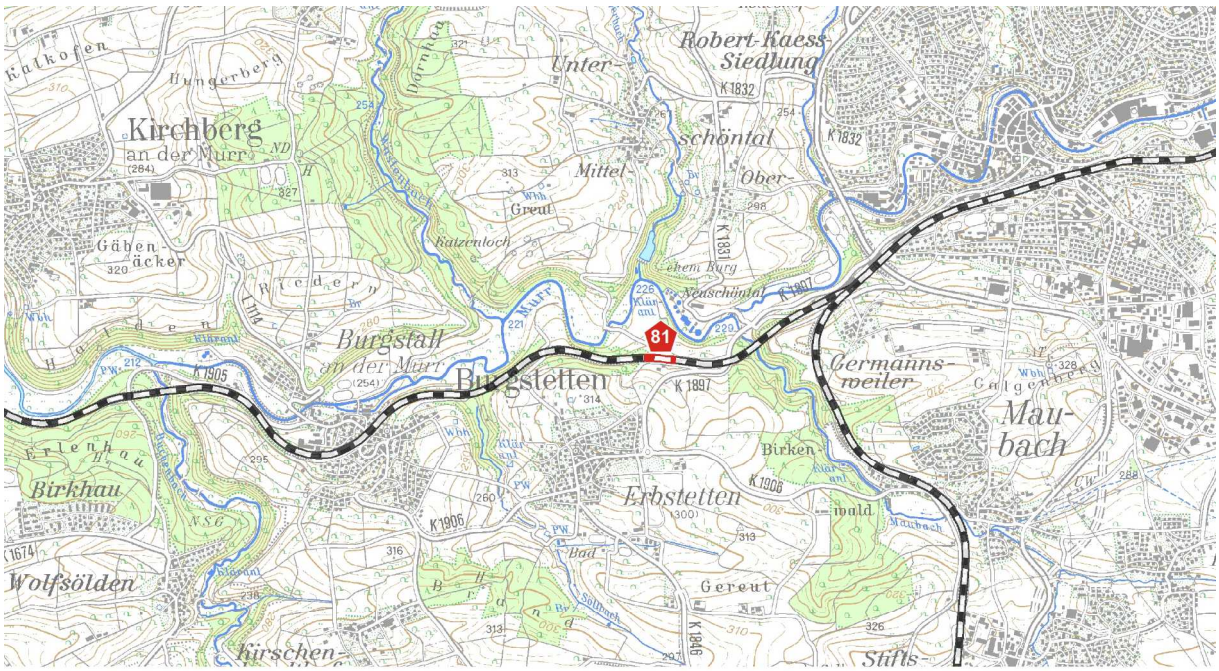
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	9.300 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	4 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	40.200 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	9,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	24 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	5 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	23,69 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch sowie Klima/Luft in sehr geringem Umfang zu erwarten. Zu den baubedingten flächenhaften Eingriffen sind vor allem betriebsbedingte Emissionen durch zusätzlichen Verkehr zur Haltestelle zu erwarten, die jedoch momentan noch nicht abschätzbar sind. Den erheblichen Auswirkungen in sehr geringem Umfang steht eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	14 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine neue S-Bahnhaltestelle Kornwestheim-Wüstenrot kann ein großes Nachfragepotenzial für den ÖV erschließen. Zusammen mit nennenswerten Reisezeiteinsparungen je Personenfahrt ermöglicht dies eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit. Allerdings ist eine erhebliche Anzahl an durchfahrenden Fahrgästen auf der S 4 und S 5 von den zusätzlichen Halten negativ betroffen. Eine neue Haltestelle in diesem Bereich wäre baulich sehr aufwändig und würde dementsprechend hohe Investitionskosten erfordern. Die fahrplantechnische Machbarkeit ist noch nicht geklärt. Wegen der Möglichkeit, ein großes Nachfragepotenzial für den ÖV zu erschließen, sollten die offenen Fragen auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit geklärt und die notwendigen Flächen freigehalten werden. Dies gilt in entsprechender Weise für die Realisierung eines Regionalhalts, der vor allem im Rahmen die derzeit in der Diskussion stehenden Linienoptionen Markgröningen - Ludwigsburg - Leonberg bzw. Esslingen in Betracht kommt.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 81	
Bezeichnung	S-Bahnhaltestelle Burgstetten-Erbstetten
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

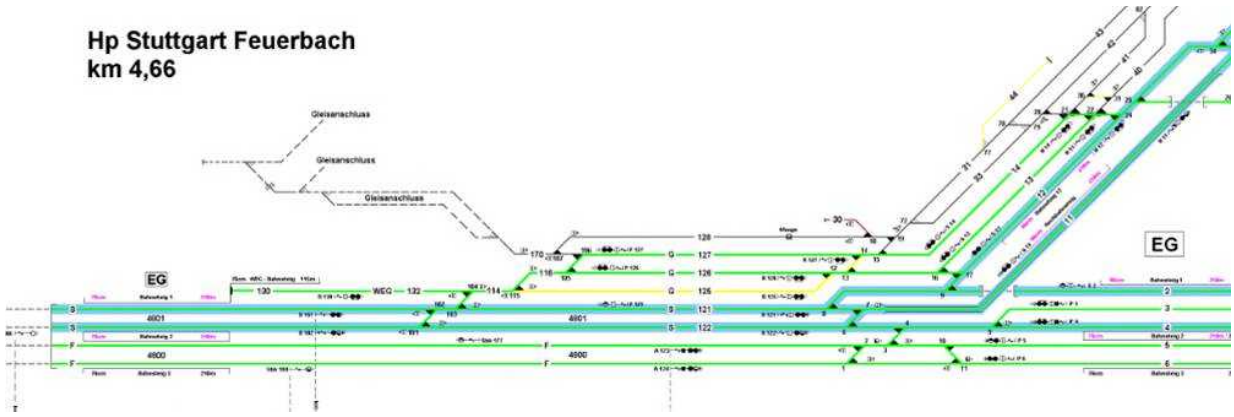
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	700 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	4 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	3.600 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	5,4 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	16 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	10 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	47,29 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Flora/Fauna/Biodiversität, Boden sowie Kulturlandschaft/Sachgüter in geringem Umfang zu erwarten. Zu den baubedingten flächenhaften Eingriffen sind vor allem betriebsbedingte Emissionen durch zusätzlichen Verkehr zur Haltestelle zu erwarten, die jedoch momentan noch nicht abschätzbar sind. Die Maßnahme liegt im LSG "Unteres Murrtal". Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang steht eine geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	1 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine zusätzliche S-Bahnhaltestelle Burgstetten-Erbstetten weist u. a. aufgrund der großen räumlichen Distanz zwischen dem Teilort Erbstetten und der Bahnstrecke Backnang – Ludwigsburg nur eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit auf. Es sind deutlich mehr durchfahrende Fahrgäste vom zusätzlichen Zeitbedarf negativ betroffen als Ein- und Aussteiger erwartet werden können. Die Betroffenheit von Schutzgütern ist für die Schaffung einer neuen Haltestelle als relativ hoch einzustufen. Angesichts des nicht ausreichenden Fahrgastpotenzials ist die Einrichtung einer neuen Haltestelle nicht zu rechtfertigen.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 117	
Bezeichnung	Bau eines Ausweichgleises mit Bahnsteig im Bahnhof Feuerbach zur Nutzung im Störfall
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

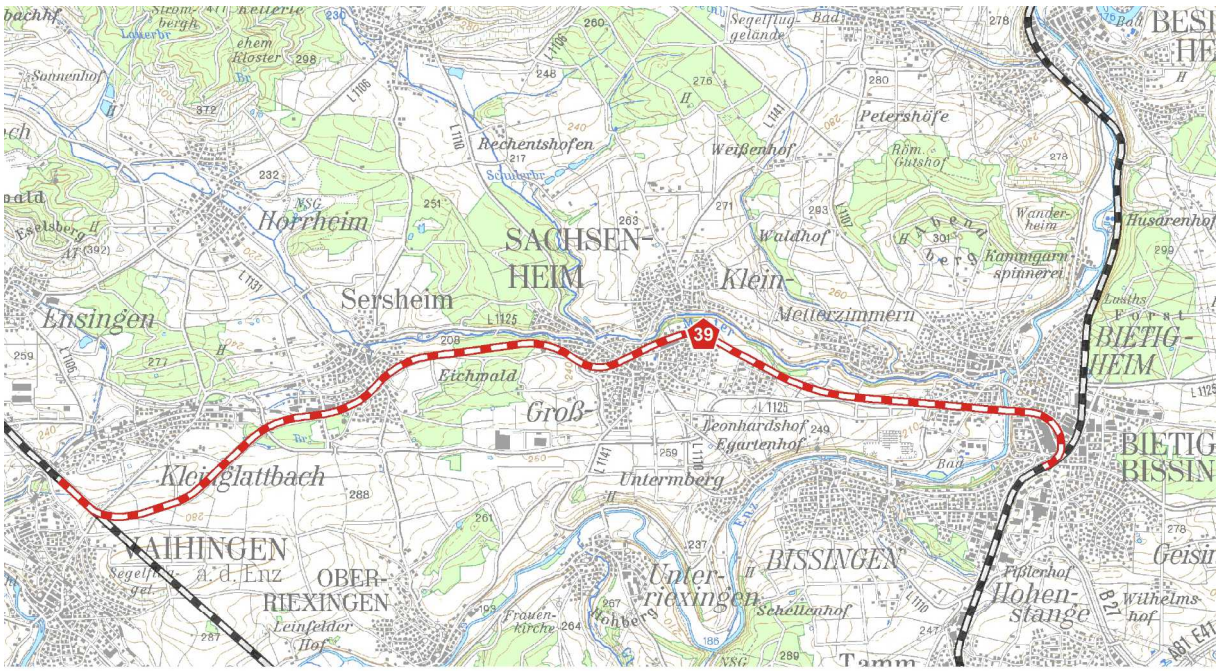
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Maßnahme wurde in den Szenarien nicht untersucht. Sie zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Bei diesen Maßnahmen ist zu beachten, dass viele Detailaspekte einen Einfluss auf die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV ausüben. Daher ist für jeden Maßnahmenvorschlag eine eingehende Betrachtung erforderlich. Die dazu notwendige Untersuchungstiefe kann im Rahmen der Fortschreibung des RVP nicht geleistet werden, sondern muss in anderen Studien erfolgen (insb. „Betriebssimulation für die S-Bahn“ sowie „Langfristige Konzeption zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart“, die derzeit bearbeitet werden). Da noch keine abschließenden Ergebnisse zu dieser Infrastrukturmaßnahme verfügbar sind, wird diese wegen ihrer mutmaßlich besonderen Relevanz für die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region Stuttgart vorbehaltlich der Ergebnisse der genannten Detailuntersuchungen als Maßnahme der hohen Dringlichkeit eingestuft.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 39	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung S 5 nach Vaihingen a.d.Enz
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

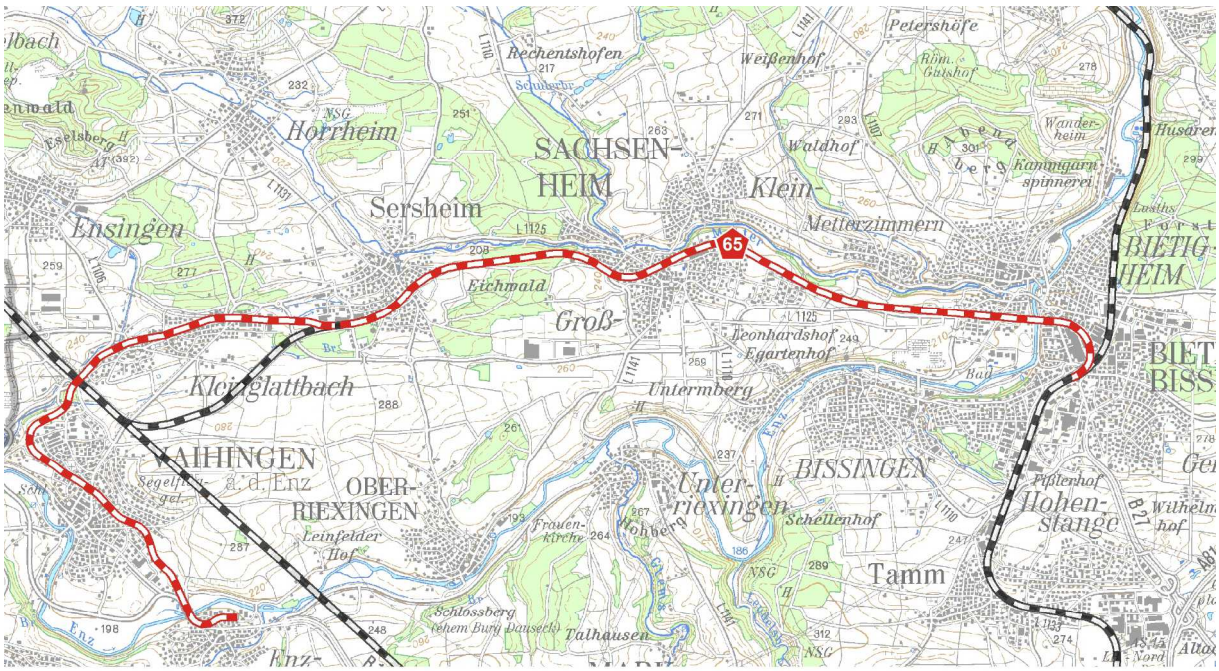
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	9.200 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	13.800 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	1,3 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	4 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-18 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	2 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	10 Mio.€ + 2 Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	520.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Verlängerung der S 5 kommen mit Vaihingen a.d.Enz, Vaihingen-Enzweihingen und Kirchheim a.N. drei alternative Endhaltestellen in Frage (Maßnahmen Nr. 39, 65 und 75). Von den drei Varianten ruft eine Verlängerung nach Vaihingen a.d.Enz bei einer mittleren zusätzlichen Betriebsleistung die umfangreichsten verkehrlichen Wirkungen hervor. Für diese Lösung wurde zudem in einer Standardisierten Bewertung mit 4,3 ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis nachgewiesen. Allerdings können mit einer S-Bahnverlängerung auf den nachfragestärksten Verkehrsrelationen bei gleichzeitiger Realisierung der von Seiten des Landes vorgesehenen Metropolexpresslinie (MEX) Pforzheim - Stuttgart nur geringe Reisezeiteinsparungen und somit kaum Attraktivitätsvorteile generiert werden. Zudem erscheint ein Parallelverkehr wirtschaftlich kaum tragfähig. Insofern kommt einer Verlängerung der S-Bahn nach Vaihingen a.d.E. dann die höchste Dringlichkeit zu, wenn die genannte MEX-Linie (z. B. infolge evtl. Verschlechterungen beim Regionalverkehr) nicht mit einem 30 Minuten-Takt angeboten wird. Um für diesen Fall künftig ggf. eine S-Bahnverlängerung bis Vaihingen a.d.E. realisieren zu können, sollten im Sinne einer Trassenfreihaltung keine entgegenstehenden Maßnahmen unternommen werden. Zudem kann bei künftigen Überlegungen auch eine Verlängerung bis Mühlacker in Erwägung gezogen werden, die einer überschlägigen gutachterlichen Einschätzung zufolge eine tragfähige Lösung darstellen könnte.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung (sofern MEX im 30 Min-Takt), sonst höchste Dringlichkeit.**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 65	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung S 5 nach Enzweihingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	8,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	9.000 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	12.400 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	0,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	1 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

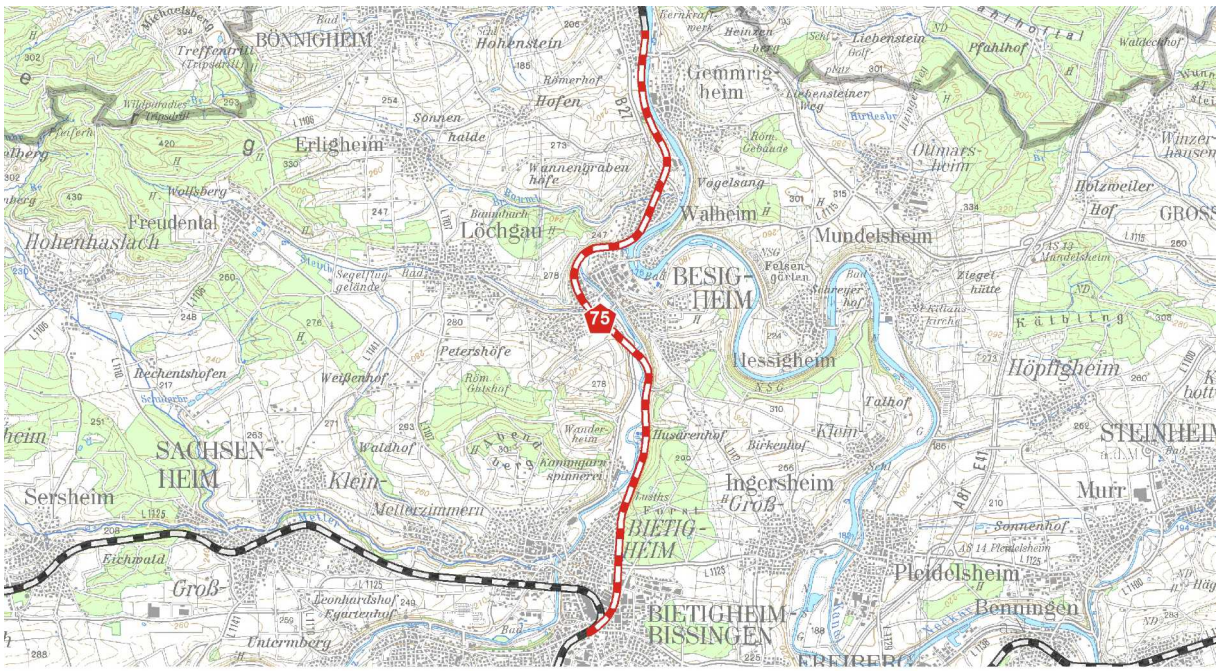
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	21 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	2,43 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-17 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Boden zu erwarten. Da es sich um eine Bestandstrasse handelt sind vor allem auf - Grund der Elektrifizierung - Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsqualität sowie betriebsbedingte Immissionen und Zerschneidungswirkungen zu erwarten. Die Trasse quert die Enz, daher sind auch HQ100 Flächen betroffen. Die Trasse quert das FFH-Gebiet "Strohgäu und unteres Enztal". Es sind keine Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele zu erwarten. Bekannte Vorkommen von Rot- und Schwarzmilan (Daten zu windkraftsensiblen Arten

	der LUBW) im Umland der Planungen (1.100 m bzw. 750 m Entfernung) sind auch unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten vernachlässigbar, da bereits derzeit auf der Plantrasse zur Elektrifizierung Schienenverkehr stattfindet. Die Trasse quert das LSG "Enztal zwischen Vaihingen-Roßwag und dem Leinfelder Hof". Den erheblichen Auswirkungen vor allem hinsichtlich betriebsbedingten Zerschneidungswirkungen und Auswirkungen auf das Landschaftsbild auf Grund der Elektrifizierung der Strecke stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie geringe verkehrliche Wirkungen gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	28 Mio.€ + 4 Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	700.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Verlängerung der S 5 kommen mit Vaihingen a.d.Enz, Vaihingen-Enzweihingen und Kirchheim a.N. drei alternative Endhaltestellen in Frage (Maßnahmen Nr. 39, 65 und 75). Eine Verlängerung nach Vaihingen-Enzweihingen weist geringere verkehrliche Wirkungen auf als die Alternative Verlängerung bis Vaihingen a.d.E. Aufgrund der notwendigen Ertüchtigung und Elektrifizierung des Abschnittes Sersheim - Enzweihingen wären zudem Eingriffe in Schutzgüter unumgänglich. Hinzu kommt ein höherer Investitions- und zusätzlicher Betriebsaufwand im Vergleich zur Verlängerung nach Vaihingen a.d.E.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 75	
Bezeichnung	S-Bahnverlängerung S 5 nach Kirchheim a. Neckar
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

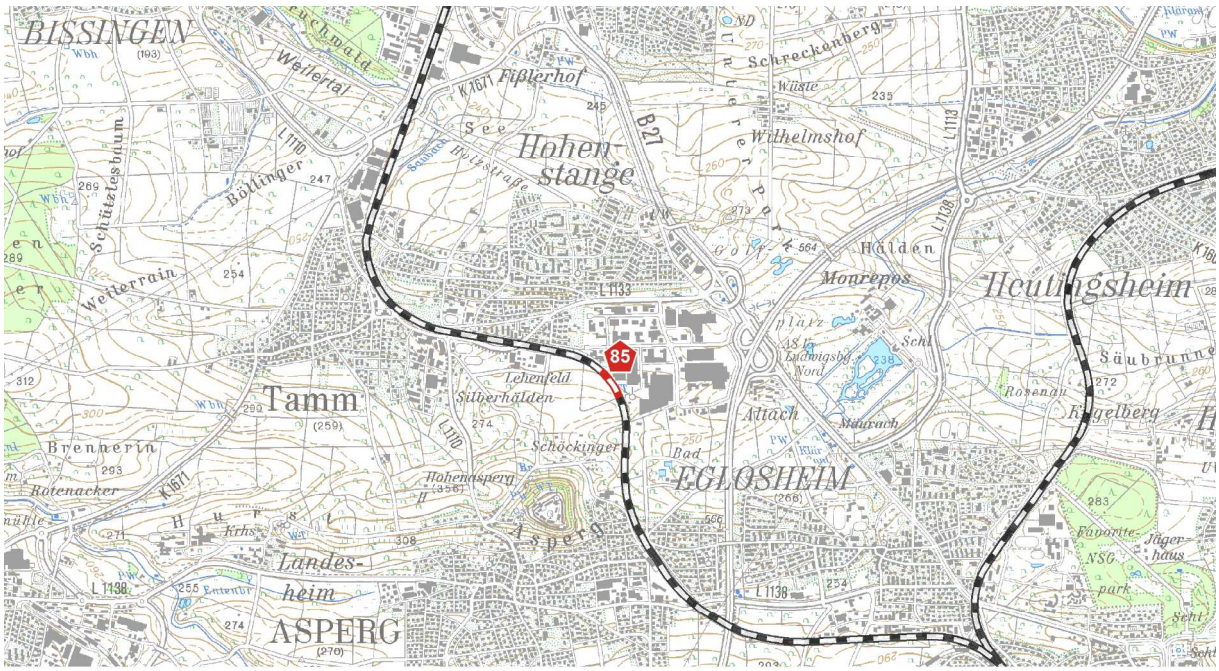
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	7.700 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	11.100 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	4,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	10 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-15 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	30 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	410.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Verlängerung der S 5 kommen mit Vaihingen a.d.Enz, Vaihingen-Enzweihingen und Kirchheim a.N. drei alternative Endhaltestellen in Frage (Maßnahmen Nr. 39, 65 und 75). Eine Verlängerung nach Kirchheim a. N. erzielt geringere verkehrliche Wirkungen als die beiden anderen Alternativen. Zudem ist der Investitionsaufwand höher als bei einer Verlängerung nach Vaihingen a.d.E. Demgegenüber erfordert die Verlängerung nach Kirchheim a.N. den geringsten zusätzlichen Betriebsaufwand. Diese Maßnahme kommt insbesondere dann in Betracht, wenn eine Verlängerung nach Vaihingen a.d.E. endgültig verworfen wird. Bis dahin sollten keine entgegenstehenden Maßnahmen ergriffen werden. Zudem kann, sofern die Zabergäubahn bis Lauffen fortgeführt werden kann, bei künftigen Überlegungen in Erwägung gezogen werden, die S 5 bis Lauffen zu verlängern und auf diese Weise einen Lückenschluss zu schaffen.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

Beschreibung der Maßnahme Nr. 85	
Bezeichnung	S-Bahnhaltestelle Ludwigsburg-Nord / Tammerfeld
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	8.000 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	1 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	16.500 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	4,4 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	15 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	8 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	36,73 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Flora/Fauna/Biodiversität, Boden sowie Klima/Luft in geringem Umfang zu erwarten. Zu den baubedingten flächenhaften Eingriffen sind vor allem betriebsbedingte Emissionen durch zusätzlichen Verkehr zur Haltestelle zu erwarten, die jedoch momentan noch nicht abschätzbar sind. Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang steht eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	10 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Realisierungschancen einer neuen S-Bahnhaltestelle Ludwigsburg-Nord / Tammerfeld wurden in der Vergangenheit bereits mehrfach geprüft. Einer sehr hohen verkehrlichen Wirksamkeit (in Form der Anzahl der Ein- und Aussteiger) steht in etwa die doppelte Anzahl an durchfahrenden Fahrgästen gegenüber, deren Fahrzeiten sich verlängern würden. Zudem erfordert der Bau an der vorgesehenen Stelle erhebliche Investitionskosten sowie eine mittlere bis hohe Betroffenheit an Schutzgütern. Es ist ein weiterer Bedarf erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 28	
Bezeichnung	Ergänzung- /Andienungsverkehr S 6, S 60 (zusätzliche Züge auf der S 6, um Umsteigen in NVZ von S 6 auf S 60 von 20 min auf 5 min zu verkürzen)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

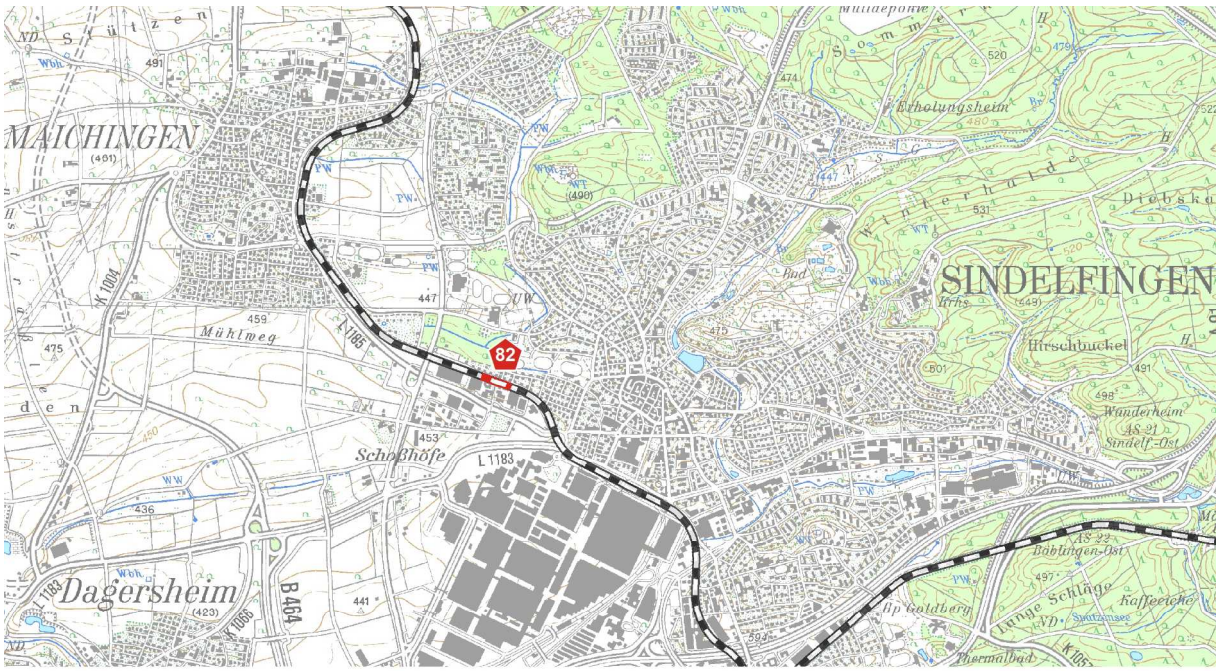
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	900 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	2.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	0,5 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	2 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-2 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	0 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	310.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Zusätzliche Züge auf der S 6, mit denen die Umsteigezeit zwischen S 6 und S 60 in Renningen in der Normalverkehrszeit von 20 min auf 5 min verkürzt werden kann, erzielen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit. Ursächlich hierfür ist vor allem, dass die Maßnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten und somit zu Zeiten einer relativ schwachen Verkehrsnachfrage greift. Die Reisezeitgewinne sind daher - bezogen auf die während einen ganzen Tages stattfindenden Fahrten auf der S 6 und S 60 - gering. Aus heutiger Sicht besteht somit kein Bedarf, zumal die Problematik langer Übergangszeiten im Bahnhof Renningen mit der ganztägigen Ausweitung des 15-Minuten-Taktes bei der S-Bahn entfällt.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 82	
Bezeichnung	S-Bahnhaltestelle Sindelfingen-West
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

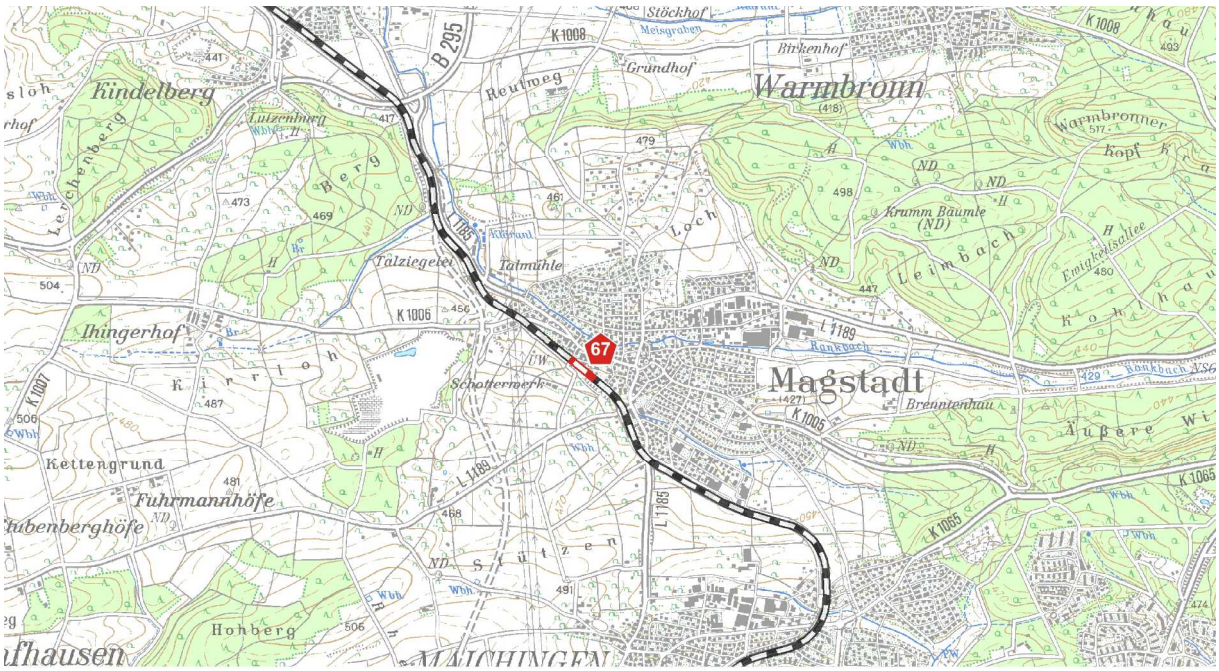
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	1.200 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	0 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	9.100 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	22 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	4 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	18,79 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch sowie Wasser in geringem Umfang zu erwarten. Zu den baubedingten flächenhaften Eingriffen sind vor allem betriebsbedingte Emissionen durch zusätzlichen Verkehr zur Haltestelle zu erwarten, die jedoch momentan noch nicht abschätzbar sind. Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang steht eine geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	10 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Bei einer deutlichen Reisezeitverkürzung je Personenfahrt erreicht eine zusätzliche S-Bahnhaltestelle Sindelfingen-West mittlere verkehrliche Wirkungen. Es sind erheblich mehr durchfahrende Fahrgäste von dem mit dem Halt verbundenen zusätzlichen Zeitaufwand negativ betroffen als Ein- und Aussteiger erwartet werden können. Dennoch sollten angesichts des Nachfragepotenzials die notwendigen Flächen für eine spätere Einrichtung einer Haltestelle freigehalten werden. In die weiteren Überlegungen ist einzubeziehen, dass durch eine zusätzliche Haltestelle der S 60 ggf. Probleme hinsichtlich der Anschlüsse (an die S 1 in Böblingen) entstehen können. In diesem Fall müssen Lösungen zur Anschlussbeibehaltung entwickelt werden. Abschließende Aussagen hierzu sind erst möglich, wenn die Betriebsprogramme für die Zeit nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 abgestimmt sind.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 67	
Bezeichnung	S-Bahnhaltestelle Magstadt-West
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

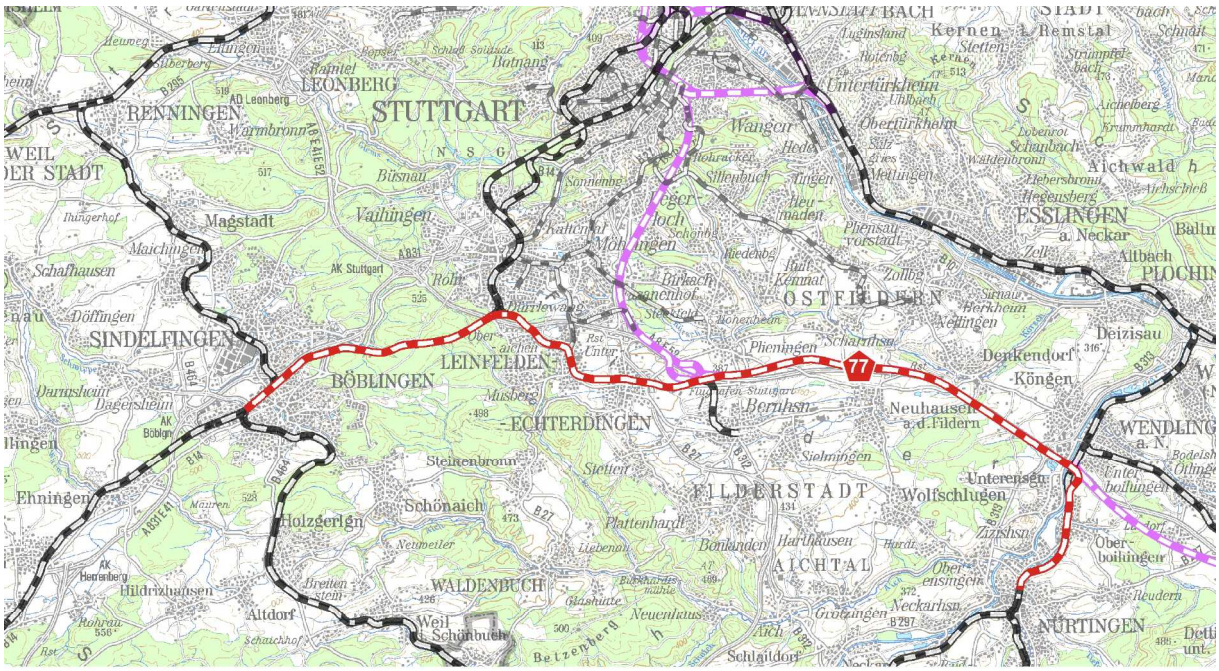
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	3.600 Fahrgäste/Tag
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	1 %
Zahl durchfahrender Fahrgäste	4.700 Fahrgäste/Tag
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	3,3 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	13 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	61,58 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in geringem Umfang zu erwarten. Zu den baubedingten flächenhaften Eingriffen sind vor allem betriebsbedingte Emissionen durch zusätzlichen Verkehr zur Haltestelle zu erwarten, die jedoch momentan noch nicht abschätzbar sind. Den zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang steht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	4 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine zusätzliche S-Bahnhaltestelle Magstadt-West ergaben die Verkehrsprognosen zu den Szenarien eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Es werden vergleichsweise geringe Reisezeitgewinne generiert und es sind mehr durchfahrende Fahrgäste von einem zusätzlichen Halt negativ betroffen als Ein- und Aussteiger zu erwarten sind. Die Betroffenheit von Schutzgütern ist für die Einrichtung einer Haltestelle als hoch einzuschätzen. Hinzu kommt, dass das Betriebsprogramm der S 60 derzeit keine weiteren Haltepunkte ermöglicht, ohne dass Anschlüsse aufgegeben werden müssten (in Böblingen zur S 1). Vor dem Hintergrund, dass Magstadt bereits über eine S-Bahnhaltestelle an den Schienenverkehr angebunden ist, ist angesichts der insgesamt positiven Wirkungen auf die Nachfrage und Reisezeitgewinne im ÖV ein weiterer Bedarf erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme | Schienennetz | Stadtbahn | S21-Bahnstrecke

0 5 10 15 km

© Verband Region Stuttgart 2018; DTÜ200 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

Beschreibung der Maßnahme Nr. 77	
Bezeichnung	S-Bahntangentiale Böblingen - Nürtingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

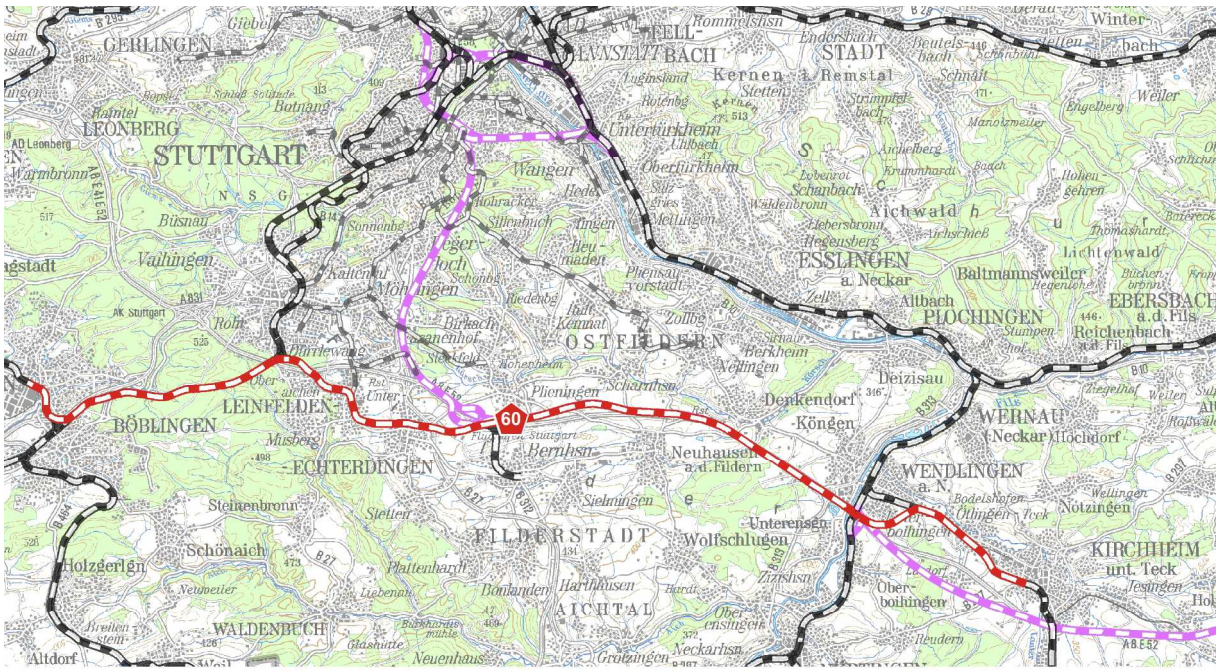
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	5.800 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	11.000 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	7,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	15 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	19 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	3,49 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-11 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	3 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	50 Mio.€ (Anbindung Hst. Flughafen an NBS) + evtl. große Wendlinger Kurve + Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	700.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ergänzend zu den Szenarien wurde eine Machbarkeitsstudie „Bessere Anbindung des Filderbereichs an den SPNV“ durchgeführt, in der eine Vielzahl an Optionen für einen S-Bahnringschluss Filder – Neckartal eingehend geprüft wurde. Als Ergebnis dieser Studie ist festzustellen, dass sowohl über Neuhausen a.d.F. als auch über die Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen Trassenvarianten für einen solchen Ringschluss möglich sind. Diese weisen z.T. sehr hohe verkehrliche Wirkungen auf, erfordern aber gleichzeitig beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und zusätzliche Fahrzeuge sowie eine sehr hohe Betriebsleistung. Mögliche Endhalte sind aus heutiger Sicht Plochingen (- Göppingen), Kirchheim u.T. und Nürtingen. Aufgrund des Nachfragepotenzials sollte eine Verbindung Filder – Neckartal grundsätzlich weiterverfolgt werden, wobei wegen der sehr hohen Kosten und des noch zu leistenden Planungs- und Abstimmungsbedarfes allenfalls von einer (sehr) langfristigen Realisierbarkeit ausgegangen werden kann. In weiteren Studien muss ermittelt werden, ob eine der in Frage kommenden Varianten volkswirtschaftlich tragfähig ist und (falls dieses auf mehrere Varianten zutreffen sollte) welche Variante realisiert werden kann und soll. Es ist somit insgesamt ein weiterer Bedarf festzustellen, was der Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung entspricht. Da eine Freihaltung aller derzeit noch in Frage kommenden Trassen schon wegen des noch sehr großen Klärungsbedarfes ausscheidet und eine Festlegung auf eine Trasse kurzfristig nicht erreichbar ist, wird eine Maßnahme „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ in die Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung aufgenommen, wobei - derzeit noch mehrere Trassenvarianten mit verschiedenen Betriebskonzepten in Betracht kommen, - in weiteren Studien geprüft werden muss, für welche Varianten die volkswirtschaftliche Tragfähigkeit geprüft werden soll und - der Maßnahme eine hohe Dringlichkeit zukommt, falls der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für mindestens eine Variante geführt werden kann. Über diese Zusammenhänge hinaus ist zu einer Verbindung Böblingen – Nürtingen als S-Bahntangentiale im Süden der Region Stuttgart festzuhalten, dass diese sowohl der bislang nicht vorhandenen Direktverbindung der beiden Mittelzentren Böblingen / Sindelfingen und Nürtingen als auch deren verbesserter Anbindung an den Bereich Flughafen / Landesmesse und den dort entstehenden Fernbahnhof dienen kann. Sie weist eine hohe verkehrliche Wirksamkeit auf und ermöglicht deutliche Reisezeiteinsparungen auf den Hauptrelationen. Zudem bewirkt sie viele weitere Nutzen, z. B. in den Bereichen Engpassbeseitigung und CO2-Vermeidung. Es ist aber auch eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern festzustellen. Eine Verbindungsspange im Bereich des Flughafens zwischen der Filderbahn / Station Terminal und der NBS Flughafen – Wendlingen ist Voraussetzung für diese S-Bahntangentiale. Ob ein Ausbau der Wendlinger Kurve um ein zweites Gleis ebenfalls eine Voraussetzung darstellt, kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Angesichts der sehr hohen verkehrlichen Wirkungen kommt der Maßnahme Nr. 77 eine hohe Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Trassenfreihaltung für eine „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ und Hohe Dringlichkeit für Maßnahme Nr. 77**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn — S21-Bahnstrecke

0 5 10 15 km

© Verband Region Stuttgart 2018; DTÜ200 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

Beschreibung der Maßnahme Nr. 60	
Bezeichnung	S-Bahntangentiale Sindelfingen - Kirchheim u.T.
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	2,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.000 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	7.000 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	13 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

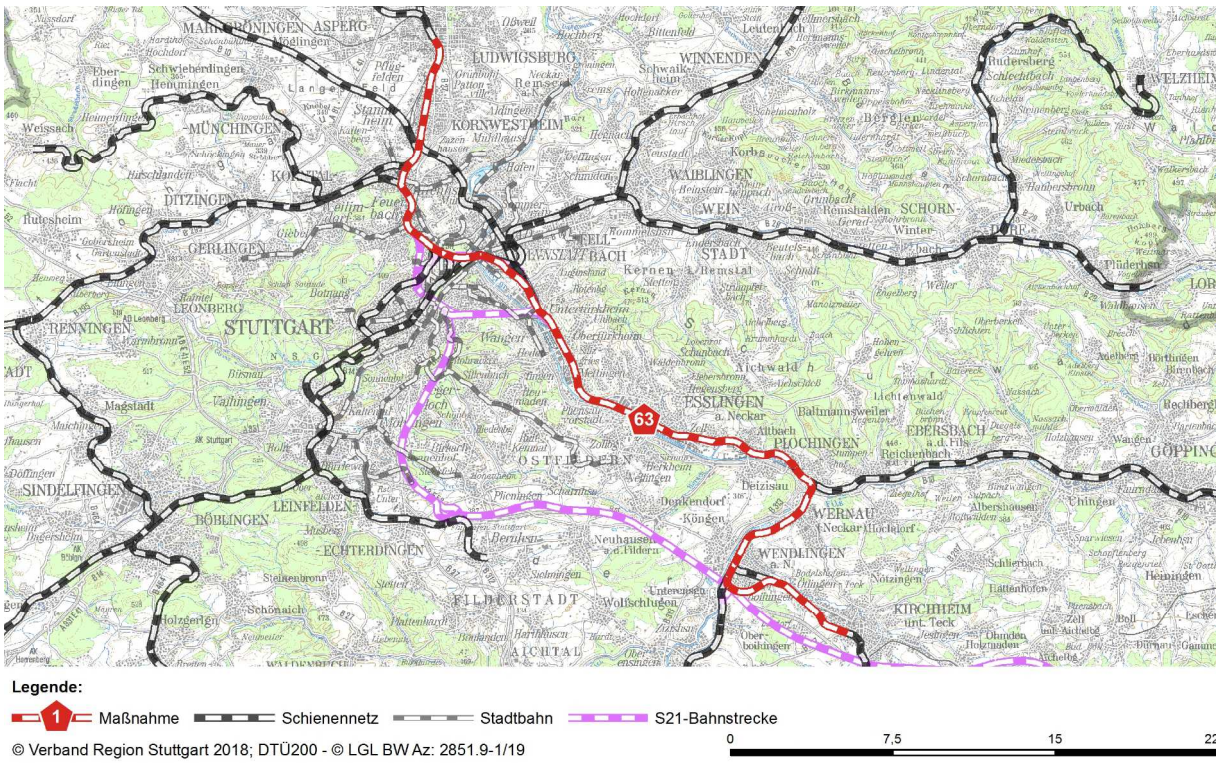
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	6,87 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-6 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Boden, Flora/Fauna/Biodiversität, Kulturlandschaft/Sachgüter und Klima/Luft in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert das FFH-Gebiet "Grienwiesen und Wernauer Baggerseen". Für die Natura2000-Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erfor-

	derlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan (nördlich von Oberboingen, westlich Wendlingen) und Kormoran (Wernauer Baggerseen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Wendlingen am Neckar". Den erheblichen Auswirkungen in zum Teil großen Umfang auf die Schutzgüter steht eine Entlastung des Straßennetzes sowie die Verringerung von verkehrsbedingten Umweltfolgen gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	3 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	5 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	Goldbergspange + 50 (Anbindung Haltestelle Flughafen an NBS) + Südumfahrung Wendlingen + Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	720.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ergänzend zu den Szenarien wurde eine Machbarkeitsstudie „Bessere Anbindung des Filderbereichs an den SPNV“ durchgeführt, in der eine Vielzahl an Optionen für einen S-Bahnringschluss Filder – Neckartal eingehend geprüft wurde. Als Ergebnis dieser Studie ist festzustellen, dass sowohl über Neuhausen a.d.F. als auch über die Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen Trassenvarianten für einen solchen Ringschluss möglich sind. Diese weisen z.T. sehr hohe verkehrliche Wirkungen auf, erfordern aber gleichzeitig beträchtliche Investitionen in die Infrastruktur und zusätzliche Fahrzeuge sowie eine sehr hohe Betriebsleistung. Mögliche Endhalte sind aus heutiger Sicht Plochingen (- Göppingen), Kirchheim u.T. und Nürtingen. Aufgrund des Nachfragepotenzials sollte eine Verbindung Filder – Neckartal grundsätzlich weiterverfolgt werden, wobei wegen der sehr hohen Kosten und des noch zu leistenden Planungs- und Abstimmungsbedarfes allenfalls von einer (sehr) langfristigen Realisierbarkeit ausgegangen werden kann. In weiteren Studien muss ermittelt werden, ob eine der in Frage kommenden Varianten volkswirtschaftlich tragfähig ist und (falls dieses auf mehrere Varianten zutreffen sollte) welche Variante realisiert werden kann und soll. Es ist somit insgesamt ein weiterer Bedarf festzustellen, was der Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung entspricht. Da eine Freihaltung aller derzeit noch in Frage kommenden Trassen schon wegen des noch sehr großen Klärungsbedarfes ausscheidet und eine Festlegung auf eine Trasse kurzfristig nicht erreichbar ist, wird eine Maßnahme „Schienenverbindung Filder – Neckartal“ in die Dringlichkeitsstufe Trassenfreihaltung aufgenommen, wobei - derzeit noch mehrere Trassenvarianten mit verschiedenen Betriebskonzepten in Betracht kommen, - in weiteren Studien geprüft werden muss, für welche Varianten die volkswirtschaftliche Tragfähigkeit geprüft werden soll und - der Maßnahme eine hohe Dringlichkeit zukommt, falls der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für mindestens eine Variante geführt werden kann.
Dringlichkeit	**Trassenfreihaltung für eine „Schienenverbindung Filder – Neckartal“**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 63	
Bezeichnung	S-Bahntangentiale Ludwigsburg - Kirchheim u.T.
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	4 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	6.000 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	15.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	14 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

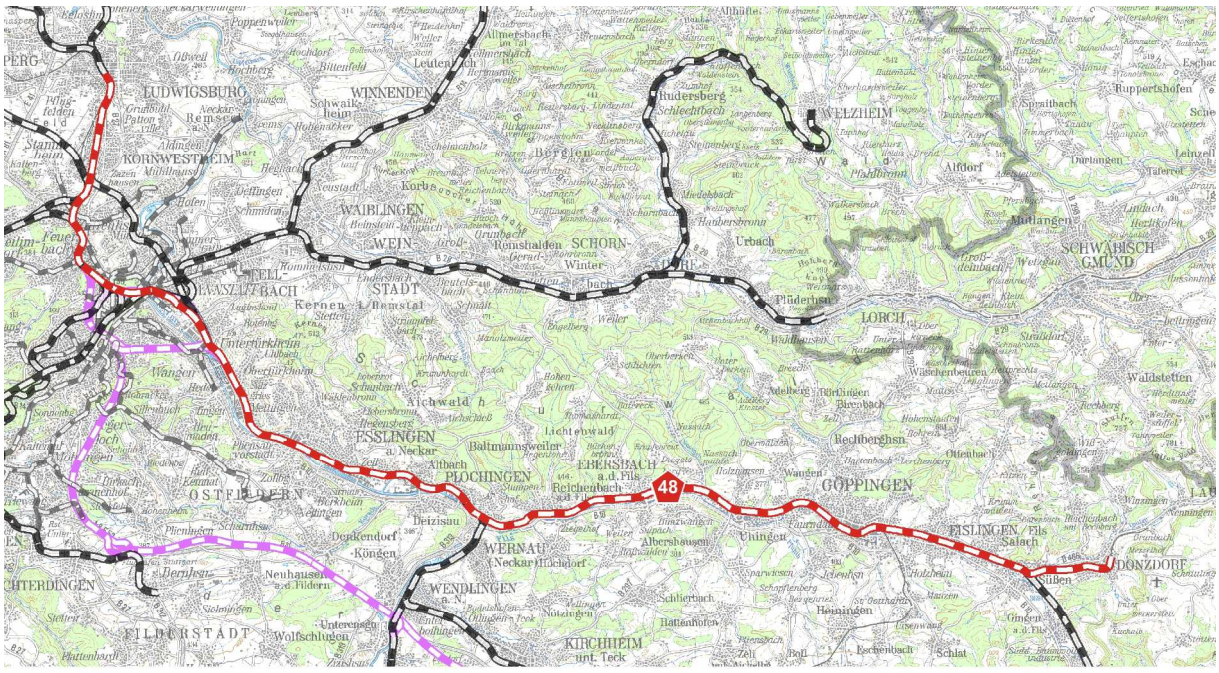
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	19 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	4,79 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-12 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Boden, Flora/Fauna/Biodiversität, Kulturlandschaft/Sachgüter und Klima/Luft in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert das FFH-Gebiet "Grienwiesen und Wernauer Baggerseen". Für die Natura2000-Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erfor-

	derlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan (nördlich von Oberboingen, westlich Wendlingen) und Kormoran (Wernauer Baggerseen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Wendlingen am Neckar". Den erheblichen Auswirkungen in zum Teil großen Umfang auf die Schutzgüter steht eine Entlastung des Straßennetzes sowie die Verringerung von verkehrsbedingten Umweltfolgen gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	6 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	7 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	T-Spange des Nordkreuzes + Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	860.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine S-Bahntangentiale Ludwigsburg - Kirchheim u.T. im Nordosten des Regionskerns bietet umsteigefreie Verbindungen zwischen den Landkreisen Ludwigsburg und Esslingen, verbindet vor allem die drei Mittelzentren Ludwigsburg / Kornwestheim, Esslingen und Kirchheim u.T. umsteigefrei und entlastet zudem die S-Bahnen im nordöstlichen Zulauf auf den Hauptbahnhof. Dies führt zu einer sehr hohen verkehrlichen Wirksamkeit und vielen weiteren Nutzen bei einer allerdings hohen Betroffenheit von Schutzgütern und einer sehr hohen zusätzlichen Betriebsleistung. Die T-Spange des Nordkreuzes und die S-Bahnsüdumfahrung von Wendlingen sind infrastrukturelle Voraussetzungen, so dass die Maßnahme vor allem als Option für einen späteren Zeitpunkt in den RVP aufgenommen werden sollte.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn — S21-Bahnstrecke

0 7,5 15 22

© Verband Region Stuttgart 2018; DTÜ200 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

Beschreibung der Maßnahme Nr. 48	
Bezeichnung	S-Bahntangentiale Ludwigsburg - Donzdorf
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	6,4 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

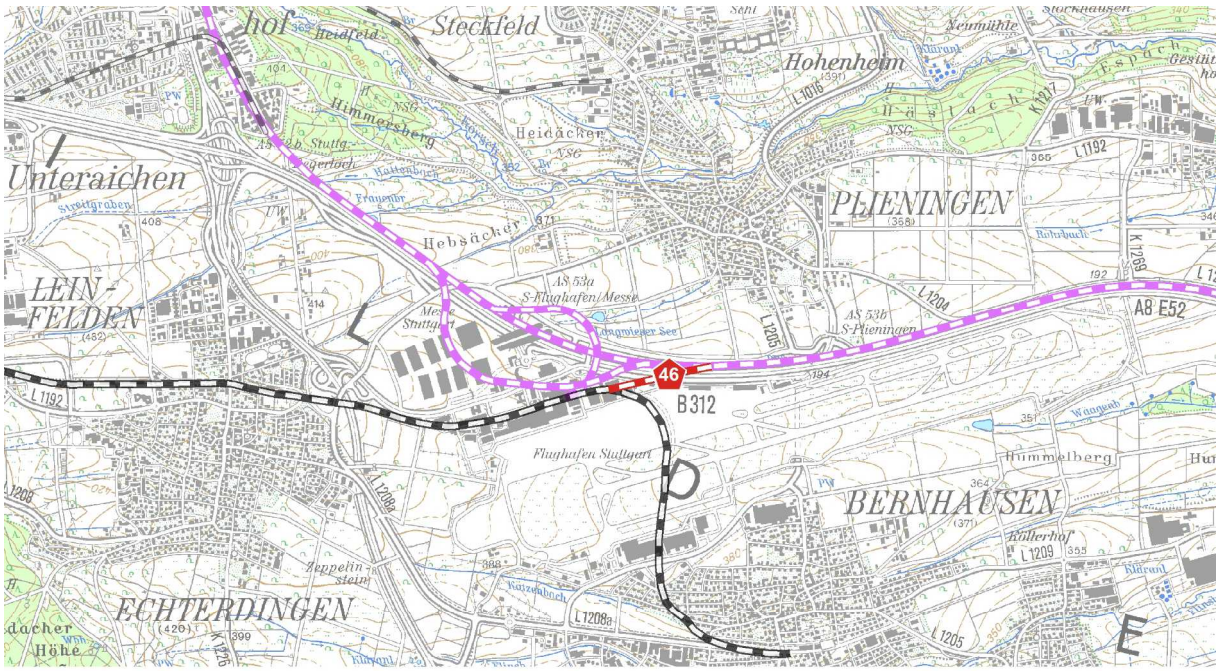
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.600 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	11.100 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	12 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	2,48 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-7 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in zum Teil großem Umfang zu erwarten. Die Trasse quert die Lauter, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter in zum Teil großem Umfang steht eine Entlastung des Straßennetzes und eine Anbindung des Filstals an den Regionskern gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	6 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	5 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	100 Mio.€ + T-Spange des Nordkreuzes + Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	1.180.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Das Fahrgastpotenzial einer S-Bahntangentiale Ludwigsburg - Donzdorf nordöstlich des Regionskerns fällt deutlich geringer aus als das Potenzial der alternativen Linienführung Ludwigsburg – Kirchheim u.T. Es wären erhebliche Investitionen (T-Spange des Nordkreuzes, Wiederaufbau der Strecke nach Donzdorf, Fahrzeuge) und eine sehr hohe zusätzliche Betriebsleistung erforderlich, so dass eine wirtschaftliche Tragfähigkeit nicht absehbar ist.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 46	
Bezeichnung	Verbindungsspange im Bereich des Flughafens zwischen der Filderbahn / Station Terminal / Drittes Gleis und der NBS nach Wendlingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	100 %

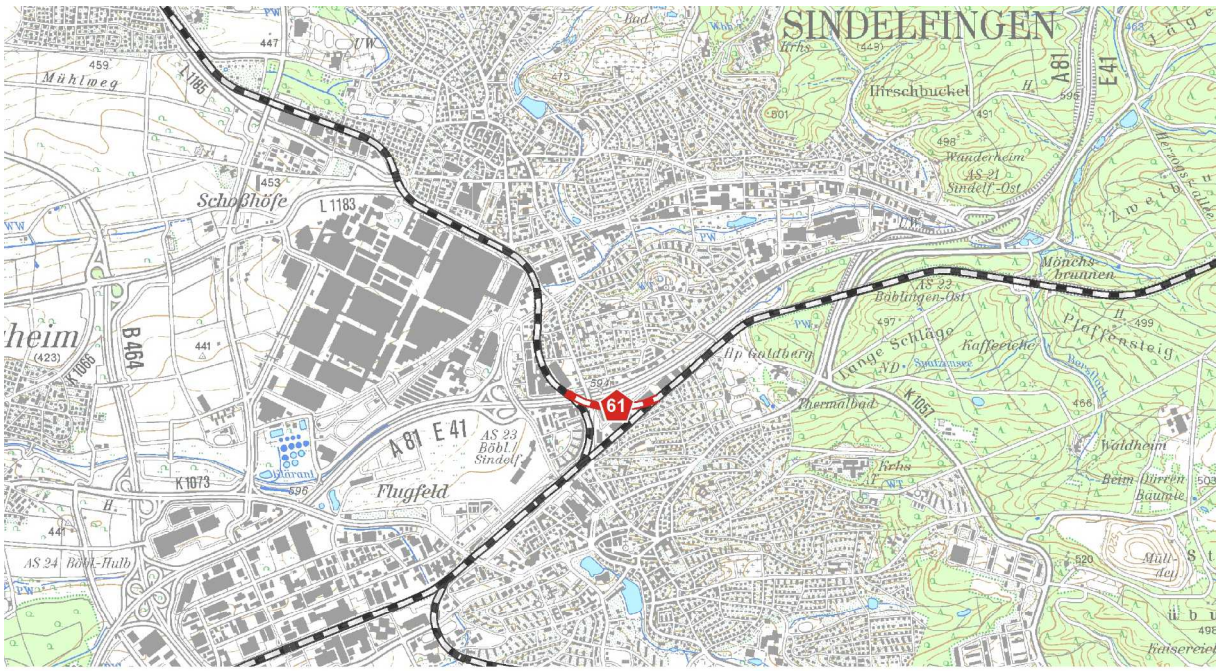
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	0 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	0,00 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Es sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	50 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Verbindungsspange im Bereich des Flughafens zwischen der Filderbahn bzw. der Station Terminal / Drittes Gleis und der NBS Flughafen – Wendlingen eröffnet vielfältige Optionen für Schienenverkehre im Bereich der künftigen Verkehrsdrehscheibe am Flughafen. Sie kann für verschiedene Tangentiallinien im Süden der Region genutzt werden und bildet z. B. eine infrastrukturelle Voraussetzung für die über die Neubaustrecke Flughafen - Wendlingen – verlaufenden Varianten einer „Schienenverbindung Filder – Neckartal“. Die Verbindungsspange sollte planerisch gesichert und mit höchster Dringlichkeit weiter vorangebracht werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 61	
Bezeichnung	Goldbergspange in Sindelfingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,6 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

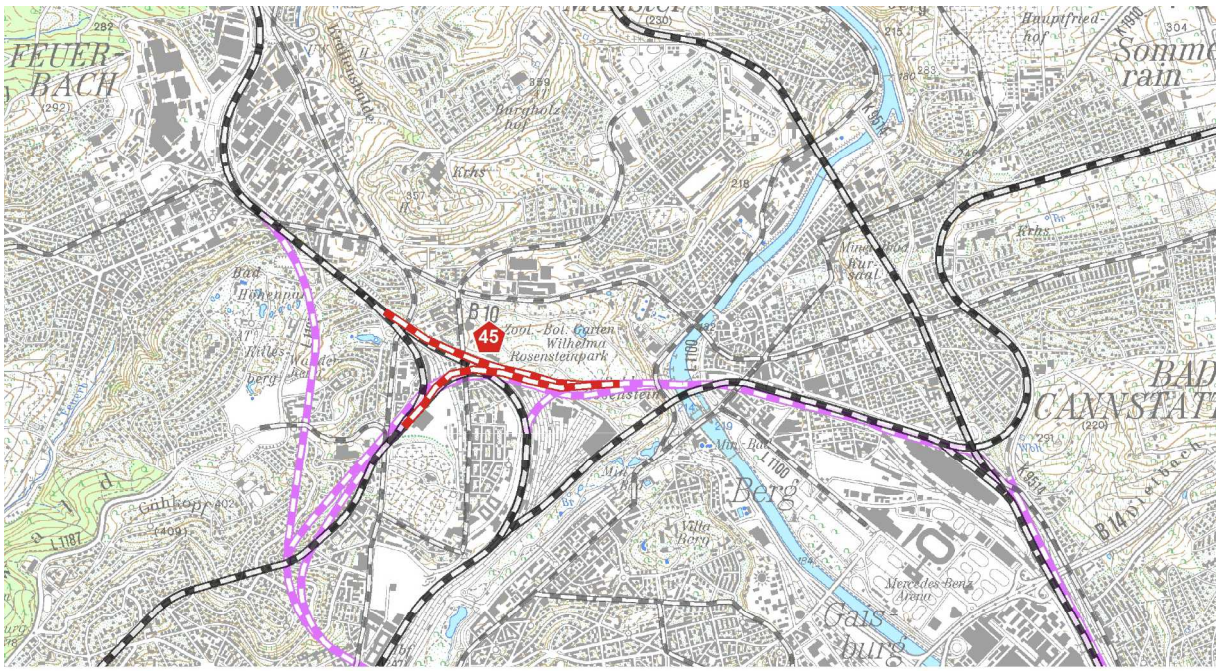
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	4 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	6,30 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Wasser und Klima/Luft in geringem Umfang zu erwarten.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A. Trasse inzw. nicht mehr frei
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Trasse ist bereits zugebaut.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn — S21-Bahnstrecke

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 45	
Bezeichnung	Nordkreuz (T-Spange, Anbindung der Gäubahn)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	3,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

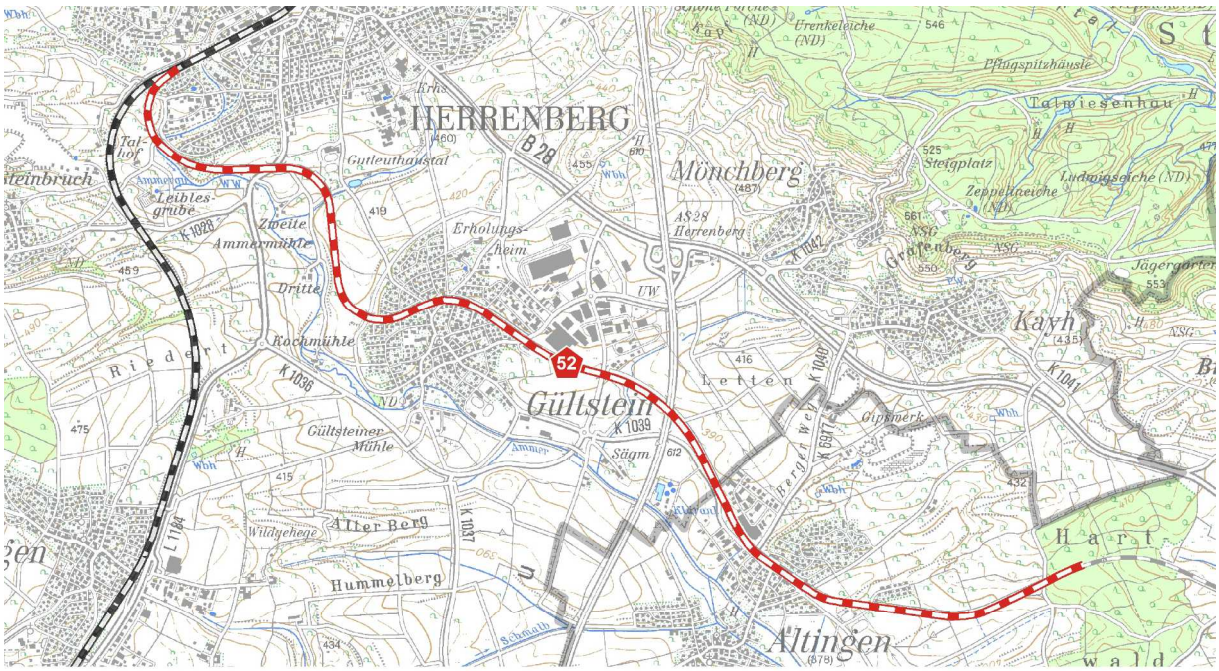
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	-
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	-
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	-
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	-
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	4 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	2,25 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind auf Grund der Tunnelführung nur für das Schutzgut Wasser zu erwarten. Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen vor allem auf das Heil- und Quellschutzgebiet steht eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber. Das Nordkreuz stellt zudem eine Infrastruktur dar, die langfristig viele Schienenverkehrsoptionen im Kern des Ballungsraumes ermöglicht.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	- Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	-
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	260 Mio.€ (Preisstand 1999)
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Das Nordkreuz wurde in den Planungen zum Projekt Stuttgart 21 bereits als Erweiterungsoption berücksichtigt. Es stellt eine universelle Netzverknüpfung dar, mit der mehrere Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof Stuttgart miteinander verbunden werden können. Durch die Tangente Stuttgart-Feuerbach - Stuttgart-Bad Cannstatt sowie die Anbindung der Gäubahn (Panoramastrecke) an die Strecken in Richtung Stuttgart-Feuerbach und Stuttgart-Bad Cannstatt können über die Effekte des Projekts Stuttgart 21 hinaus bei Bedarf weitere Kapazitätsreserven erschlossen, zusätzliche Angebote eingeführt, die Zuläufe zum Hauptbahnhof entlastet und weitere Umleitungen in Störungsfällen ermöglicht werden. Über die Tangente Stuttgart-Feuerbach - Stuttgart-Bad Cannstatt verläuft u. a. die Maßnahme Nr. 63 S-Bahntangentiale Ludwigsburg - Kirchheim u.T., die als Maßnahme zur Trassenfreihaltung eingestuft ist. Weitere Schienenverkehrsoptionen im Kern des Ballungsraumes sind möglich. Durch die Anbindung der Gäubahn an die Strecken in Richtung Stuttgart-Feuerbach und -Bad Cannstatt kann zudem die Panoramastrecke erhalten und optimal in Schienenverkehrskonzepte eingebettet werden (Maßnahme Nr. 110). Dies stellt eine Maßnahme der höchsten Dringlichkeit dar, weshalb auch dem Nordkreuz die höchste Dringlichkeit zukommt. Dessen Optionen sollten freigehalten und es sollten zeitnah Konzepte für eine stufenweise Realisierung entwickelt werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 52	
Bezeichnung	Angebotsverbesserungen und Ausbau Ammertalbahn
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	25,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

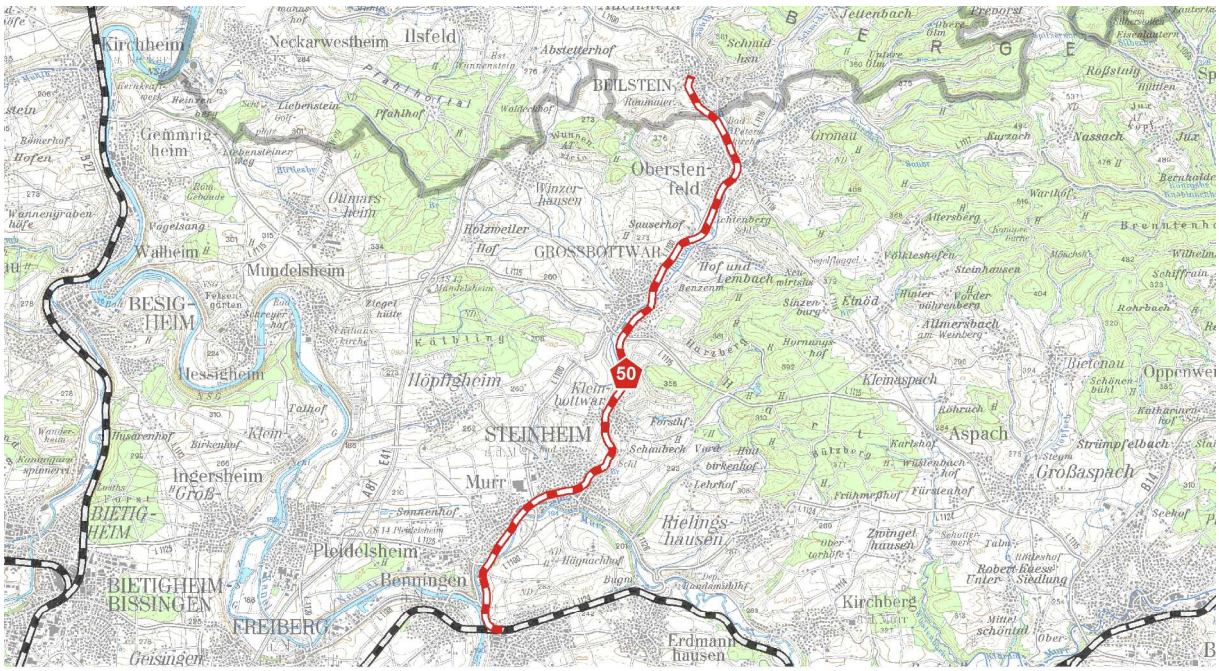
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	200 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	6.700 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	1,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	4 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	0 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	2 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	38 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	0 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Ausbau der Ammertalbahn dient in erster Linie der Fahrplanstabilisierung und Anschlusssicherung. Er ermöglicht daher (bei dem in den Verkehrsprognosen unterstellten fahrplanmäßigen Betrieb) nur geringfügige Zeiteinsparungen und eine geringe verkehrliche Wirksamkeit. Die Maßnahme liegt jedoch vorrangig außerhalb der Region Stuttgart, so dass höhere als die prognostizierten verkehrlichen Wirkungen zu erwarten sind. Da mit der Fahrplanstabilisierung auch zuverlässigere Umsteigebedingungen z. B. in Herrenberg von und zur S 1 einhergehen, ist eine hohe Dringlichkeit gegeben.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 50	
Bezeichnung	Reaktivierung Bottwartalbahn Marbach-Beilstein
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	13,9 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

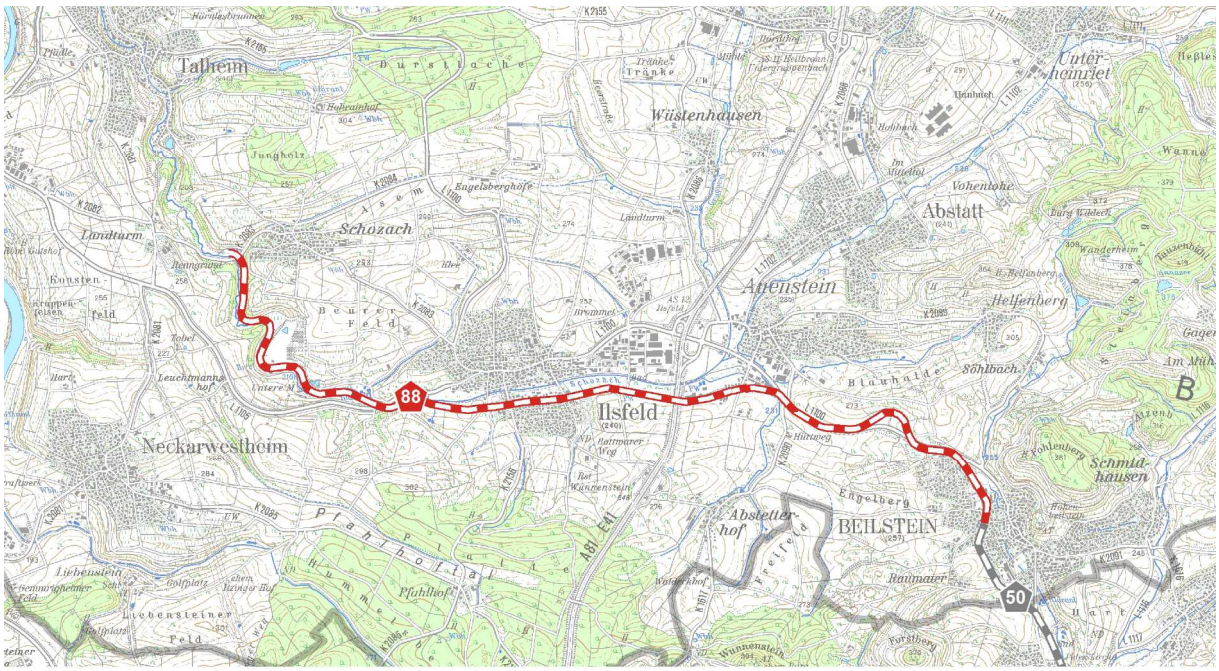
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	4.400 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	6.100 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	7,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	24 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	22 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	1,79 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-8 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in sehr großem Umfang zu erwarten. Die Trasse quert die Bottwar und die Murr, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Trasse quer mehrere LSG "Hardtwald, Kaisersbachtal, Rohrbachtal, Benning und Harzberg sowie Bottwartal zwischen Großbottwar und Kleinbottwar mit angrenzenden Gebieten", "Kurzacher Tal, Bottwartal", "Murraue unterhalb Steinheim". Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter in sehr großem Umfang steht eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	75 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	180.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Reaktivierung bzw. der Wiederaufbau der Bottwartalbahn zwischen Marbach und Beilstein ist durch eine hohe verkehrliche Wirksamkeit infolge deutlicher Reisezeiteinsparungen gekennzeichnet. Diese führen zu einer starken Verlagerung vom MIV zum ÖV mit einer entsprechend hohen Vermeidung von CO2-Emissionen. Da die Trasse über eine längere Distanz wieder aufgebaut werden muss, liegt eine sehr hohe Betroffenheit von Schutzgütern vor. Die zusätzlich erforderliche Betriebsleistung liegt hingegen im niedrigen bis mittleren Bereich. Obwohl eine im Jahr 2004 durchgeführte Standardisierte Bewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis knapp unter dem für eine Förderung notwendigen Wert von 1,0 erbrachte, ist der Reaktivierung zwischen Marbach und Beilstein angesichts der erheblichen Wirkungspotenziale eine hohe Dringlichkeit zuzumessen. Daher sollten die Trasse freigehalten und weitere Überlegungen zu den Möglichkeiten einer Reaktivierung angestellt werden. Zum Beispiel ist bei einer Verlängerung in den Landkreis Heilbronn bzw. einem Ringschluss ein noch höheres Wirkungspotenzial zu erwarten.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme 2 Vorausgehende Maßnahme Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1,5 3 4,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 88	
Bezeichnung	Reaktivierung Bottwartalbahn mit Verlängerung ins Schozachtal
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	9,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

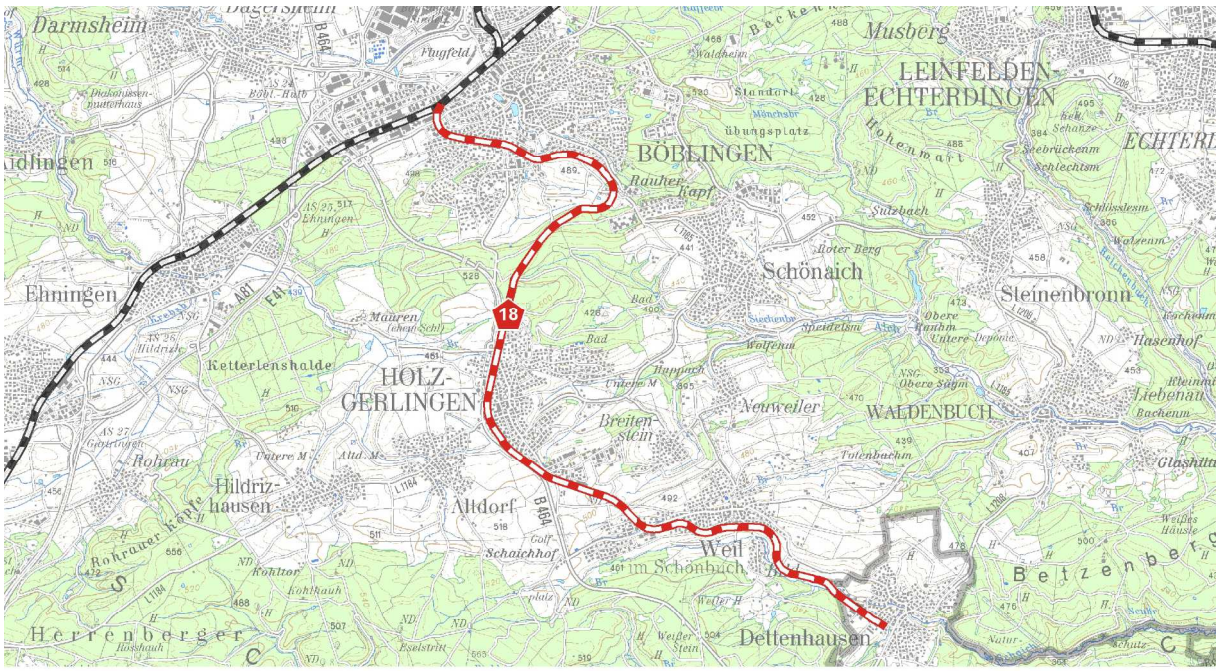
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	6.300 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	7.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	7,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	24 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	22 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	1,79 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-12 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	75 Mio.€ + Neubau im Schozachtal + Fahrzeuge
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	290.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Verlängerung der Bottwartalbahn ins Schozachtal erhöht das Wirkungspotenzial der Reaktivierung / des Wiederaufbaus im Abschnitt Marbach – Beilstein (s. Maßnahme Nr. 50) nochmals deutlich. Dementsprechend können weitere Verlagerungen vom MIV auf den ÖV erreicht und die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen im Bottwartal weiter verringert werden. Dabei ist, da bei den Szenarien die Wirkungen auf die Verkehre außerhalb der Region Stuttgart nicht prognostiziert wurden und die Maßnahme weitgehend außerhalb der Region liegt, von höheren als den angegeben verkehrlichen Wirkungen auszugehen. Vor diesem Hintergrund ist für eine Verlängerung ins Schozachtal als 2. Stufe zur Maßnahme Nr. 50 ein weiterer Bedarf festzustellen, so dass die am besten geeignete Trasse freigehalten werden sollte. (Hinweis: die Werte zur SUP, FFH-Vorprüfung und Zerschneidungswirkung beziehen sich auf den Trassenabschnitt in der Region Stuttgart, da für den Abschnitt außerhalb der Region keine Informationen z. V. standen)
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 18	
Bezeichnung	Schönbuchbahn,Ausbau und Elektrifizierung mit Fahrzeitverkürzung und 15-Minuten-Takt
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	16,4 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.700 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	1,5 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	6 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

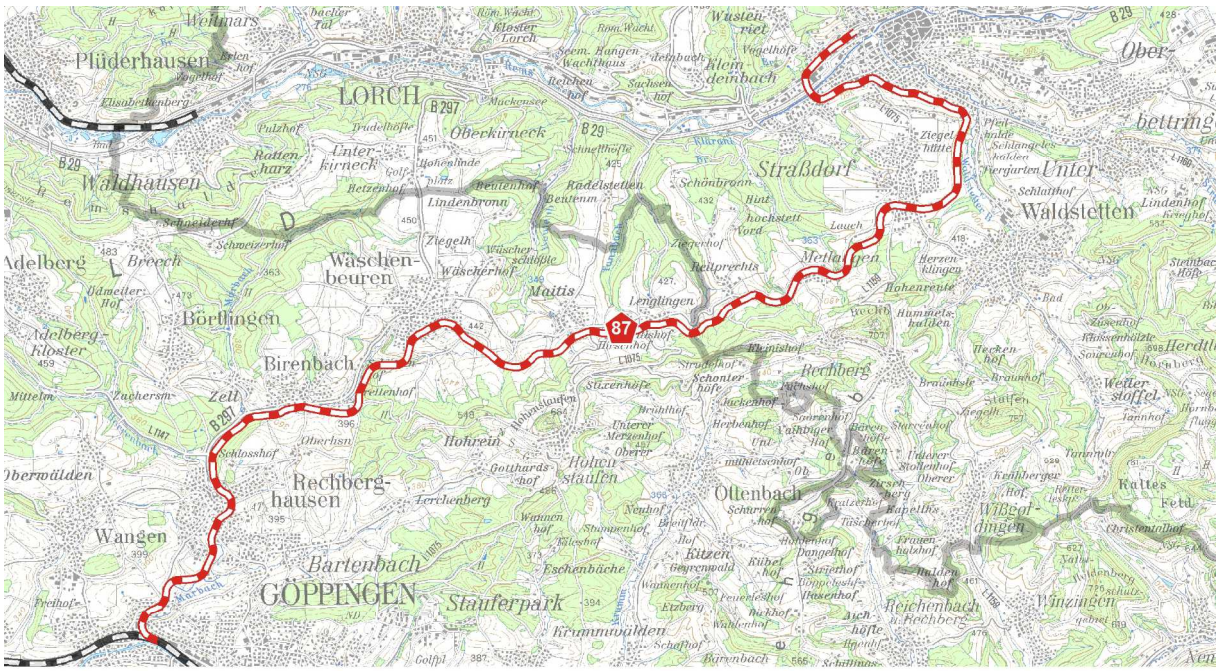
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-7 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Wasser, Klima/Luft sowie Flora, Fauna und Biodiversität in teils großem Umfang zu erwarten. Da es sich um eine Bestandstrasse handelt sind vor allem auf - Grund der Elektrifizierung - Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsqualität sowie betriebsbedingte Immissionen und Zerschneidungswirkungen zu erwarten. Die Maßnahme schneidet das FFH-Gebiet "Schönbuch" und tangiert das FFH-Gebiet „Glemswald“. Erhebliche Beeinträchtigungen kön-

	nen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Umfeld der Maßnahmen zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das Landschaftsschutzgebiet "Schönbuchrand vom Schaichhof bis Dettenhausen mit Schaich-, Ramsbachtal und Österhalde". Den erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter, in teils großen Umfang, steht eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	88 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	130.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit dem teilweise zweigleisigen Ausbau, der Elektrifizierung, einem 15 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten und neuem Wagenmaterial soll bei der Schönbuchbahn dem ständig steigenden Fahrgastaufkommen und dem Umweltschutz Rechnung getragen werden. Für einige Ausbauabschnitte liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor. Das Vorhaben zeigte auch bei den Verkehrsprognosen zu den Szenarien sehr hohe verkehrliche Wirkungen. Ihm kommt die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK100 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 2,5 5 7,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 87	
Bezeichnung	Schienenverbindung Göppingen – Schw. Gmünd
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	24,9 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	1.400 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	2.400 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	2,2 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	8 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

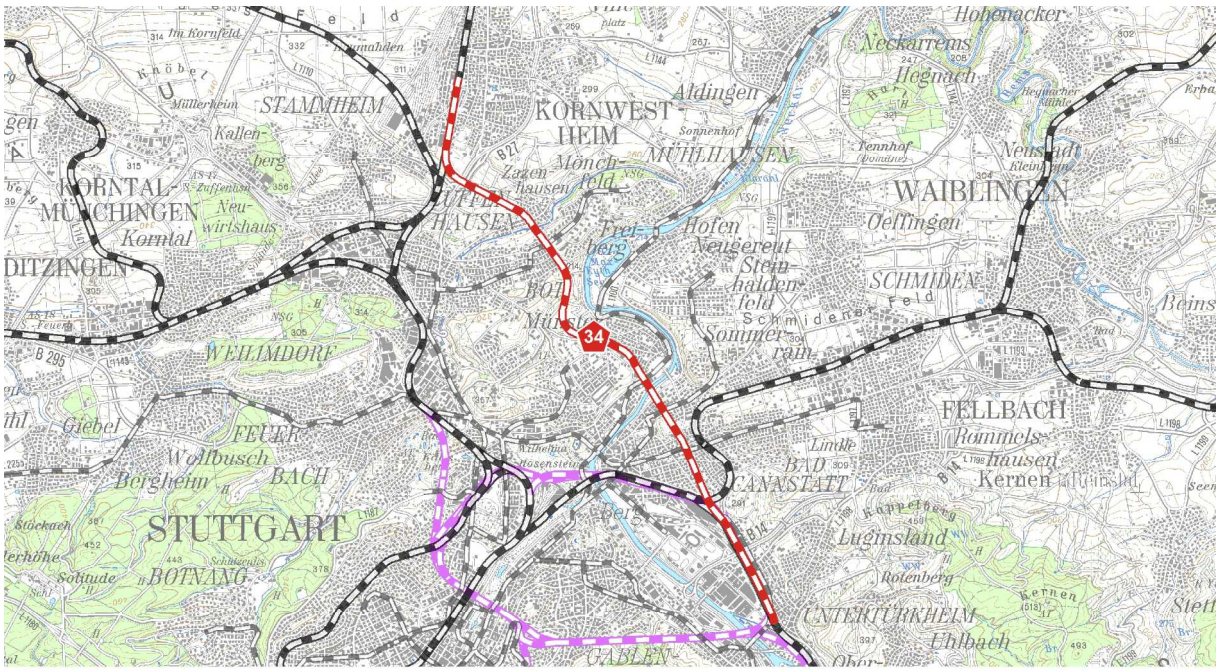
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	1,24 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-3 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Flora/Fauna/Biodiversität, Wasser und Klima/Luft in teils großem Umfang zu erwarten. Da die Trasse momentan als asphaltierter Radweg genutzt wird, sind vor allem auf - Grund der Elektrifizierung - Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsqualität sowie betriebsbedingte Immissionen und Zerschneidungswirkungen zu erwarten. Die Trasse quert den Marbach, daher sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Maßnahme tangiert das LSG "Hohenstaufen, Rechberg, Stuifen mit Aasrücken und Rehgebirge".

	Den erheblichen Auswirkungen in zum Teil großen Umfang auf die Schutzgüter steht eine Entlastung des Straßennetzes sowie eine geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	330.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit einer Wiederinbetriebnahme der Hohenstaufenbahn Göppingen - Schwäbisch Gmünd kann derzeit nur ein relativ geringes Nachfragepotenzial für den ÖV erschlossen werden. Da die Trasse auf sehr großer Länge wieder aufgebaut werden müsste, ist zudem von hohen Investitionskosten auszugehen. Dennoch ist die Maßnahme im Sinne einer Vorsorgeplanung zugunsten einer möglichen Wiederinbetriebnahme zu einem späteren Zeitpunkt als Vorhaben zur Trassenfreihaltung einzustufen.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 34	
Bezeichnung	Stundentakt auf der Schusterbahn Kornwestheim - Untertürkheim (optional Verlängerung nach Ludwigsburg und / oder Esslingen)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

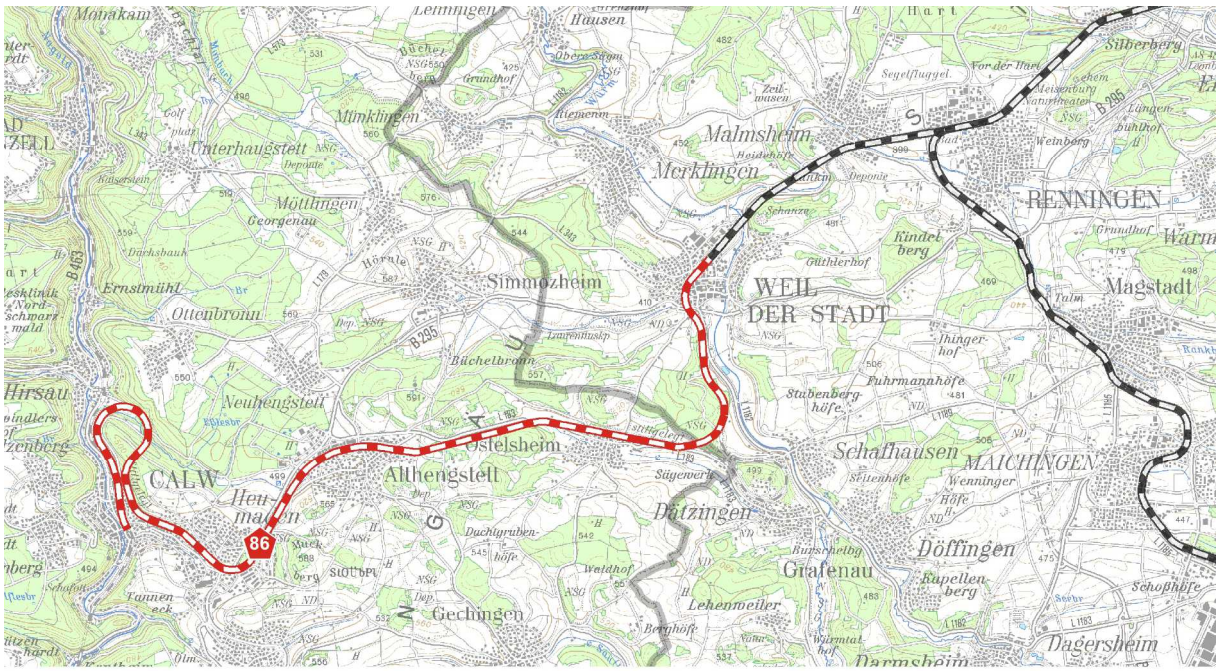
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	800 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	1.100 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	3,5 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	7 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-2 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	0 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	120.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für Angebotsverbesserungen auf der Schusterbahn wurden in den letzten Jahren verschiedene Varianten geprüft. Zuletzt wurden zwei zusätzliche Fahrtenpaare in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit eingeführt, die eine gewisse Nachfragesteigerung bewirkt haben. In den Szenarien zeigte ein durchgehender Stundentakt zwischen Kornwestheim und Untertürkheim eine relativ geringe verkehrliche Wirksamkeit. Dennoch ist angesichts der erkennbaren Potenziale und Chancen u. a. durch eine Verlängerung nach Ludwigsburg und / oder Esslingen eine Einstufung in die hohe Dringlichkeit gerechtfertigt.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK100 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 2,5 5 7,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 86	
Bezeichnung	Schienenverbindung Weil der Stadt - Calw
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	18,8 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	5 %

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	1.600 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	2.400 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	4,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	16 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

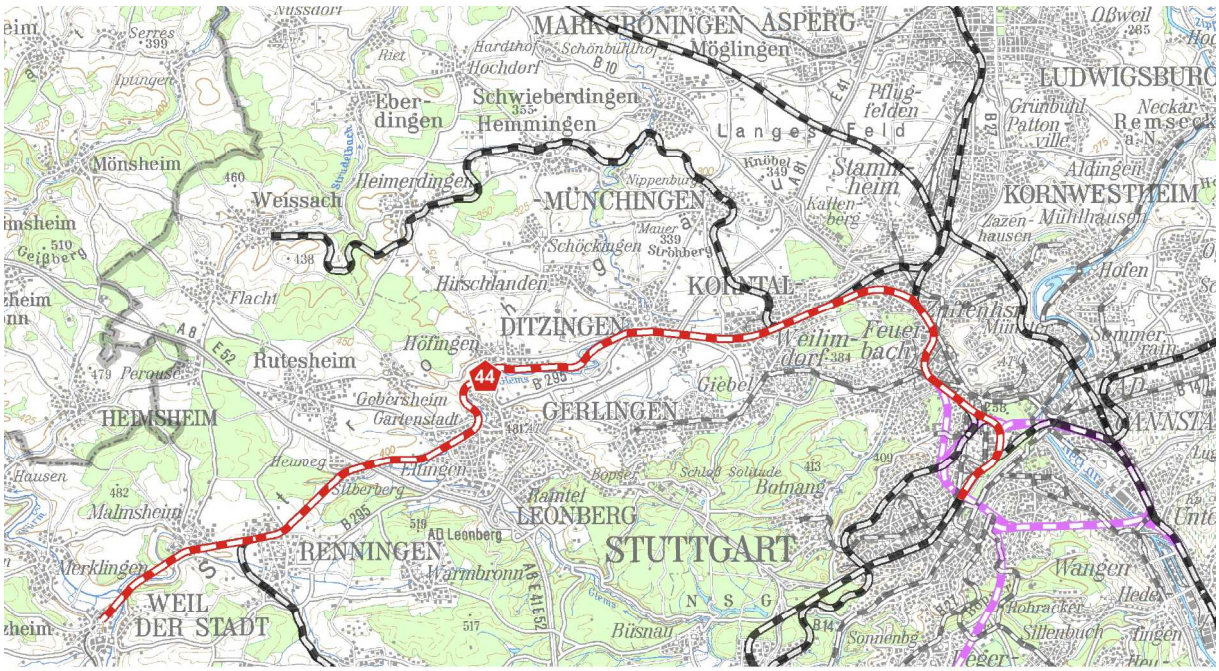
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	20 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	4,88 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-3 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Boden zu erwarten. Da es sich zum Großteil um eine Bestandstrasse handelt sind vor allem auf - Grund der Elektrifizierung - Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsqualität sowie betriebsbedingte Immissionen und Zerschneidungswirkungen zu erwarten. Die Trasse quert das FFH-Gebiet "Gäulandschaften an der Würm". Für das FFH-Gebiet können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder

	eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Trasse quert das LSG "Heckengäu - Weil der Stadt" sowie das NSG "Hacksberg und Steckental". Den erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter steht eine Entlastung des Straßennetzes sowie die Verringerung verkehrsbedingter Umweltfolgen gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	48 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	350.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch die Reaktivierung des Abschnittes Calw – Weil der Stadt der Württembergischen Schwarzwaldbahn kann das Mittelzentrum Calw über die Schiene an die Region Stuttgart angebunden werden. Es stehen verschiedene Zuggattungen und Betriebskonzepte in der Diskussion. Teilabschnitte sind bereits planfestgestellt. Da bei den Szenarien die Wirkungen auf die Verkehre außerhalb der Region Stuttgart nicht prognostiziert wurden und die Maßnahme weitgehend außerhalb der Region liegt, ist von höheren als den angegeben verkehrlichen Wirkungen auszugehen. Eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern ist festzustellen. Es besteht ein weiterer Bedarf. Die an der Strecke liegenden Landkreise Böblingen und Calw, die Städte Renningen und Weil der Stadt sowie der Verband Region Stuttgart haben sich im Juni 2015 gemeinsam mit dem Land auf ein Stufenkonzept zum Ausbau des Schienenverkehrs Calw - Weil der Stadt (-Renningen) verständigt. Für einen S-Bahn Betrieb bis Calw ist sowohl die Elektrifizierung der Strecke als auch eine Anpassung der Bahnsteige erforderlich. In Abhängigkeit vom Ergebnis einer (aktuell in Bearbeitung befindlichen) Standardisierten Bewertung für eine S-Bahn-Verlängerung von Weil der Stadt nach Calw kann die weitere Vorgehensweise festgelegt werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 44	
Bezeichnung	RE-Linie Weil der Stadt - Stuttgart (einzelne Züge in Lastrichtung)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

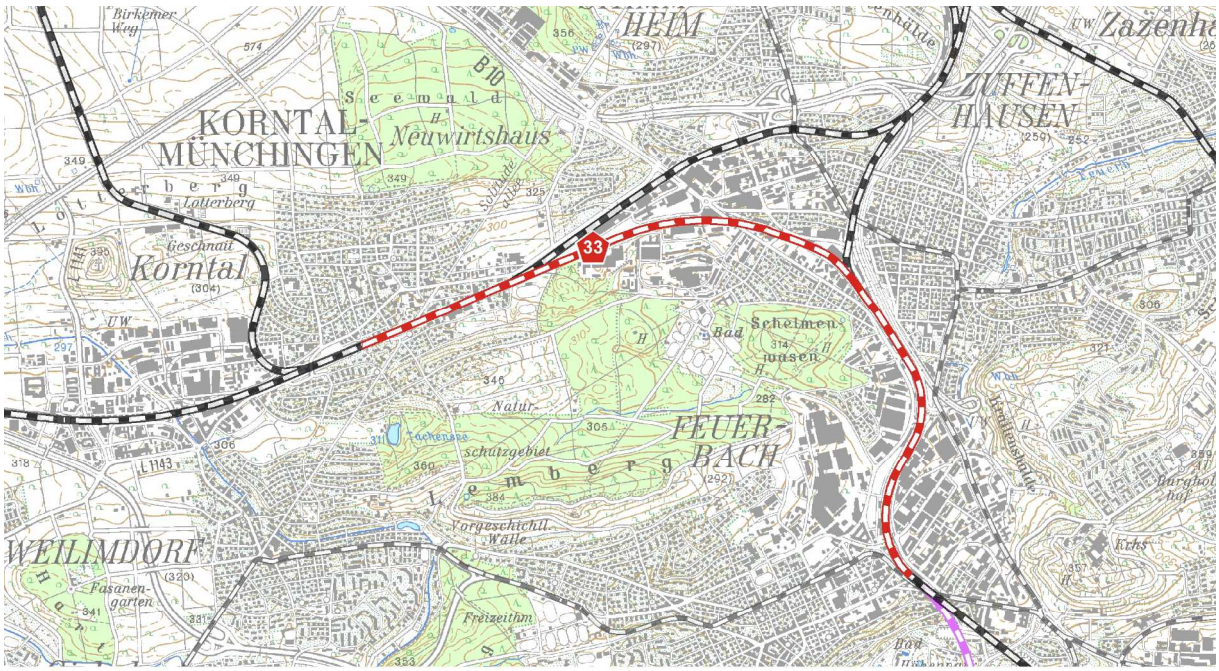
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	100 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	2,2 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	6 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	0 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	2 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	7 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	40.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine RE-Linie Weil der Stadt - Stuttgart mit einzelnen Zügen in Lastrichtung wurde ein nur sehr geringes Fahrgastpotenzial ermittelt, das die erforderlichen Investitionskosten und den entstehenden Betriebsaufwand nicht rechtfertigen kann.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 33	
Bezeichnung	Verlängerung der Strohgäubahn bis Stuttgart-Feuerbach
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

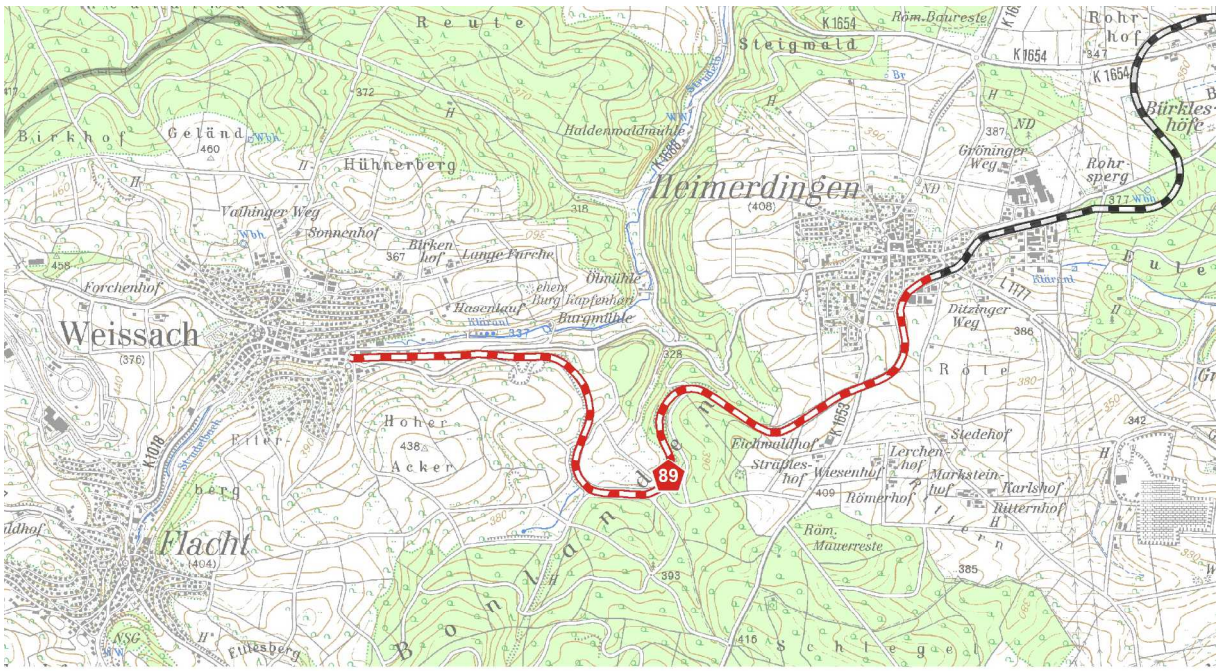
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	2.500 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.900 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	0,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	2 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-5 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	Fahrzeuge + ggf. hoher Aufwand für Bahnsteiganpassung
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	110.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Im Zeitraum von 1996 bis 2012 verkehrte die Strohgäubahn bis Stuttgart-Feuerbach. Seither wird die so genannte „Nebenbahn-Variante“ mit einem autarken und optimierten Betrieb zwischen den Endhaltepunkten Heimerdingen und Korntal umgesetzt. In der Raumschaft wird jedoch auch eine Wiederherstellung der Durchbindung nach Feuerbach diskutiert. Für diese Wiederverlängerung sind mittlere verkehrliche Wirkungen mit Fahrgaststeigerungen vor allem auf den Relationen zwischen dem Strohgäu und den Arbeitsplatzschwerpunkten in den nördlichen Stuttgarter Stadtteilen festzustellen. Es ist davon auszugehen, dass dieses Potenzial durch die Einführung eines Regionalhalts in Stuttgart-Zuffenhausen oder -Feuerbach (Maßnahme Nr. 59) deutlich gesteigert werden kann. Zudem kann die Maßnahme Beiträge zur Engpassbeseitigung und zu Luftreinhalteplänen / Lärmminderungsplänen leisten. Da eine bestehende Trasse genutzt werden könnte, sind keine Eingriffe in Schutzgüter erforderlich. Aufgrund derzeit unterschiedlicher Einstiegshöhen sind hohe Investitionen zu erwarten. Ggf. muss der Halt in Zuffenhausen durchfahren werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 89	
Bezeichnung	Verlängerung der Strohgäubahn Heimerdingen - Weissach
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

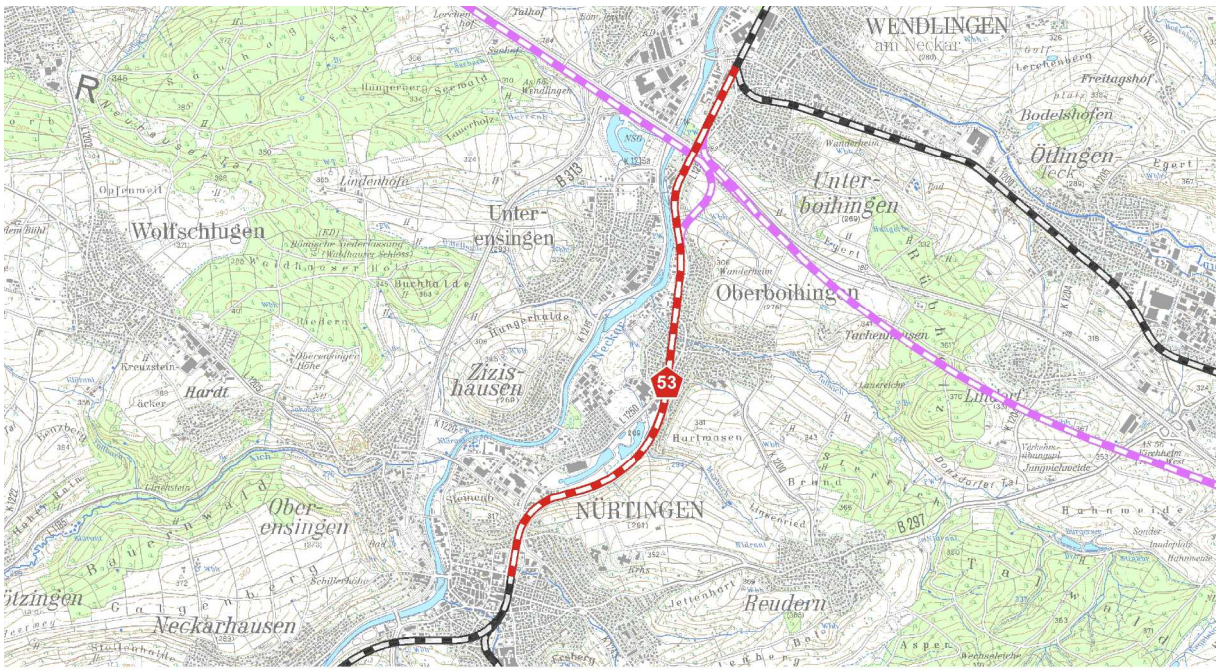
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	300 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	600 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	17,4 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	34 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-1 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	0 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	110.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Verlängerung der Strohgäubahn von Heimerdingen nach Weissach wurde in den Szenarien ein relativ geringes Fahrgastpotenzial ermittelt. Dennoch sollte - angesichts der strukturellen Entwicklungen in Weissach - die Option einer zukünftigen Schienenanbindung der Gemeinde erhalten werden. Hierzu ist die Bestandstrasse freizuhalten.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 53	
Bezeichnung	Verlängerung der Tälesbahn nach Wendlingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

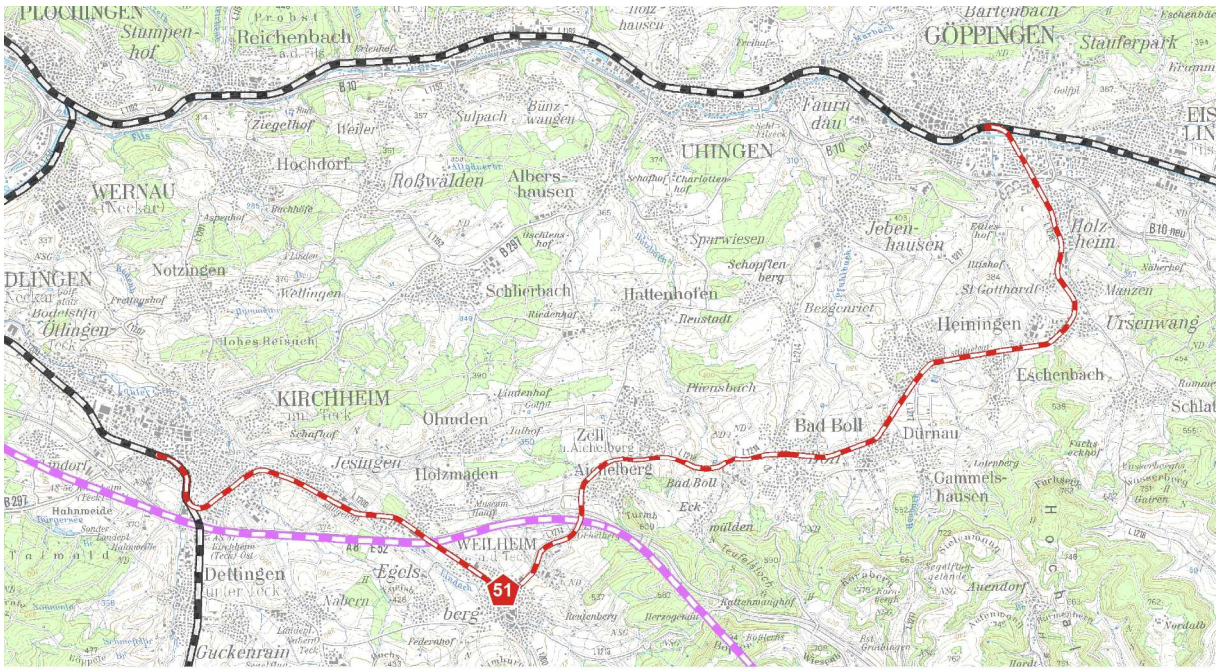
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	1.000 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	2.600 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	7,5 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	24 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-2 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	110.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit der Einführung der im Zielkonzept 2025 für den SPNV in Baden-Württemberg (Maßnahme Nr. 3) vorgesehenen schnellen Zugverbindungen von Nürtingen über den Flughafen nach Stuttgart verliert die frühere Überlegung, die Tälesbahn zu verlängern und an die S-Bahn in Wendlingen anzubinden, an Bedeutung. Dementsprechend wurden in den Szenarien nur geringe verkehrliche Wirkungen für diese Verlängerung ermittelt. Daher sollte diese Maßnahme zunächst zurückgestellt und erst in Kenntnis der durch das Zielkonzept ausgelösten Entwicklungen ggf. nochmals untersucht werden. Als ergänzende Option sollte dabei mitbetrachtet werden, dass durch Einbau eines Gleiswechsels in der Einfahrt zum Nürtinger Bahnhof eine Optimierung zur Ausnutzung der Gleise und des Fahrbetriebs erzielt werden kann.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — S21-Bahnstrecke

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 3 6 9 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 51	
Bezeichnung	Schienenverbindung Göppingen - Bad Boll - Kirchheim u.T.
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	25,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	2.200 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	5.400 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	13,4 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	30 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

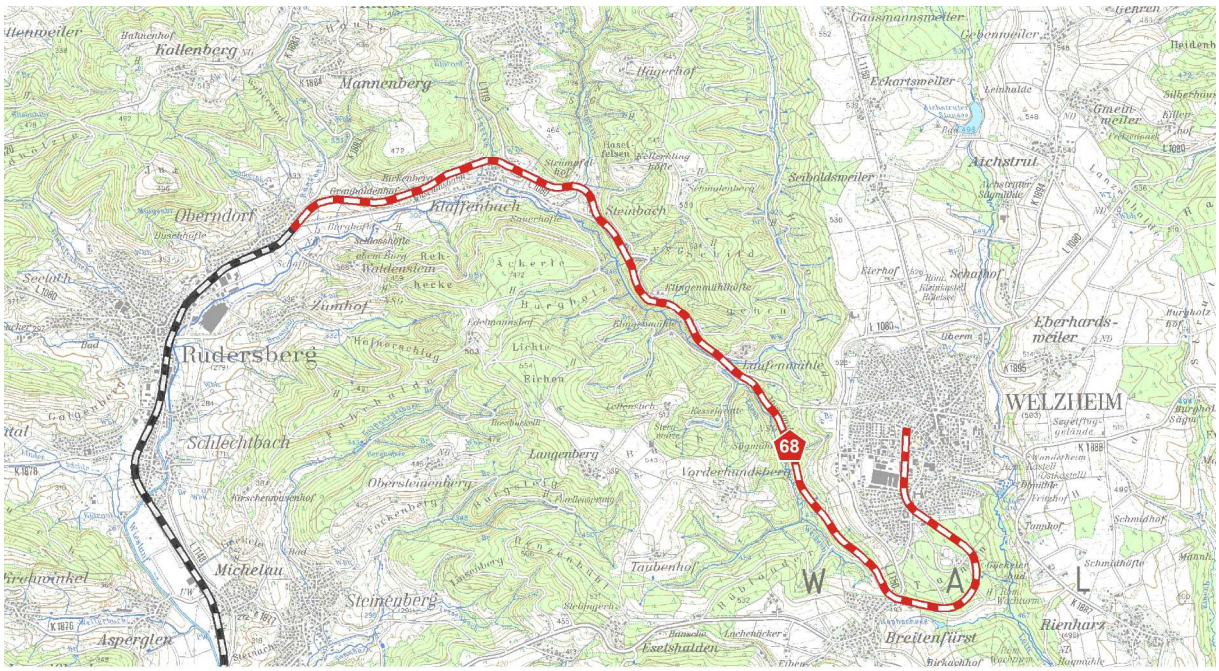
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	23 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	1,05 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-4 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in zum Teil großem Umfang zu erwarten. Da es sich um eine Bestandstrasse handelt sind vor allem - auf Grund der Elektrifizierung - Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsqualität sowie betriebsbedingte Immissionen und Zerschneidungswirkungen zu erwarten. Die Trasse quert die Fils und den Eckbach, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Trasse quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" sowie das FFH-Gebiet "Pfuhlbach und Eichert". Für die FFH-

	Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen der windkraftsensiblen Vogelarten Rotmilan (östlich Aichelberg, südlich Jesingen) sowie Zauneidechsen, Fledermäuse und Haselmaus zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW sowie Daten vom LRA). Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter in teils großem Umfang steht eine geringe - mittlere verkehrliche Wirksamkeit und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	2 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	11 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	205 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	400.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Schienenverbindung der Mittelzentren Göppingen und Kirchheim u.T. durch das Albvorland ermöglicht hohe Reisezeiteinsparungen für die Hauptrelationen und eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Für den Neubauabschnitt zwischen Bad Boll und Weilheim a.d.T. sowie den Ausbau der Teilabschnitte Göppingen – Bad Boll und Kirchheim u.T – Weilheim a.d.T. ist von einer sehr hohen Betroffenheit von Schutzgütern auszugehen. Angesichts der verkehrlichen Wirkungen und der zu veranschlagenden Investitionskosten erscheint ein positives Ergebnis in einer Standardisierten Bewertung derzeit offen. Dennoch ist, auch da kurzfristig keine Alternativen (z. B. Expressbusse) realisiert werden können, eine Trassenfreihaltung angemessen. Es bestehen Überlegungen zu einer Interimsnutzung der Trasse als Radverkehrsverbindung, u. a. in Form einer Zulaufstrecke zu einem Radschnellweg im Filstal. Entsprechende Maßnahmen sollten allerdings eine spätere Reaktivierung als Bahnstrecke nicht erschweren (z. B. durch Beibehaltung der Widmung als Bahntrasse).
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1,5 3 4,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 68	
Bezeichnung	Verlängerung der Wieslauftalbahn nach Welzheim
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

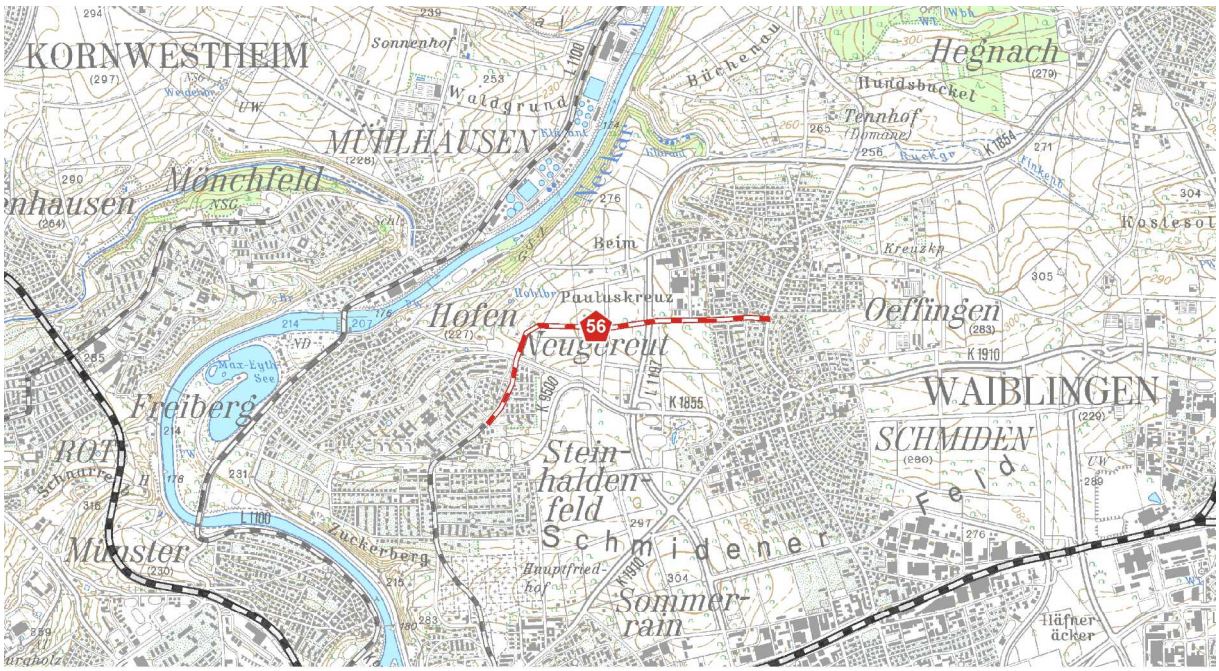
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	1.900 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	2.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	2,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	11 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-4 t/Tag
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	50 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	180.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Im Jahr 2008 wurde die bis dahin zwischen Schorndorf und Rudersberg verkehrende Wieslauftalbahn bis Rudersberg-Oberndorf verlängert. Darüber hinaus kommt eine Reaktivierung des derzeit nur für den Tourismusverkehr genutzten Streckenabschnittes bis Welzheim („Obere Wieslauftalbahn“) in Betracht. Diese ermöglicht infolge der umwegigen Linienführung keine Fahrzeitreduzierung gegenüber dem Busverkehr zwischen Schorndorf und Welzheim und löst daher nur relativ geringe verkehrliche Wirkungen aus. Dennoch kann mit einem geringen zusätzlichen Betriebsaufwand ein weiteres Nachfragepotenzial für den ÖV erschlossen werden. Insofern sollte die Trasse weiterhin gesichert und nach Möglichkeit betrieben werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 56	
Bezeichnung	Stadtbahnverlängerung Stuttgart-Neugereut - Fellbach-Oeffingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	2,3 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	60 %

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	4.900 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	7.200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6,3 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	18 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

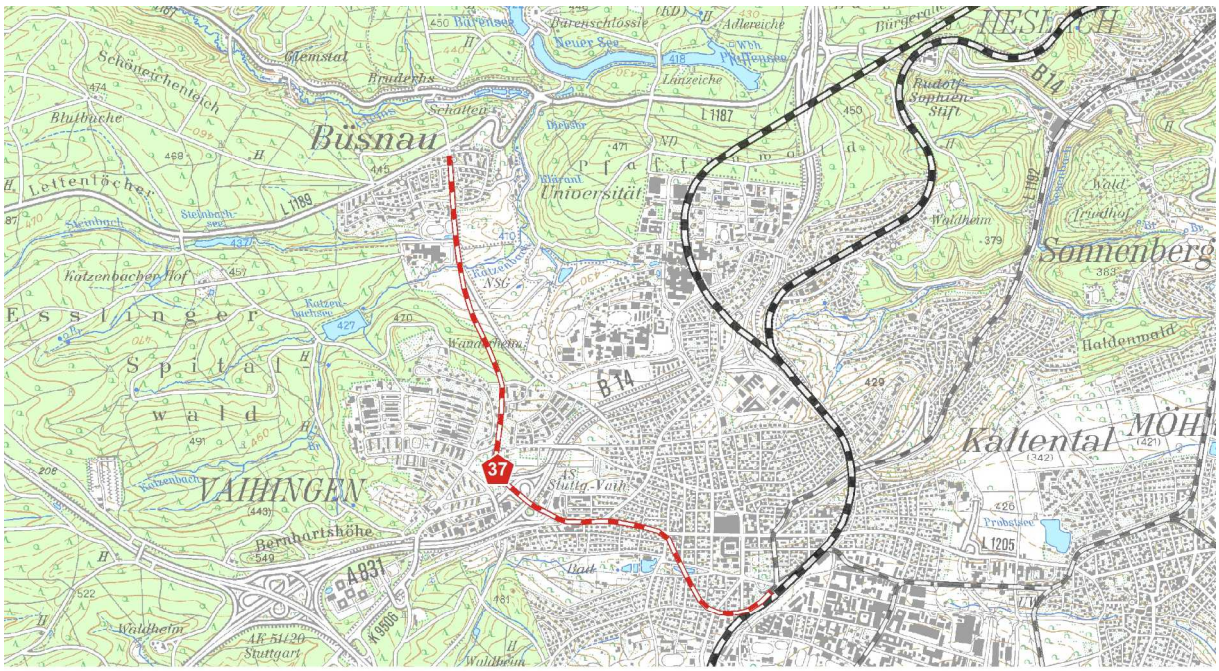
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	10,08 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-9 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Der Wirkbereich der Trasse tangiert das FFH-Gebiet "Unteres Remstal und Backnanger Bucht". Für das FFH-Gebiet können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer

	artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Nahbereich der Maßnahme zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und mittlere Reisezeitvorteile sowie eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	140.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Umstellung und Verlängerung der U 19 auf den Regelbetrieb zwischen Stuttgart-Neugereut und dem Neckarpark (ab Oktober 2016 im 10 Minuten-Takt von 6 Uhr bis 20 Uhr; vgl. Maßnahmen Nr. 69 und 90) schafft neue Kapazitäten auf dem Stadtbahnast nach Neugereut. Sie erfüllt damit eine Voraussetzung für eine Verlängerung der U 2 oder der U 19 von Neugereut nach Fellbach-Oeffingen. Dieser Verlängerung kommt angesichts der hohen verkehrlichen Wirksamkeit und mittlerer Reisezeitvorteile trotz einer hohen Betroffenheit von Schutzgütern eine hohe Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 37	
Bezeichnung	Verlängerung Vaihingen-West
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	4,4 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.500 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	5.800 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	3,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	11 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

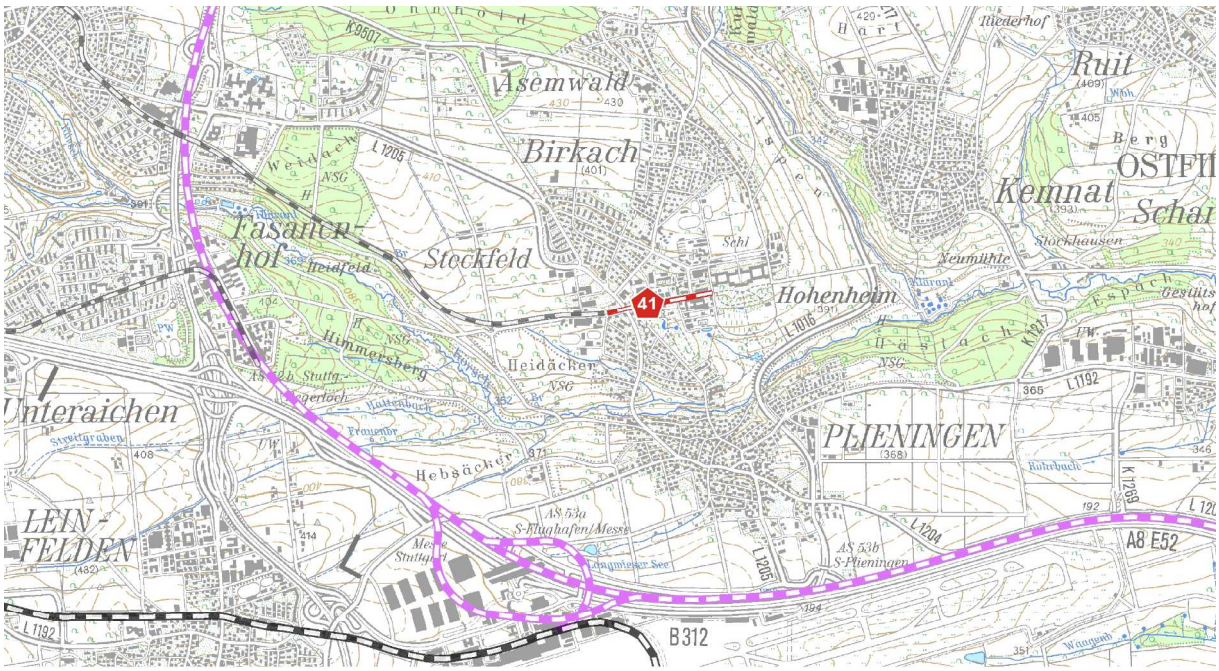
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	3,84 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-7 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle geprüften Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Für das tangierte FFH-Gebiet „Glemswald“ können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Maßnahme quert das Landschaftsschutzgebiet "Glemswald" und verläuft in unmittelbarer Nähe zum NSG „Büsnauer Wiesental“. Den erheblichen Auswirkungen, in zum Teil großen Umfang auf die Schutzgüter steht eine hohe

	verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	290.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Stadtbahnverlängerung Vaihingen-West erschließt nicht nur den Stadtteil Büsnau, sondern insbesondere auch den westlichen Teil von Stuttgart-Vaihingen durch eine Stadtbahnlinie. In den Szenarien zeigte sich eine hohe verkehrliche Wirksamkeit bei einer relativ geringen zusätzlichen Betriebsleistung. Eine hohe Dringlichkeit kann konstatiert werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 41	
Bezeichnung	Stadtbahnanbindung Universität Hohenheim (Verlängerung der U 3 über Plieningen hinaus)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

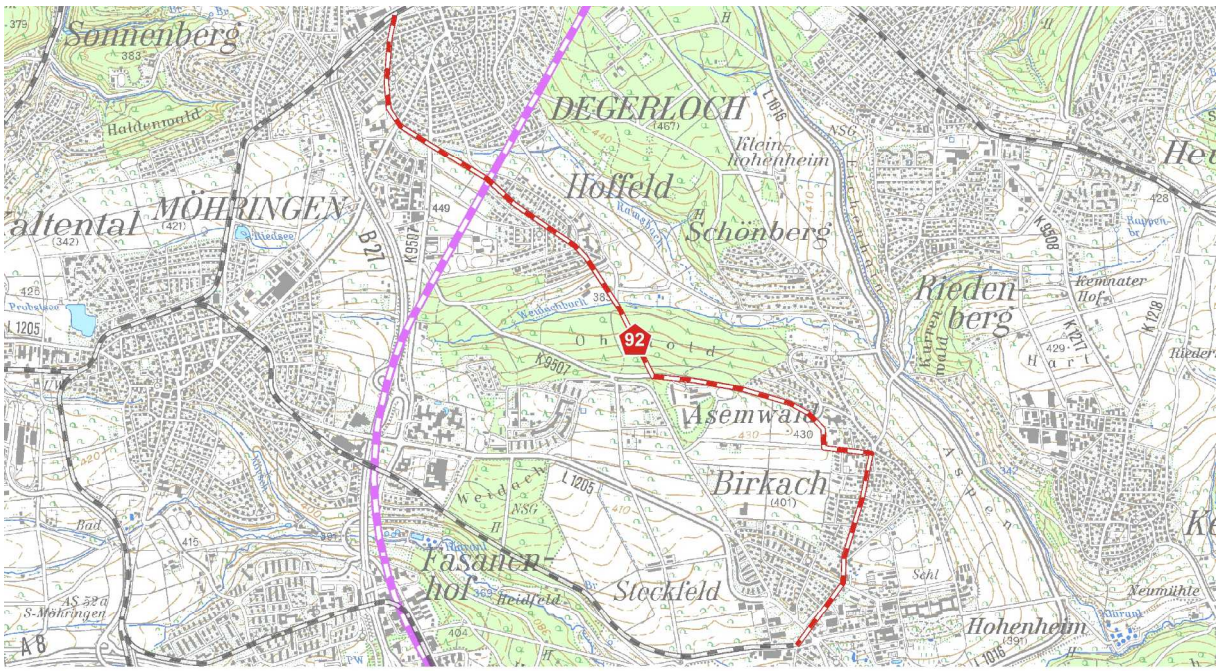
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	1.900 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	10,4 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	29 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	7 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	9,90 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-4 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Boden und Klima/Luft in geringem Umfang zu erwarten. Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang auf die Schutzgüter stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme, jedoch eine Entlastung des Straßennetzes, hohe Reisezeiteinsparungen sowie die Anbindung einer wichtigen Bildungseinrichtung gegenüber .

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	60.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch eine Verlängerung der U 3 bis zur Universität Hohenheim kann eine wichtige Bildungseinrichtung durch die Stadtbahn erschlossen werden. Eine Studie belegt allerdings, dass die zu erwartenden Erschütterungen und elektromagnetischen Strahlungen trotz der heute denkbaren Minderungsmaßnahmen den Forschungsbetrieb gefährden würden. Die Maßnahme muss aufgrund dieser Problematik zurückgestellt werden. Angesichts des möglichen verkehrlichen Nutzens, der hohen Reisezeiteinsparungen sowie der geringen negativen Wirkungen (z. B. Betroffenheit von Schutzgütern, Flächeninanspruchnahme, zusätzlicher Betriebsaufwand), sollte die Trasse jedoch weiterhin freigehalten werden, um die Chance auf eine Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt mit neuen technischen Möglichkeiten zu wahren.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Stadtbahn — S21-Bahnstrecke

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 92	
Bezeichnung	Stadtbahnverbindung Stuttgart-Degerloch - Hoffeld - Asemwald - Birkach - Plieningen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	6,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	2.500 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	3.300 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	4,7 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	11 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

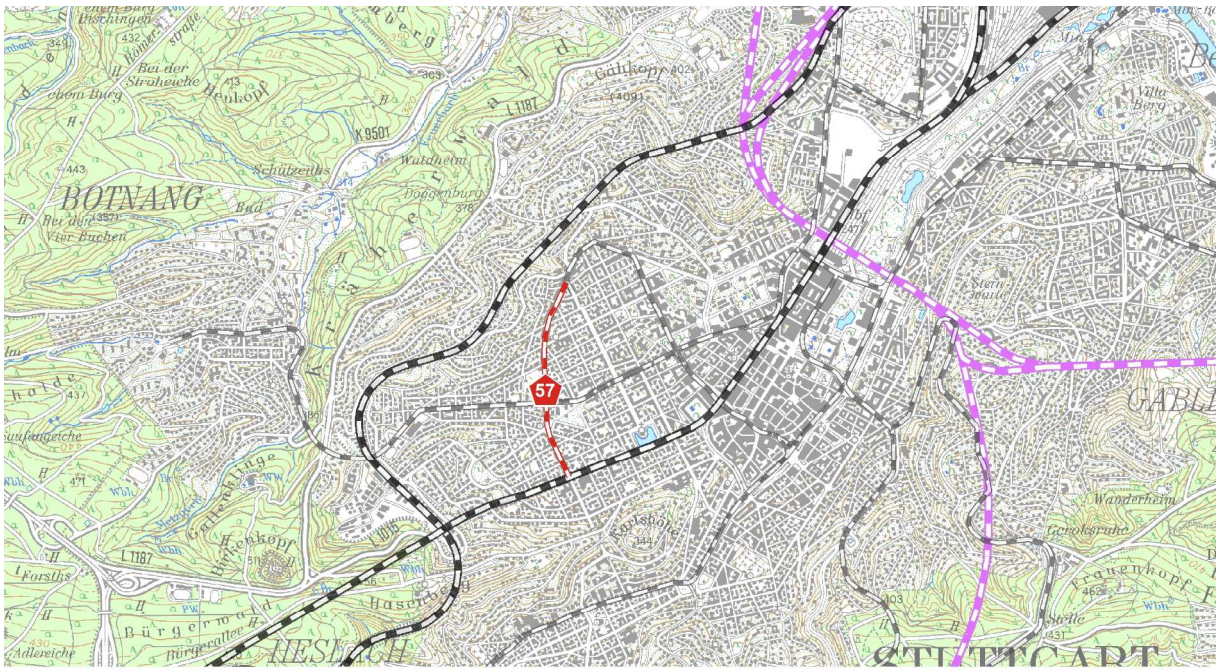
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	2,41 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-5 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Trasse quert HQ100-Flächen im Einzugsgebiet der Körsch. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Filder". Für das FFH-Gebiet können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird.

	Die Trasse quert das LSG "Das untere Weidachtal, das obere Ramsbachtal". Den erheblichen Auswirkungen stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	140.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit einer Verbindung Stuttgart-Degerloch - Hoffeld -Asemwald -Birkach -Plieningen können mehrere einwohnerstarke Stadtteile der Landeshauptstadt in das Stadtbahnnetz integriert werden. Diese Verbindung erreicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit bei ebenfalls durchschnittlichen Werten im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme und die Betroffenheit von Schutzgütern. Durch Anpassungen im Busverkehr, die im Zuge der Verkehrsprognosen zu den Szenarien nicht detailliert vorgenommen werden konnten, lässt sich der Nutzen voraussichtlich deutlich steigern. Es ist eine hohe Dringlichkeit erkennbar. Es kommen zudem andere Trassen als die untersuchte Trassenführung in Betracht (u. a. bei Degerloch weiter westlich entlang B27, südlich von Hoffeld weiter westlich und bei Birkach weiter westlich am Ortsrand und durch Osumstraße). Offen ist bisher ferner, ob der Stadtbezirk über Degerloch und Hoffeld oder über eine Verlängerung der bestehenden Strecke aus Plieningen erschlossen werden soll.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 57	
Bezeichnung	Stadtbahnverlängerung Hölderlinplatz - Schwabstraße
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,4 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

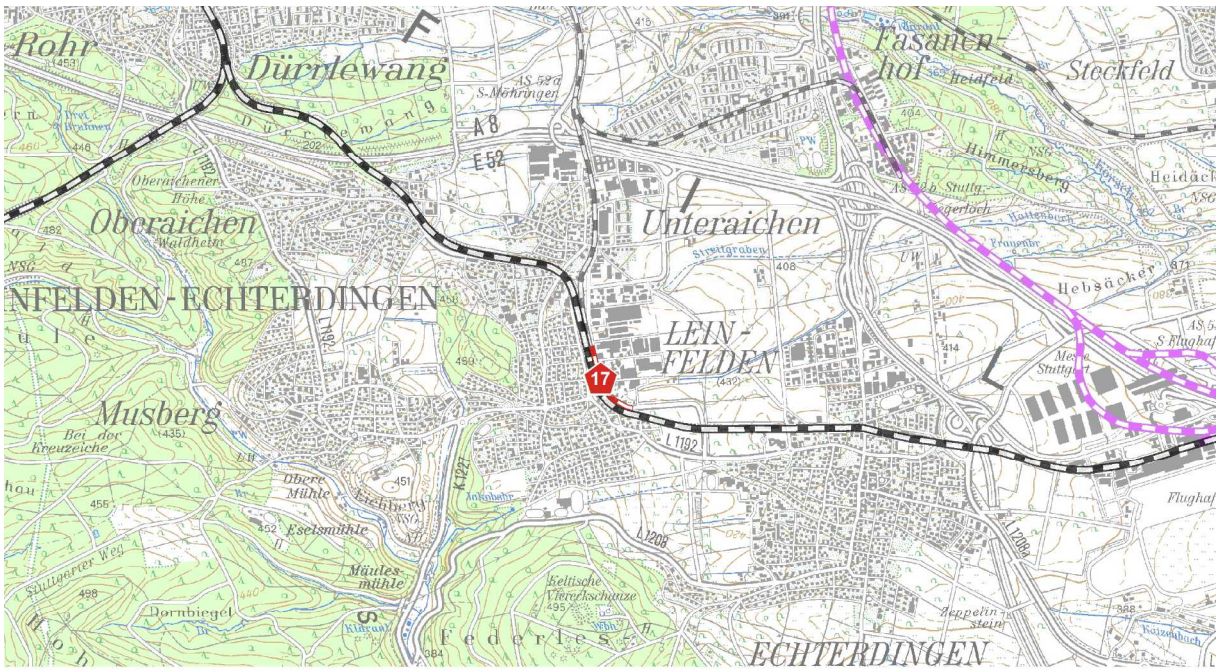
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.400 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.600 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	3,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	15 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	5 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	3,69 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-7 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Wasser und Klima/Luft in geringem Umfang zu erwarten. Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang steht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	90.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch eine Verlängerung der U 4 vom Hölderlinplatz zur Schwabstraße kann die Vernetzung zwischen Stadt- und S-Bahn weiter vorangebracht und die ÖV-Erschließung des Stuttgarter Westens weiter verbessert werden. Die Verlängerung ermöglicht bei einer niedrigen Betroffenheit von Schutzgütern und einem nur geringen zusätzlichen Betriebsaufwand eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Allerdings ist ein hoher baulicher Aufwand (Tunnel) zu erwarten, so dass angesichts der bereits guten ÖV-Erschließung des Stuttgarter Westens kaum mit einer Wirtschaftlichkeit gerechnet werden kann. Zudem erscheint die technische Machbarkeit sehr kritisch.
Dringlichkeit	**nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 17	
Bezeichnung	Stadtbahnverlängerung U 5 – bis Neuer Markt
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	0,5 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

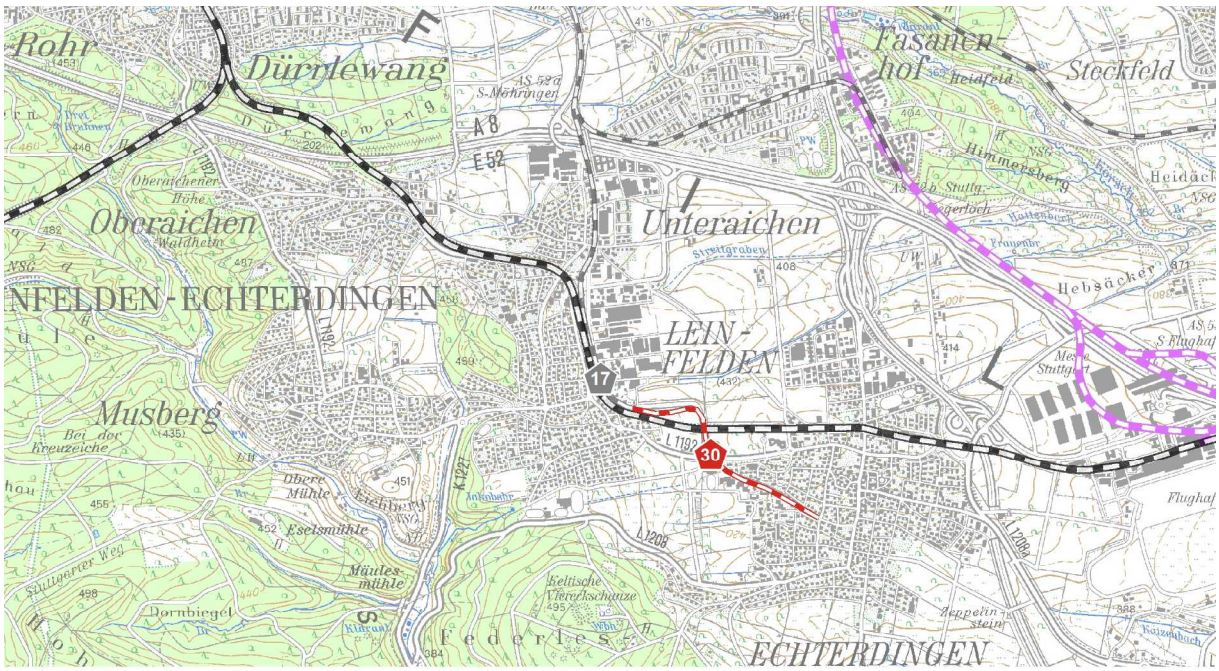
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.900 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.000 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	4,3 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	9 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	4 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	7,52 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-8 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch sowie Klima/Luft - jedoch zumeist in nur geringem Umfang zu erwarten. Den relativ geringen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter steht eine hohe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	5 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	20.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit einer Verlängerung der U 5 von Leinfelden über die Haltestelle Neuer Markt nach Echterdingen kann ein erhebliches Nachfragepotenzial für den ÖV erschlossen werden. Beide Teilabschnitte erreichen eine hohe bis sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit bei einer insgesamt geringen Betroffenheit von Schutzgütern. Dem ersten Abschnitt bis zur Haltestelle Neuer Markt kommt die höchste Dringlichkeit zu, dem Folgeabschnitt bis Echterdingen eine hohe Dringlichkeit.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 30	
Bezeichnung	Stadtbahnverlängerung U 5 Neuer Markt - Echterdingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,6 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

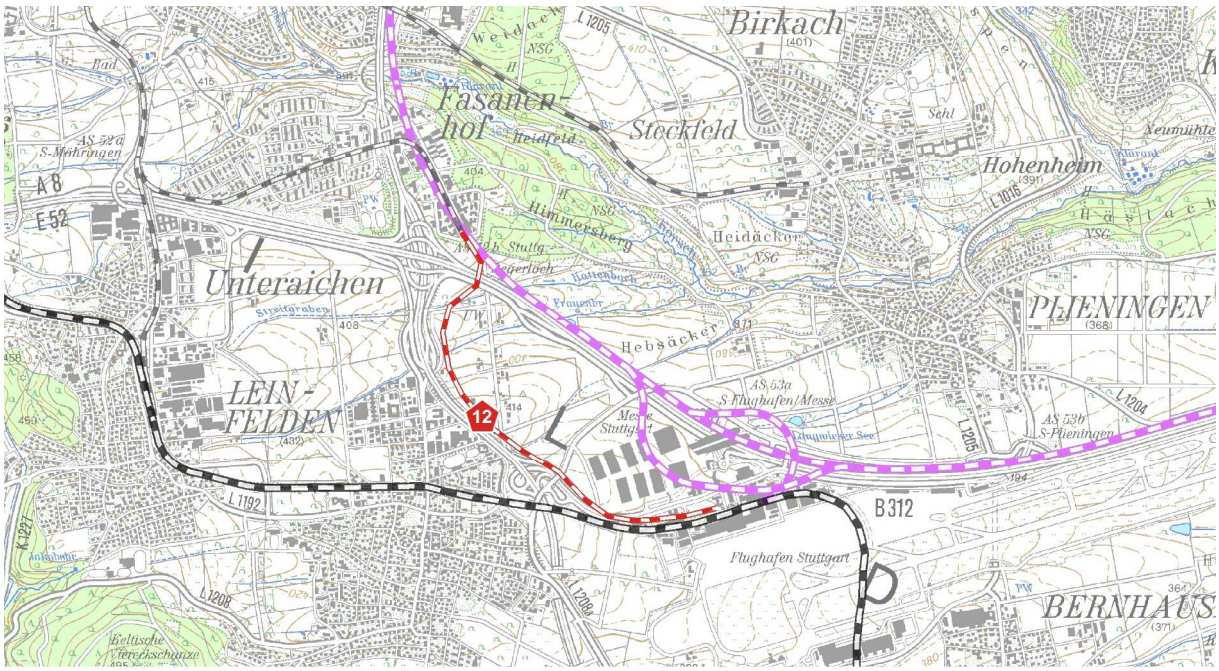
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	6.200 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	8.200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	1,6 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	4 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	7 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	4,41 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-12 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Kulturlandschaft/Sachgüter sowie Klima/Luft und Boden- jedoch zumeist in nur geringem Umfang- zu erwarten. Den relativ geringen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter steht eine hohe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	50.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit einer Verlängerung der U 5 von Leinfelden nach Neuer Markt und Echterdingen kann ein erhebliches Nachfragepotenzial für den ÖV erschlossen werden. Beide Teilabschnitte erreichen eine hohe bis sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit bei einer insgesamt geringen Betroffenheit von Schutzgütern. Dem ersten Abschnitt bis zur Haltestelle Neuer Markt kommt die höchste Dringlichkeit zu, dem Folgeabschnitt bis Echterdingen eine hohe Dringlichkeit.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn — S21-Bahnstrecke

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 12	
Bezeichnung	Stadtbahnverlängerung (Möhringen -) Fasanenhof - Messe / Flughafen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	3,2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	5 %

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	8.700 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	9.200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	8,7 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	24 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	10 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	4,09 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-17 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kultur- und Sachgüter, Wasser, Boden, Klima/Luft sowie Flora, Fauna und Biodiversität - in teilweise großem Umfang zu erwarten. Die Trasse quert Wasserläufe im Einzugsgebiet der Körsch, die von einem HQ100 betroffen sein können. Für das tangierte FFH-Gebiet „Filder“ können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder

	eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Umfeld der Maßnahmen zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Den erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter, in zum Teil großem Umfang, steht eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	101 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	220.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit der Verlängerung der U 6 zum Flughafen werden die Stuttgarter Stadtteile Degerloch, Möhringen und Fasanenhof umsteigefrei an den Landesflughafen und die Landesmesse angebunden. Für dieses Vorhaben liegt die Planfeststellung vor. Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2020 geplant. Die Verlängerung der U 6 zum Flughafen ist (in fördertechnischer Hinsicht ebenso wie das Projekt Stuttgart 21) Voraussetzung für die Verlängerung der S 2 nach Neuhausen a.d.F. Die Stadtbahnverlängerung zeigt auch in den Szenarien sehr hohe verkehrliche Wirkungen. Es handelt sich um ein Projekt der höchsten Dringlichkeit.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**

Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 55	
Bezeichnung	Stadtbahnverlängerung Nellingen - Esslingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	3,4 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	25 %

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	4.400 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	7.100 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	9,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	21 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	5,82 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-8 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in geringem Umfang zu erwarten. Die Trasse quert den Neckar, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter in geringem Umfang stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und hohe Reisezeitvorteile sowie eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	178 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	270.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Verlängerung der U 7 von Ostfildern-Nellingen zum Bahnhof Esslingen erreicht eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und ermöglicht hohe Reisezeitvorteile. Wegen des zur Überwindung des Höhenunterschiedes im Abschnitt Zollberg – Pliensauvorstadt erforderlichen Tunnels ist die Flächeninanspruchnahme eher gering. Der Tunnel führt allerdings auch zu einem hohen Investitionsbedarf. Aus Sicht der Stadt Ostfildern soll zudem im Bereich der Ortslage Nellingen (Ludwig-Jahn-Straße) eine Untertunnelung weiterverfolgt werden. Dennoch ist aufgrund des großen verkehrlichen Wirkungspotenzials und der verbesserten Vernetzung von Stadt- und S-Bahn eine hohe Dringlichkeit gegeben.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 93	
Bezeichnung	Stadtbahnlückenschluss Mönchfeld - Mühlhausen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,3 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

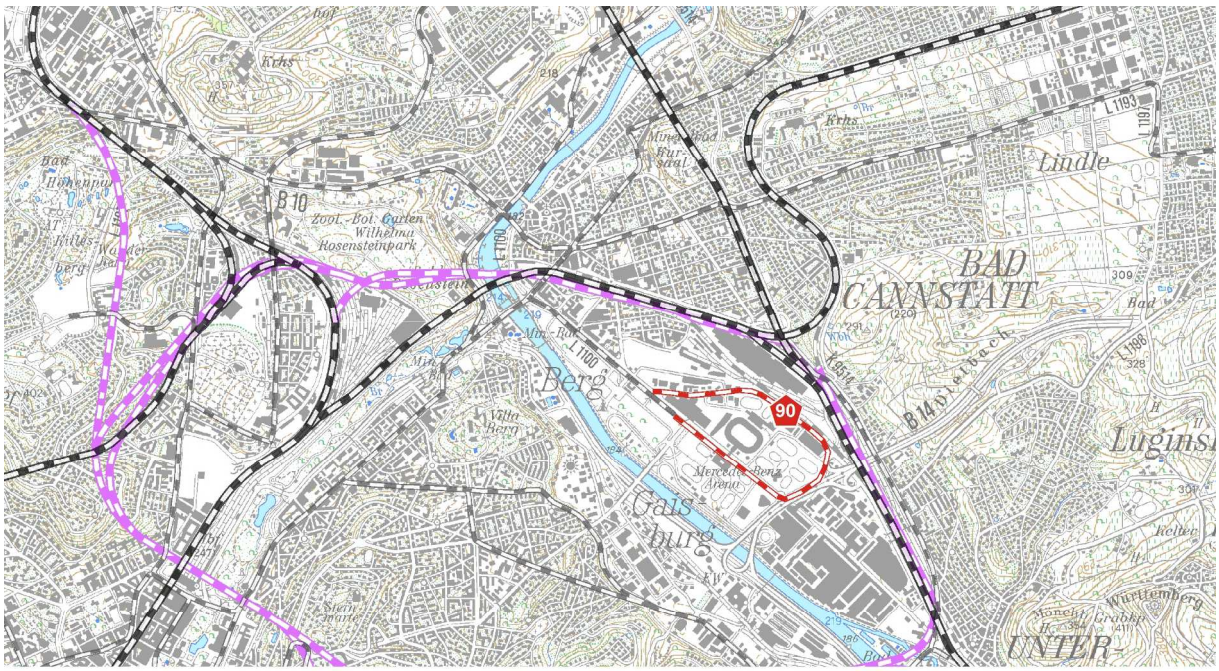
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	2.000 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	2.400 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	4,3 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	13 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	9,95 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-4 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Wasser in geringem Umfang zu erwarten. Die Trasse quert das LSG "Unteres Feuerbachtal" und tangiert das NSG "Unteres Feuerbachtal mit Hangwäldern und Umgebung". Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie eine geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	90.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch eine Verlängerung der U 7 über die heutige Endhaltestelle Mönchfeld hinaus nach Mühlhausen mit Anbindung an die U 14 und künftige U 12 im Neckartal können sowohl mittlere verkehrliche als auch betriebliche Vorteile generiert werden. Die verkehrlichen Wirkungen ergeben sich aufgrund attraktiverer und zeitkürzerer Fahrmöglichkeiten u. a. für die Relationen Remseck / Mühlhausen – Freiberg / Zuffenhausen / Feuerbach, die mit einer nur geringen zusätzlichen Fahrleistung angeboten werden können. Betriebliche Vorteile sind darin zu sehen, dass der Ringschluss eine kurze Verbindung zum Depot in Remseck-Aldingen darstellt und eine Reduzierung von Leerkilometern bei Betriebsfahrten ermöglicht. Für die Verlängerung ist ein weiterer Bedarf festzustellen.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 90	
Bezeichnung	Stadtbahnanbindung Stuttgart-Neckarpark - "Große Lösung"
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,9 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

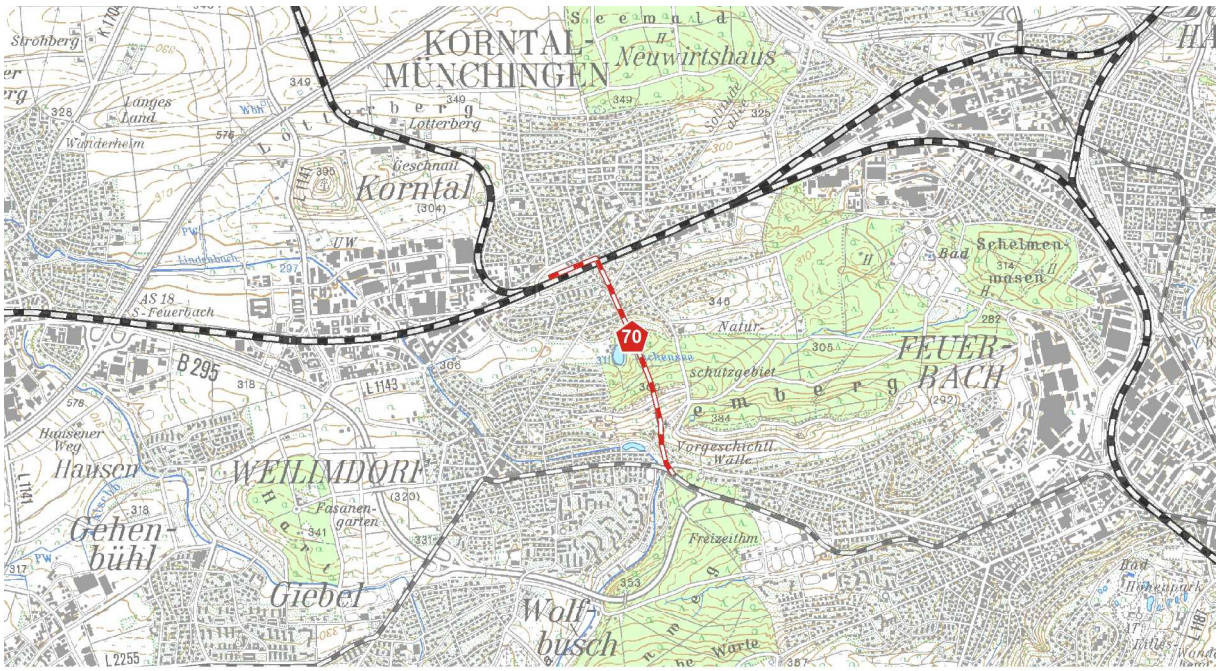
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.100 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	4.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	5,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	19 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	4 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	4,62 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-6 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Klima/Luft und Wasser in geringem Umfang zu erwarten. Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie die Verringerung verkehrsbedingter Umweltfolgen gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	120.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine vergleichende Untersuchung der SSB AG zu verschiedenen Varianten einer Anbindung des Neckarparks im Regelbetrieb erbrachte Vorteile für die Einführung einer U 19 Neugereut – Neckarpark (Stadion) auf der Bestandstrasse bis zum Neckarpark mit optionaler Verlängerung zum Mercedes-Benz Museum (s. Maßnahme Nr. 69). Insofern ist der Maßnahme Nr. 69 aus heutiger Sicht der Vorzug zu geben. Über eine Erweiterung zu einer „Großen Lösung“ kann erst im Lichte der Entwicklungen entschieden werden, die die oben beschriebene U 19 im Regelbetrieb nach sich zieht.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 70	
Bezeichnung	Stadtbahn Pfostenwäldle - Strohgäubahn (Bhf Korntal)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,9 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	500 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	600 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	0,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	2 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

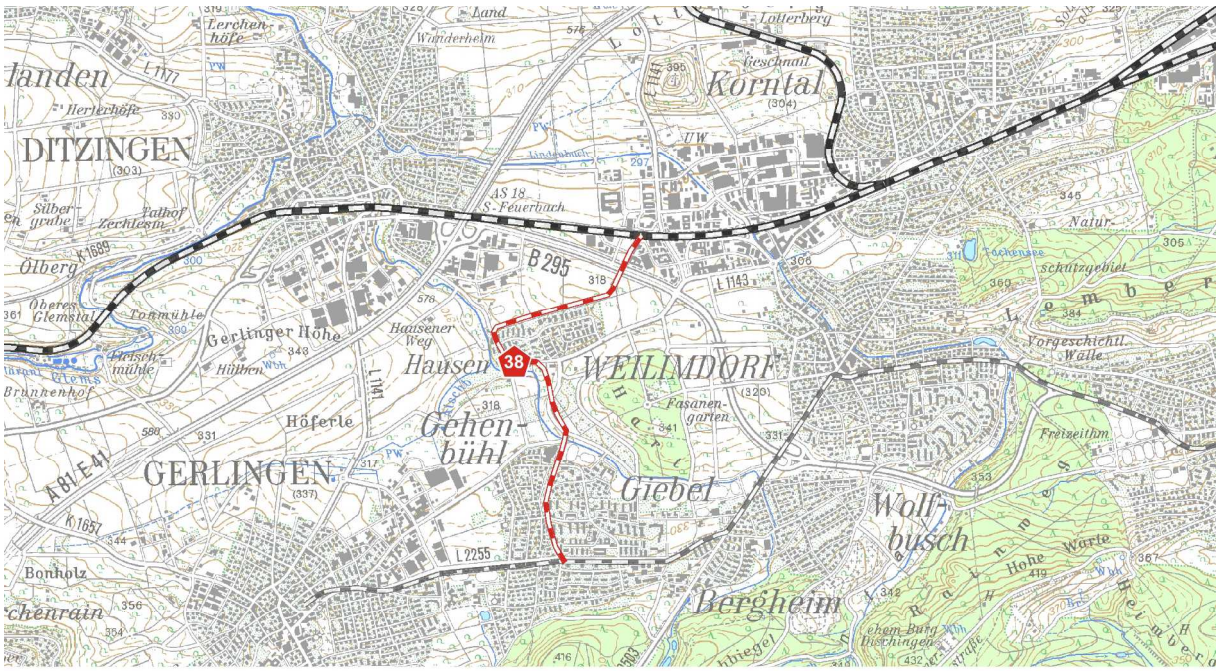
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	18 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	9,60 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-1 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Boden in geringem Umfang zu erwarten. Die Trasse quert das FFH-Gebiet "Stuttgarter Bucht". Für das FFH-Gebiet können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Trasse quert das LSG "Reisachmulde-Lemberg" und das NSG "Greuterwald".

	Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang steht eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	50.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Stadtbahn zwischen der Haltestelle Pfostenwäldle und dem Bahnhof Korntal (Umsteigemöglichkeit zu S 6, S 60 und Strohgäubahn) konnte kein für einen Schienenverkehr ausreichendes Nachfragepotenzial ermittelt werden. Zudem ist wegen der Topographie von der Notwendigkeit eines Tunnels und somit sehr hohen Investitionen auszugehen, so dass ein positives Ergebnis in einer Standardisierten Bewertung nicht zu erwarten ist.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 38	
Bezeichnung	Anbindung Weilimdorf S-Bahnhof und Gewerbegebiet an das Stadtbahnnetz
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	3,1 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

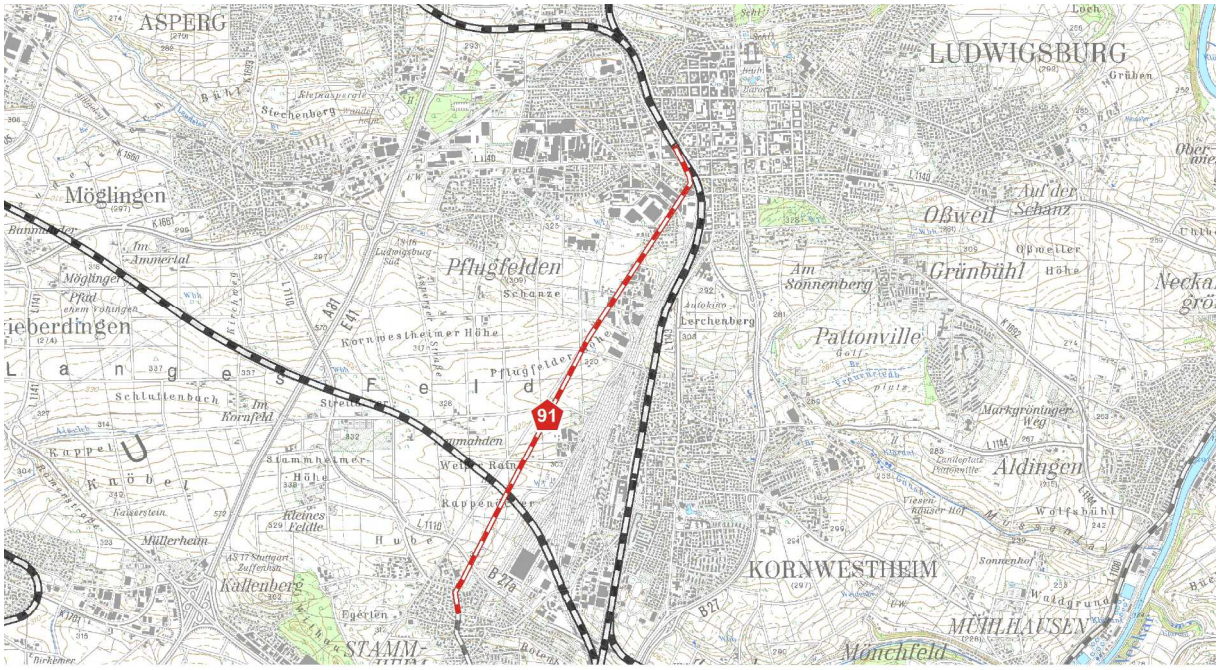
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	600 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	800 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6,3 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	16 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	3,88 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-1 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle geprüften Schutzgüter in unterschiedlichem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme liegt im Einflussbereich des FFH-Gebiets "Stuttgarter Bucht". Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Gebiets durch die Maßnahmenumsetzung können ausgeschlossen werden. Die Maßnahme quert das Landschaftsschutzgebiet "Weilimdorf-West". Den erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter steht eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme, jedoch eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	60.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Verknüpfung zwischen der Stadtbahn U 13 und der S-Bahn bei Weilimdorf dient der Vernetzung der regionalen Schienenverkehrssysteme. Diese Verbindung weist in der in den Szenarien geprüften Form eine nur geringe verkehrliche Wirksamkeit auf. Das Nachfragepotenzial dieser Variante reicht trotz der erreichbaren Fahrzeitreduktionen für einen Schienenverkehr nicht aus. Es sind jedoch weitere Varianten denkbar, die zu kürzeren Fahrzeiten, einer besseren Anbindung des Gewerbegebietes Weilimdorf und somit höheren Nachfragepotenzialen führen können. Der Maßnahme kommt somit ein weiterer Bedarf zu, wobei der Trassenverlauf auch unter dem Aspekt der Einrichtung eines Stadtbahn-Betriebshofes und einer Weiterführung nach Ditzingen noch zu klären ist.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme — Schienennetz — Stadtbahn

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1,5 3 4,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 91	
Bezeichnung	Stadtbahnverlängerung Stammheim - Kornwestheim-West - Ludwigsburg
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	5,3 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

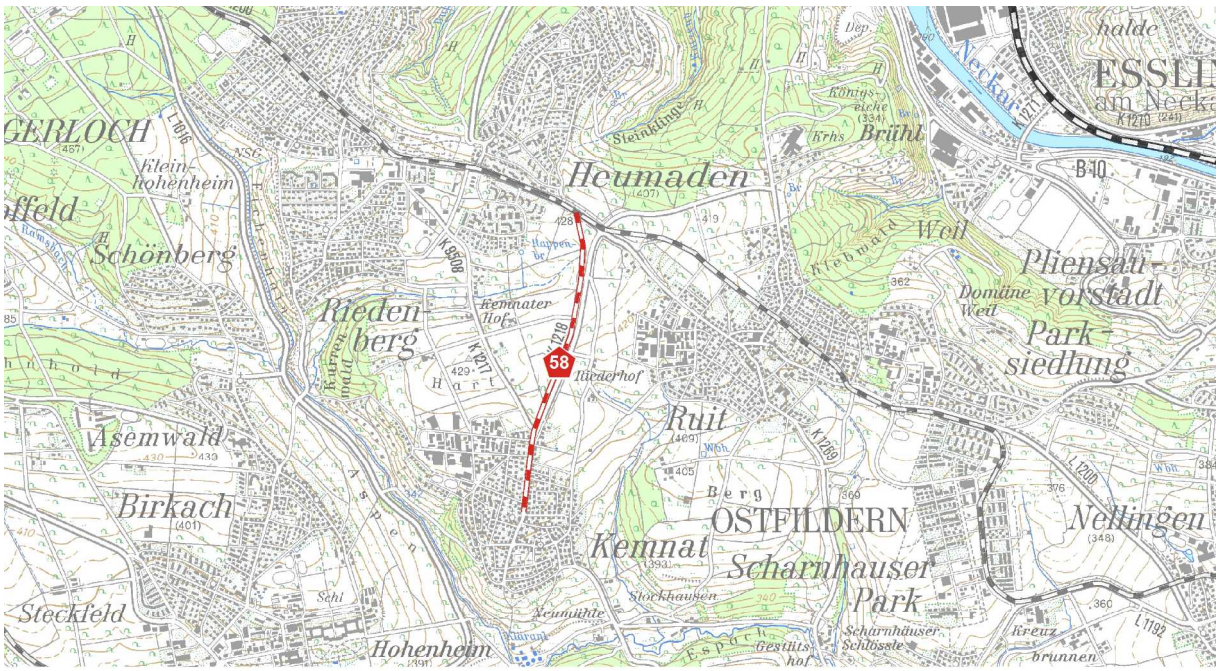
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	3.300 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	6.900 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	10,3 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	23 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	11 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	2,07 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-6 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Wasser zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Den erheblichen Auswirkungen stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit und die Anbindung einer wichtigen Infrastruktureinrichtung gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	3 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	330.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit einer Verlängerung der U 15 von Stammheim über Kornwestheim (westlich des Rangierbahnhofs) nach Ludwigsburg werden zusätzliche Fahrgastpotenziale u. a. im Bereich der z. T. in der Aufsiedlung befindlichen Gewerbeflächen der Stadt Kornwestheim sowie des Berufsschulzentrums im Süden von Ludwigsburg erschlossen. Die Maßnahme erzielt mittlere bis hohe verkehrliche Wirkungen, da hohe Reisezeitgewinne entstehen. Allerdings werden eine große Fläche und eine hohe Betriebsleistung erforderlich. Es ist ein weiterer Bedarf erkennbar, da die Nachfragepotenziale erst mit der Realisierung weiterer Nutzungen entlang der Maßnahme entstehen. Bei Bauleitplanungen im Westen von Kornwestheim und Südwesten von Ludwigsburg sollte eine geeignete Trasse freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 58	
Bezeichnung	Stadtbahnverlängerung Stuttgart-Heumaden - Ostfildern-Kemnat
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	2 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	600 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	1.200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	2,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	8 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

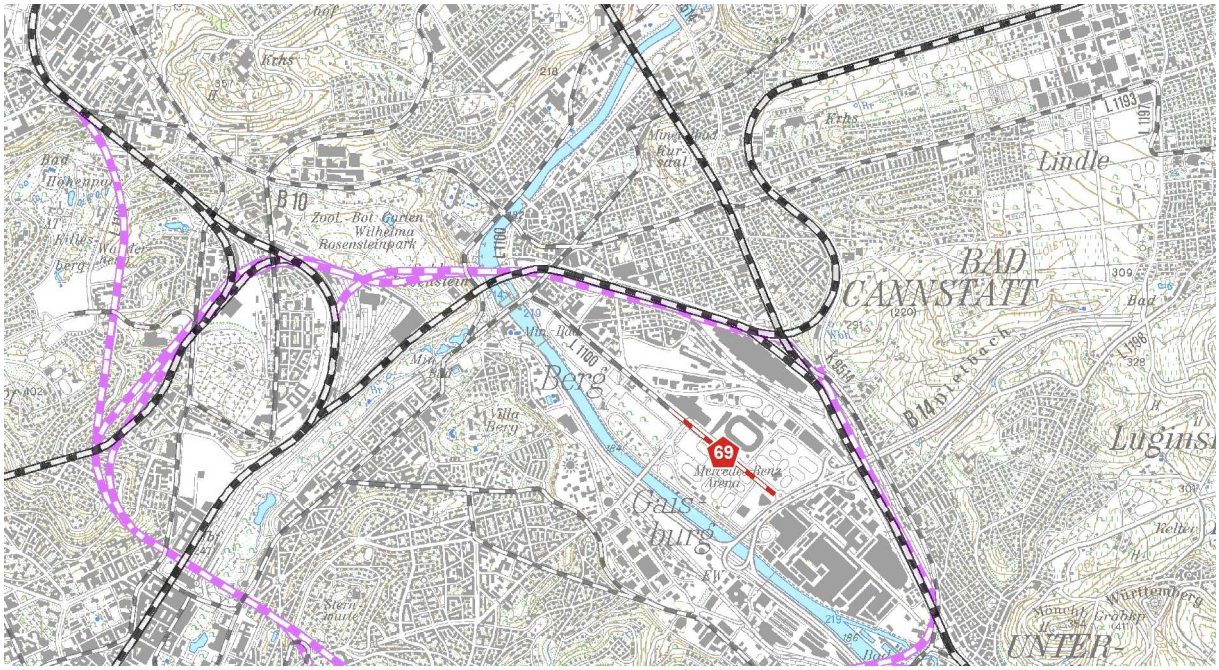
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	10 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	4,89 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-1 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Wasser zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Der Wirkbereich der Trasse tangiert das FFH-Gebiet "Filder". Aufgrund der bestehenden Vorbelastung durch die Lage im Siedlungsgebiet sind durch die Maßnahme auch bei Verlagerung der Streckenführung bis zu 200 m innerhalb des bestehenden 500 m-Puffers keine erheblichen Beeinträchtigung zu erwarten – auch nicht in Bezug auf die bekannten Vorkommen von Rot- und

	Schwarzmilan im Umfeld. Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter stehen eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	50.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Stadtbahnverlängerung von Stuttgart-Heumaden nach Ostfildern-Kemnat kommen insbesondere die Linien U 8 oder U 15 in Betracht. Diese Maßnahme zeigte in den Szenarien nur geringe verkehrliche Wirkungen. Das Nachfragepotenzial reicht trotz einer relativ geringen Betriebsleistung für einen wirtschaftlich tragfähigen Schienenverkehr nicht aus.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 69	
Bezeichnung	U 19 – Stadtbahnverlängerung bis Mercedes-Benz-Werk und -Museum
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,3 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

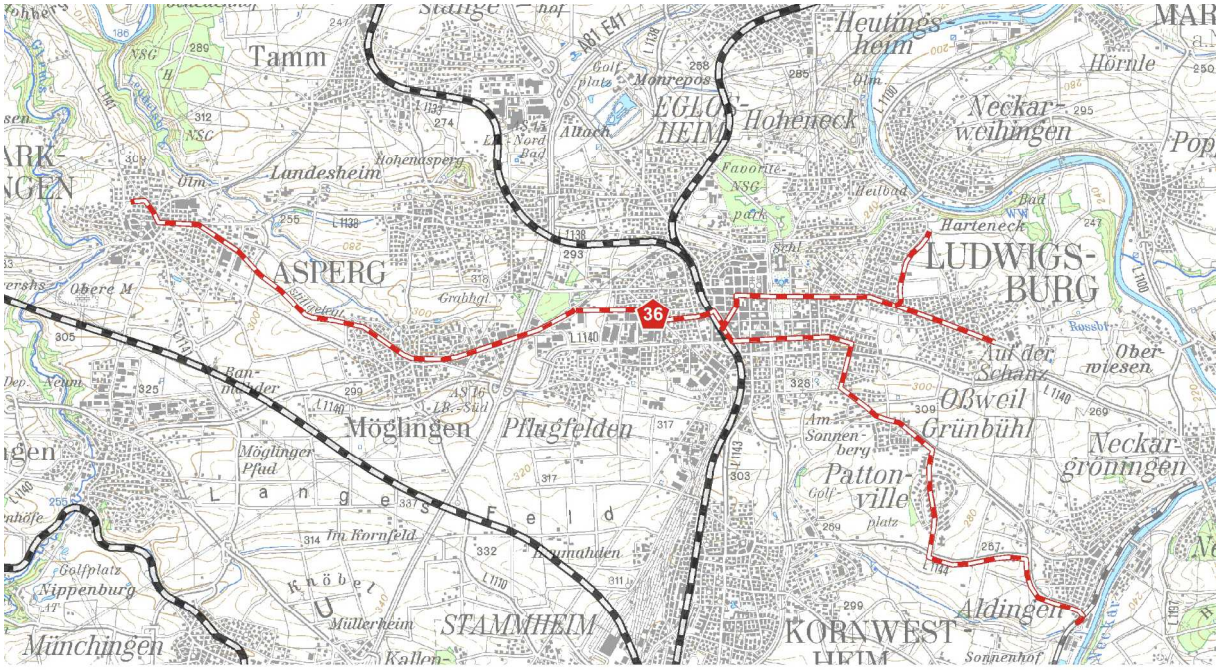
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	1.600 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	2.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	5,2 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	18 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	-
FFH-Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-3 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Klima/Luft und Wasser in geringem Umfang zu erwarten. Der Wirkbereich der Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Stuttgarter Bucht". Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Gebiets durch die Maßnahmenumsetzung können ausgeschlossen werden. Den erheblichen Auswirkungen in geringem Umfang stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie geringe verkehrliche Wirkungen gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	0 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	90.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die SSB AG hat verschiedene Varianten für eine Stadtbahnanbindung des Neckarparks im Regelbetrieb geprüft. Dabei erwies sich eine U 19 zwischen Neugereut und der Haltestelle Neckarpark (Stadion) als vorteilhaft. Diese Linie verkehrt über keinen betrieblichen Engpass (wie z. B. die U 11 bei Stöckach) und kann zudem zu einem attraktiven Angebot für Beschäftigte und Besucher der Daimler AG oder des Mercedes-Benz Museums aus Bad Cannstatt, Steinhaldenfeld oder Neugereut verlängert werden. Sie steht zudem in keiner Konkurrenz zur S-Bahn Hauptbahnhof – Bad Cannstatt (wie z. B. die U 11). Darüber hinaus schafft sie zusätzliche Kapazitäten auf dem Stadtbahnast nach Neugereut und erfüllt damit eine Voraussetzung für die Verlängerung der U 2 oder U 19 von Neugereut nach Fellbach-Oeffingen (s. Maßnahme Nr. 56). Die Einführung der U 19 im Regelbetrieb zwischen Neugereut und Neckarpark erfolgte im Herbst 2017. Die Untersuchung der SSB AG belegt ferner eine hohe Wirksamkeit für eine Verlängerung der U 19 Neugereut - Neckarpark (Stadion) bis zum Bereich des Mercedes-Benz-Museums. Auf dieser Grundlage und da entlang der Verlängerungstrecke Neckarpark (Stadion) - Mercedes-Benz-Museum allenfalls mit einer geringen Betroffenheit von Schutzgütern gerechnet werden muss, kommt der Verlängerung bis zum Mercedes-Benz-Museum die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 36	
Bezeichnung	Stadtbahn im Raum Ludwigsburg (Markgröningen - Ludwigsburg - Pattonville - Remseck-Aldingen)
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	21,4 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	7.600 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	24.900 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6,9 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	30 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

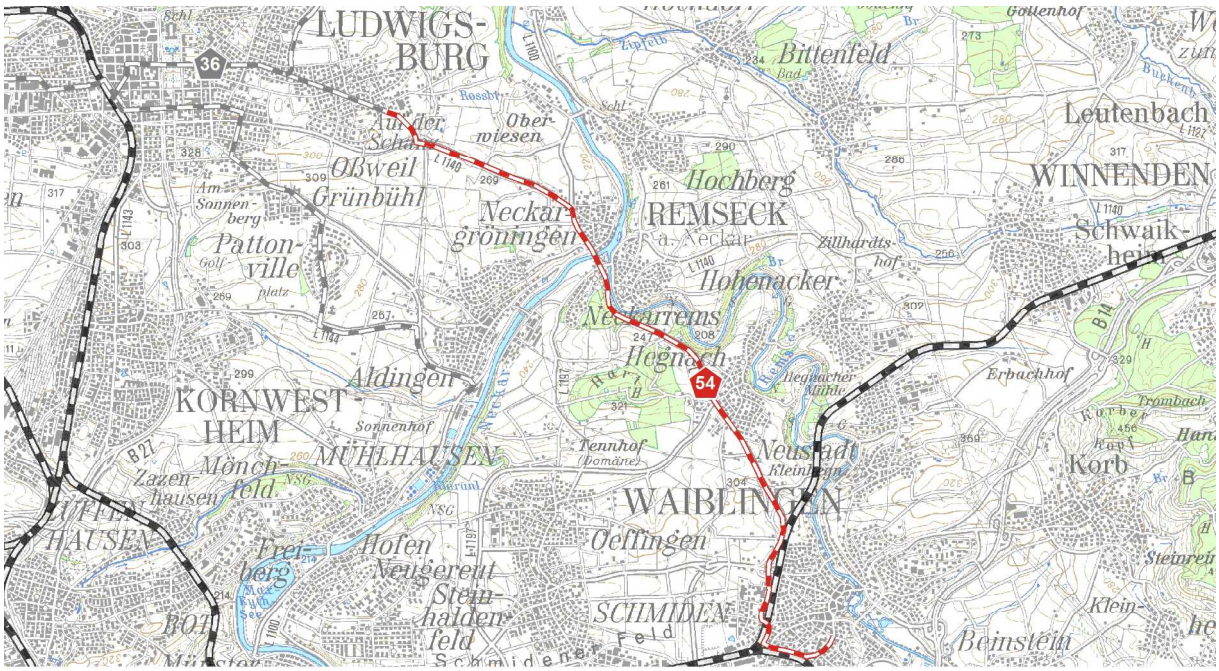
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	0,75 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-15 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschaftsbild/Erholung, Kulturlandschaft/Sachgüter, Boden, Klima/Luft sowie Flora, Fauna und Biodiversität in teils großem Umfang zu erwarten. Speziell für den Biotopverbund von Offenlandarten und für Arten der Fließgewässer ist in Verbindung mit den Maßnahmen 96 (westlich von Möglingen) und 379 (nördlich von Möglingen) mit erheblichen kumulierenden Wirkungen zu rechnen. Die Maßnahme quert das Landschaftsschutzgebiet "Oberes Leudelsbachtal".

	Den erheblichen Auswirkungen, in zum Teil großen Umfang, auf die Schutzgüter steht eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	1 Ziel
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	20 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	200 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	480.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Unabhängig vom Fahrzeugkonzept (Hoch- oder Niederflur) bewirkt die Einführung einer Stadtbahn im Raum Ludwigsburg eine erhebliche Verringerung von MIV, CO2 und verkehrsbedingten Beeinträchtigungen. Für verschiedene Fahrzeug-, Netz- und Betriebsvarianten konnte die Förderwürdigkeit durch Standardisierte Bewertungen bereits nachgewiesen werden. Die in den Szenarien betrachtete Hochflurvariante Markgröningen – Ludwigsburg-Bahnhof - Pattonville - Remseck-Aldingen mit Direktverbindung in das SSB-Netz sowie Ästen nach Ludwigsburg-Oßweil und –Schlösslesfeld bringt eine mittlere bis hohe Betroffenheit von Schutzgütern mit sich. Dennoch ist angesichts der sehr hohen verkehrlichen Wirksamkeit unabhängig vom Fahrzeugkonzept die höchste Dringlichkeit gegeben. Für die Strecke Markgröningen – Ludwigsburg stehen aktuell mehrere Überlegungen in der Diskussion. Dies betrifft neben dem Fahrzeugkonzept (Nutzung als Stadtbahnstrecke, Reaktivierung als Eisenbahnstrecke, Mischbetrieb) insbesondere auch Verlängerungsoptionen (z. B. nach Remseck oder Waiblingen als Stadtbahn bzw. nach Esslingen, Leonberg, Weissach oder Dettenhausen als EBO-Strecke). Derzeit liegen gesicherte Ergebnisse nur zur Variante Stadtbahn im Raum Ludwigsburg (untersuchte Maßnahme Nr. 36) vor. Diese ermöglicht es als langfristige Variante der so genannten Doppelstrategie, mit einem Kombi-Modell (Regionalbahn auf der Strecke Markgröningen – Ludwigsburg und BRT in Ludwigsburg) zu beginnen und parallel die Planungen zu einer Stadtbahn voranzutreiben, so dass alle Zukunftsoptionen offen bleiben.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



© Verband Region Stuttgart 2018; DTK100 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

Beschreibung der Maßnahme Nr. 54	
Bezeichnung	Stadtbahn im Raum Ludwigsburg (Nr. 36) - Ast Ludwigsburg - Oßweil - Remseck-Neckarrems - Waiblingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	10,9 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	14.100 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	45.800 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	5,8 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	27 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

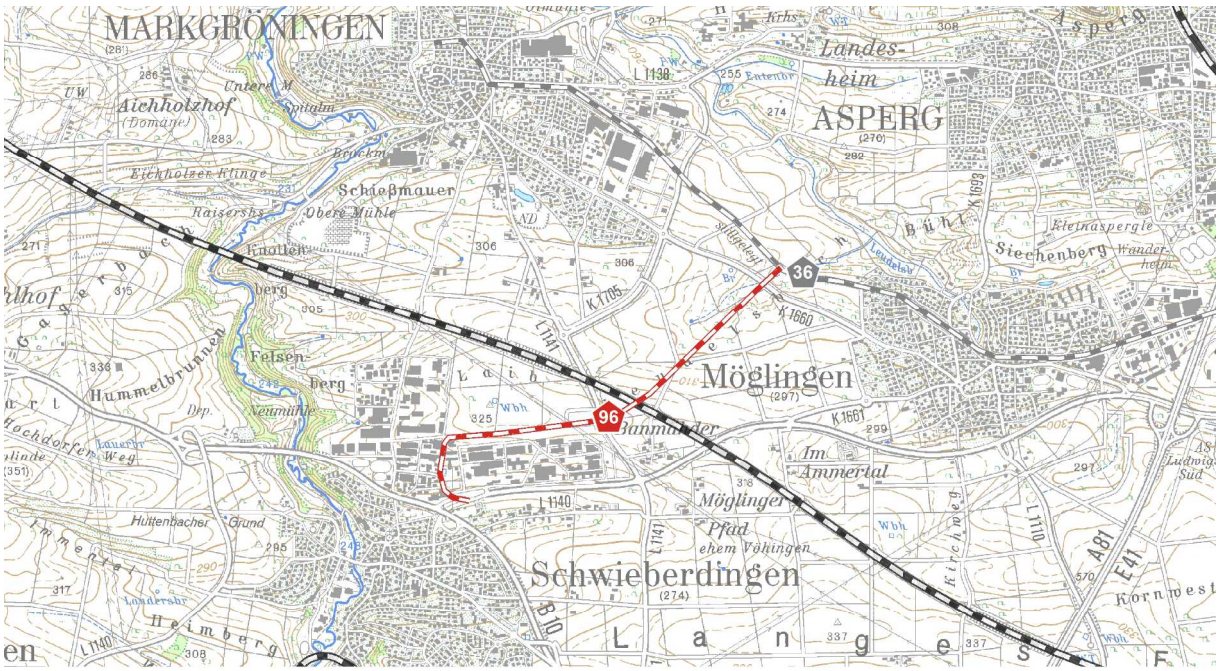
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	24 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	0,74 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-27 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Trasse quert den Neckar, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Trasse quer bzw. tangiert mehrere LSG "Unteres Remstal mit Randgebieten", "Hartwald mit Umgebung" und "Neckartal zwischen den Neckarbrücken von Hochberg und Neckarweihingen mit Randgebieten, insbesondere Uhlberg, Lochholz und Beuzlen" sowie das NSG "Unteres Remstal". Die Trasse quert das FFH- und Vogelschutzgebiet

	"Unteres Remstal und Backnanger Bucht". Für die Natura2000-Gebiete können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Nahbereich der geplanten Maßnahme zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Den zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter in sehr großem Umfang steht eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und eine Entlastung des Straßennetzes gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	2 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	29 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	300 Mio. €
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	910.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die ohnehin sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit der in Maßnahme Nr. 36 betrachteten Stadtbahn im Raum Ludwigsburg wird durch einen Ast nach Waiblingen nochmals erheblich gesteigert. Gegenüber dem derzeit verkehrenden Schnellbus (Linie 432) bzw. den S-Bahn- und Regionalzugverbindungen mit Umstieg am Hauptbahnhof werden nennenswerte Reisezeitverkürzungen erreicht und dadurch ein großes Nachfragepotenzial für den ÖV erschlossen. Es sind insgesamt hohe Nutzen generierbar bei einer gleichzeitig großen Flächeninanspruchnahme und einer sehr hohen Betroffenheit von Schutzgütern. Die im Regionalplan als Neubauvorschlag enthaltene Trasse sollte als mögliche Tangentialverbindung im Nordosten von Stuttgart freigehalten und weiter untersucht werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme — 2 Vorausgehende Maßnahme — Schienennetz

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 96	
Bezeichnung	Stadtbahn im Raum Ludwigsburg (Nr. 36) - Ast Möglingen - Schwieberdingen
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	3,1 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

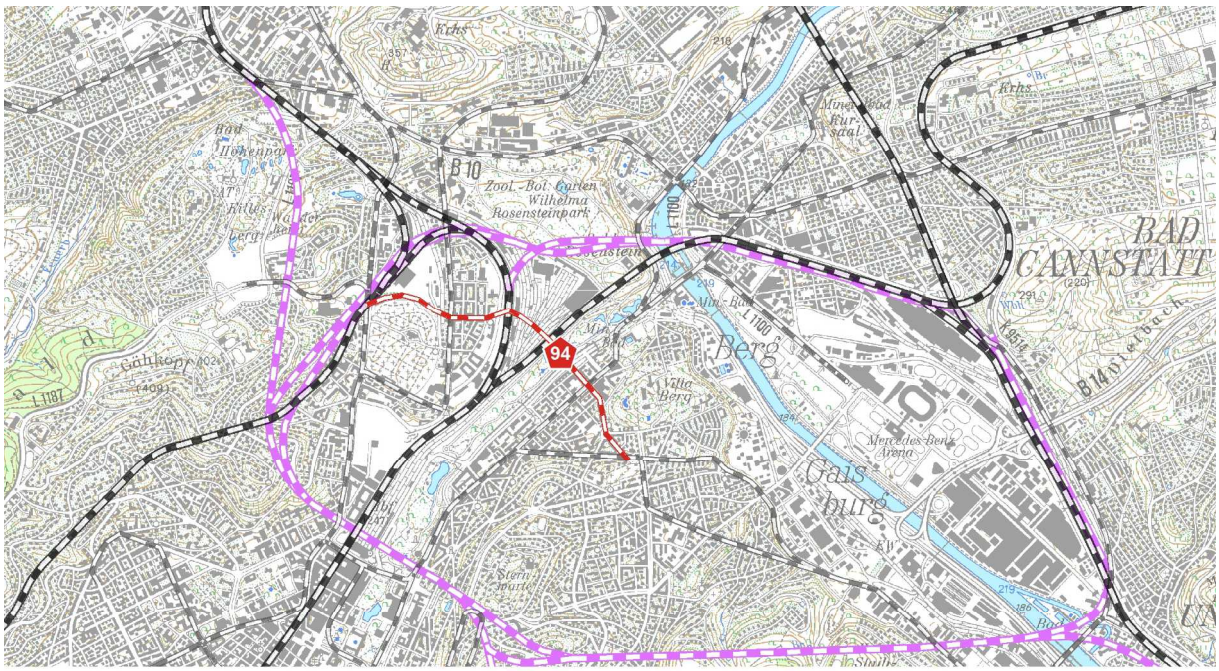
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	16.900 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	53.500 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	6,1 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	28 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	ja
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	ja

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	24 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	0,67 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-32 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Wasser zu erwarten. Die Trasse quert das LSG "Oberes Leudelsbach-tal". Den erheblichen Auswirkungen stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie eine zusätzliche Steigerung der verkehrliche Wirksamkeit von Maßnahme Nr. 36 gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	2 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	32 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	1.010.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ein Ast Möglingen - Schwieberdingen stellt eine mögliche spätere Option zur Erweiterung eines Stadtbahnsystems im Raum Ludwigsburg (Nr. 36) dar. Durch diesen Ast können sowohl die Wohngebiete südlich der B 10 als auch die Schwieberdinger Gewerbegebiete nördlich der B 10 und der dort ausgewiesene Schwerpunkt für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen an die Stadtbahn angebunden werden. Der Ast erreicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit und insgesamt hohe Nutzen. Er sollte als mögliche Anbindung eines Arbeitsplatzschwerpunktes gesichert werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 94	
Bezeichnung	Stadtbahntrasse Ostendstraße - Schlossgarten - Gäubahn
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,7 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	90 %

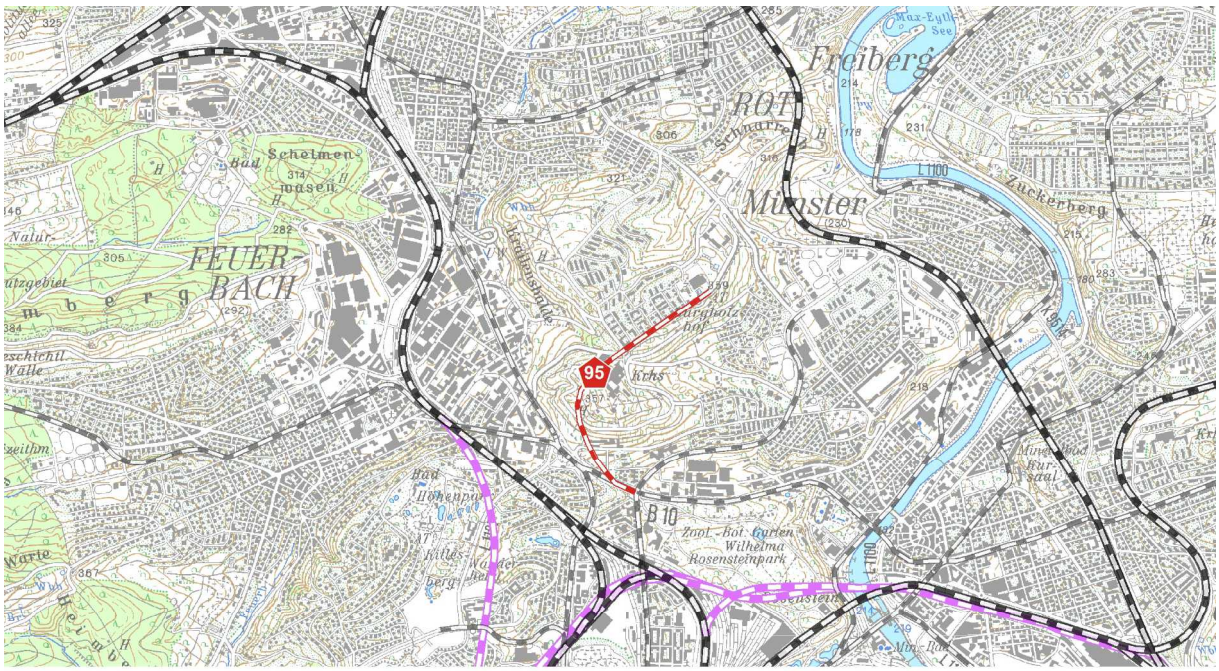
Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	900 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	1.200 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	3,5 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	13 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	1 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	0,59 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-2 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für Schutzgut Wasser in geringem Umfang zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Den voraussichtlich erheblichen Auswirkungen auf das SG Wasser stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	50.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Stadtbahntrasse zwischen der Heilbronner Straße (Haltestelle Eckartshaldenweg) und dem Stuttgarter Osten (Haltestelle Bergfriedhof) könnte die westlich des Schlossgartens im Zuge des Städtebauprojektes Stuttgart 21 entstehenden Wohn- und Gewerbeflächen in Ost-West-Richtung an das Stadtbahnnetz anbinden. Das festgestellte Nachfragepotenzial reicht jedoch nicht für einen Schienenverkehr aus. Zudem wäre die Trasse aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Situation sehr aufwändig und kostenintensiv.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 95	
Bezeichnung	Stadtbahnanbindung Stuttgart-Burgholzhof
Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke	1,9 km
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage	600 Wege/Tag
Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie	1.100 Wege/Tag
Zahl Ein-/Aussteiger	-
Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde	-
Zahl durchfahrender Fahrgäste	-
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut	5,5 Min./Fahrgast
Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ	21 %
Entlastung Schienenverkehre im Regionskern	nein
Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz	nein

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3)	6,25 Schutzgüter/km
FFH-Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen im MIV	-1 t/Tag
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Flora/Fauna/Biodiversität zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Trasse tangiert das FFH-Gebiet "Stuttgarter Bucht". Trotz des sehr frühen Planungsstandes sind bei Beibehaltung der Linienführung keine Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele zu erwarten. Die Trasse quert das LSG "Prag-Wolfersberg". Den erheblichen Auswirkungen stehen eine Entlastung des Straßennetzes sowie eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele)	0 Ziele
Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen)	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur)	k.A.
Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre	50.000 Zug-km/Jahr

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ein Anschluss des Burgholzhofes an das Stadtbahnnetz vom Löwentor aus zeigt eine nur sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit. Die ermittelten Nachfragepotenziale sind für einen Schienenverkehr nicht ausreichend. Zudem ist im Stadtbahnnetz kein freier Linienast verfügbar, der in den Burgholzhof verlängert oder verlegt werden könnte.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 284	
Bezeichnung	Ausbau A 8 AD Leonberg - AK Stuttgart
Streckenlänge	7 km
Ausbaustandard alt / neu	6 Fahrstreifen / 8 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

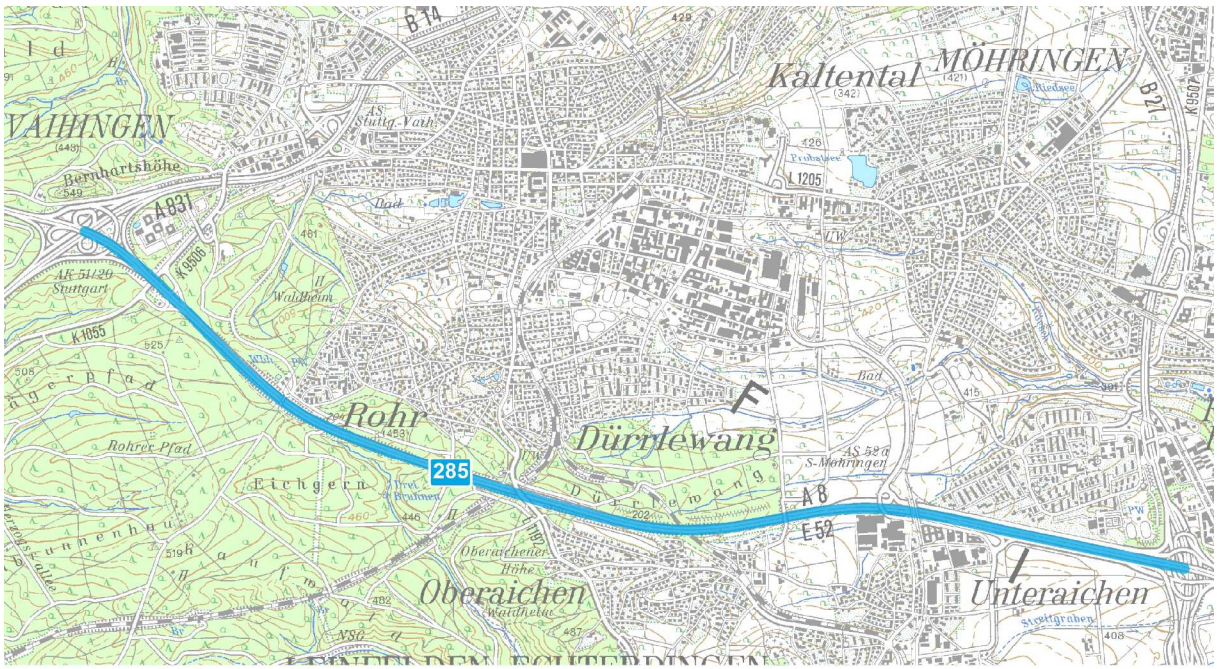
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	150.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	2,3 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	13.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	20 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+28.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+3 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+39.100 €/Tag
Lärmkennziffer	-15 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	98 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 8-streifige Ausbau der A 8 zwischen dem AD Leonberg und der AS Wendlingen zählt zum vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Der Abschnitt AK Stuttgart – AS Wendlingen ist sogar als vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung ausgewiesen. Alle vier bei den Arbeiten zum RVP betrachteten Teilabschnitte zwischen Leonberg und Wendlingen weisen eine hohe bis sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit und hohe Beiträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf. Durch die gesteigerte Bündelungswirkung auf der hochleistungsfähigen Achse A 8 kann zudem Lärm innerorts reduziert werden. Der Gesamtausbau ermöglicht deutliche Reisezeitgewinne. In den betreffenden Abschnitten dient die A 8 der Verbindung von Metropolregionen. Der Gesamtausbau zwischen dem AD Leonberg und der AS Wendlingen ist höchst dringlich.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 285	
Bezeichnung	Ausbau A 8 AK Stuttgart - AS Stuttgart/ Degerloch
Streckenlänge	7,9 km
Ausbaustandard alt / neu	6 Fahrstreifen / 8 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

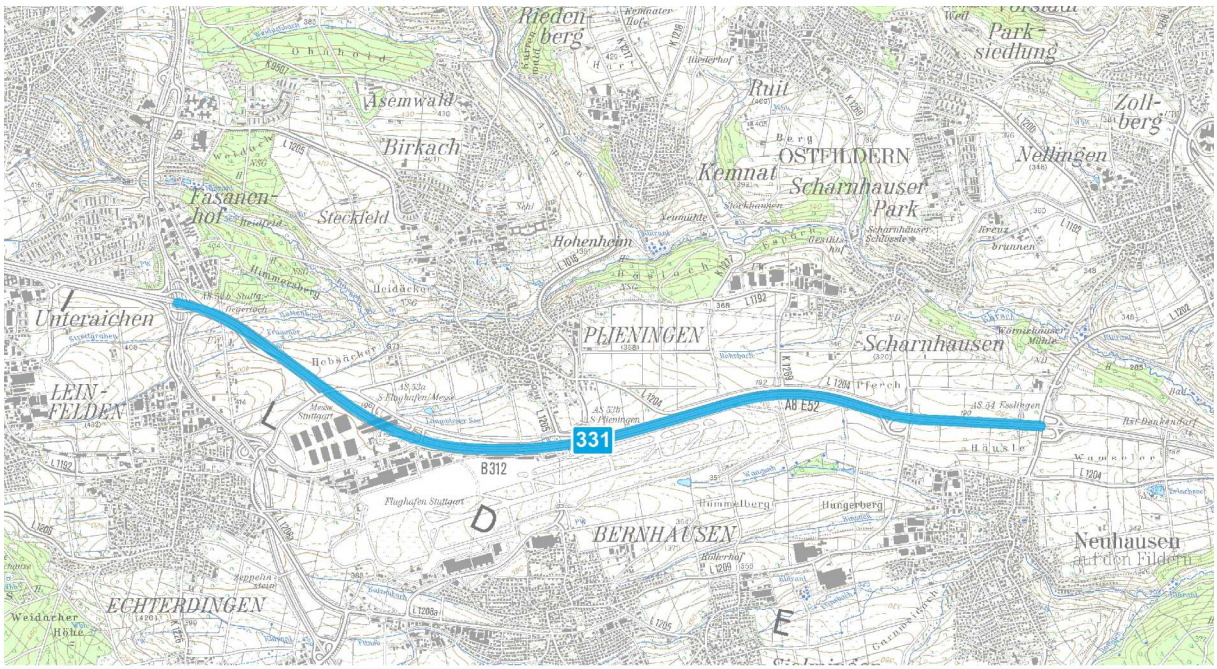
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	10.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	163.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	67.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	30 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	27.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+69.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+9 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+22.000 €/Tag
Lärmkennziffer	-44 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	62 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 8-streifige Ausbau der A 8 zwischen dem AD Leonberg und der AS Wendlingen zählt zum vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Der Abschnitt AK Stuttgart – AS Wendlingen ist sogar als vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung ausgewiesen. Alle vier bei den Arbeiten zum RVP betrachteten Teilabschnitte zwischen Leonberg und Wendlingen weisen eine hohe bis sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit und hohe Beiträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf. Dies gilt insbesondere für den Abschnitt AK Stuttgart - AS Degerloch, für dessen Ausbau bei der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart mit 8,1 ein sehr hoher Nutzen-Kosten-Indikator ermittelt wurde. Durch die gesteigerte Bündelungswirkung auf der hochleistungsfähigen Achse A 8 kann zudem Lärm innerorts reduziert werden. Der Gesamtausbau ermöglicht deutliche Reisezeitgewinne. In den betreffenden Abschnitten dient die A 8 der Verbindung von Metropolregionen. Der Gesamtausbau zwischen dem AD Leonberg und der AS Wendlingen ist höchst dringlich.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 331	
Bezeichnung	Ausbau A 8 AS Stuttgart/ Degerloch - AS Esslingen
Streckenlänge	9 km
Ausbaustandard alt / neu	6 Fahrstreifen / 8 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

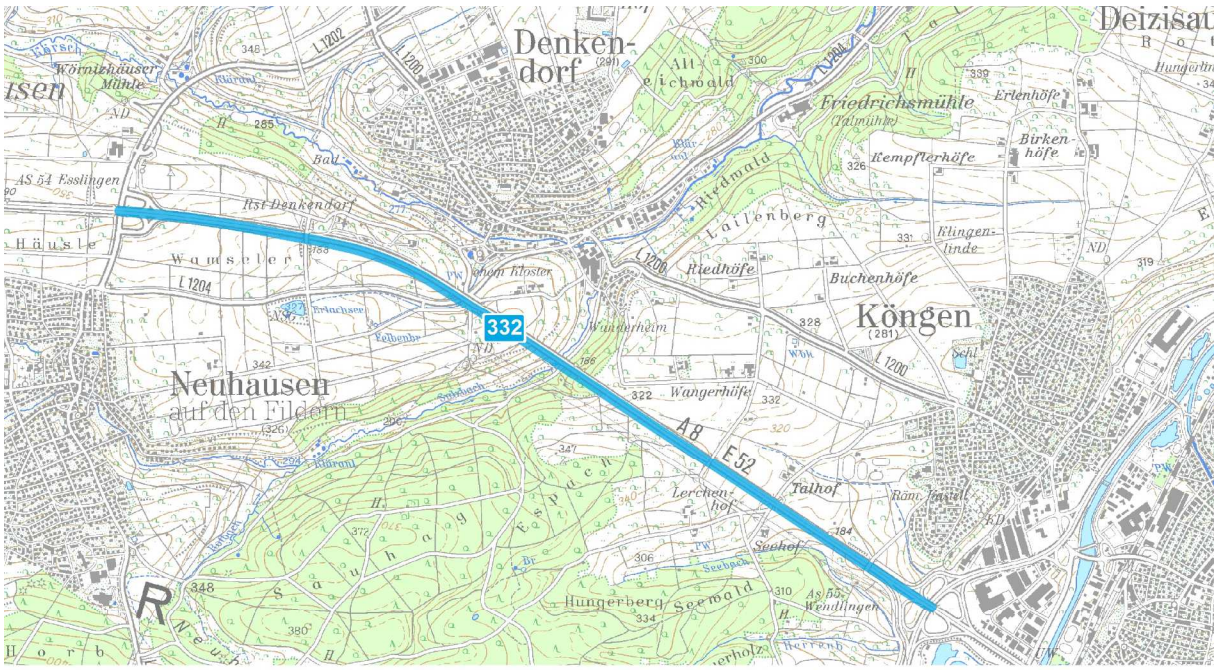
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	9.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	126.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,4 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	46.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	23.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+92.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+9 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+13.700 €/Tag
Lärmkennziffer	-20 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	51 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 8-streifige Ausbau der A 8 zwischen dem AD Leonberg und der AS Wendlingen zählt zum vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Der Abschnitt AK Stuttgart – AS Wendlingen ist sogar als vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung ausgewiesen. Alle vier bei den Arbeiten zum RVP betrachteten Teilabschnitte zwischen Leonberg und Wendlingen weisen eine hohe bis sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit und hohe Beiträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf. Dies gilt insbesondere für den Abschnitt AK Stuttgart - AS Degerloch, für dessen Ausbau bei der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart mit 4,9 ein hoher Nutzen-Kosten-Indikator ermittelt wurde. Durch die gesteigerte Bündelungswirkung auf der hochleistungsfähigen Achse A 8 kann zudem Lärm innerorts reduziert werden. Der Gesamtausbau ermöglicht deutliche Reisezeitgewinne. In den betreffenden Abschnitten dient die A 8 der Verbindung von Metropolregionen. Der Gesamtausbau zwischen dem AD Leonberg und der AS Wendlingen ist höchst dringlich.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 332	
Bezeichnung	Ausbau A 8 AS Esslingen - AS Wendlingen
Streckenlänge	6,1 km
Ausbaustandard alt / neu	6 Fahrstreifen / 8 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

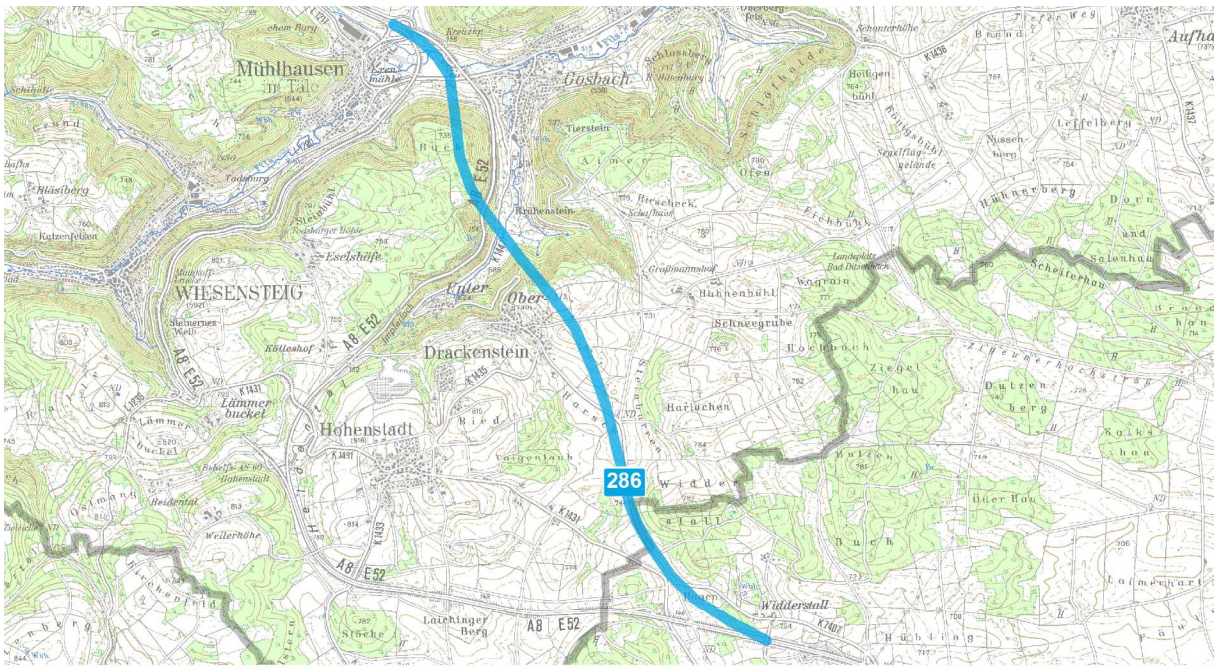
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	6.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	116.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,4 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	28.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	45 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	18.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+63.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-31.400 €/Tag
Lärmkennziffer	-9 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	77 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 8-streifige Ausbau der A 8 zwischen dem AD Leonberg und der AS Wendlingen zählt zum vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Der Abschnitt AK Stuttgart – AS Wendlingen ist sogar als vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung ausgewiesen. Alle vier bei den Arbeiten zum RVP betrachteten Teilabschnitte zwischen Leonberg und Wendlingen weisen eine hohe bis sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit und hohe Beiträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf. Durch die gesteigerte Bündelungswirkung auf der hochleistungsfähigen Achse A 8 kann zudem Lärm innerorts reduziert werden. Der Gesamtausbau ermöglicht deutliche Reisezeitgewinne. In den betreffenden Abschnitten dient die A 8 der Verbindung von Metropolregionen. Der Gesamtausbau zwischen dem AD Leonberg und der AS Wendlingen ist höchst dringlich.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 286	
Bezeichnung	Neubau A 8 AS Mühlhausen - Hohenstadt (Albaufstieg)
Streckenlänge	8,3 km
Ausbaustandard alt / neu	4 Fahrstreifen / 6 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	35 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	76.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	2,8 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	30.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

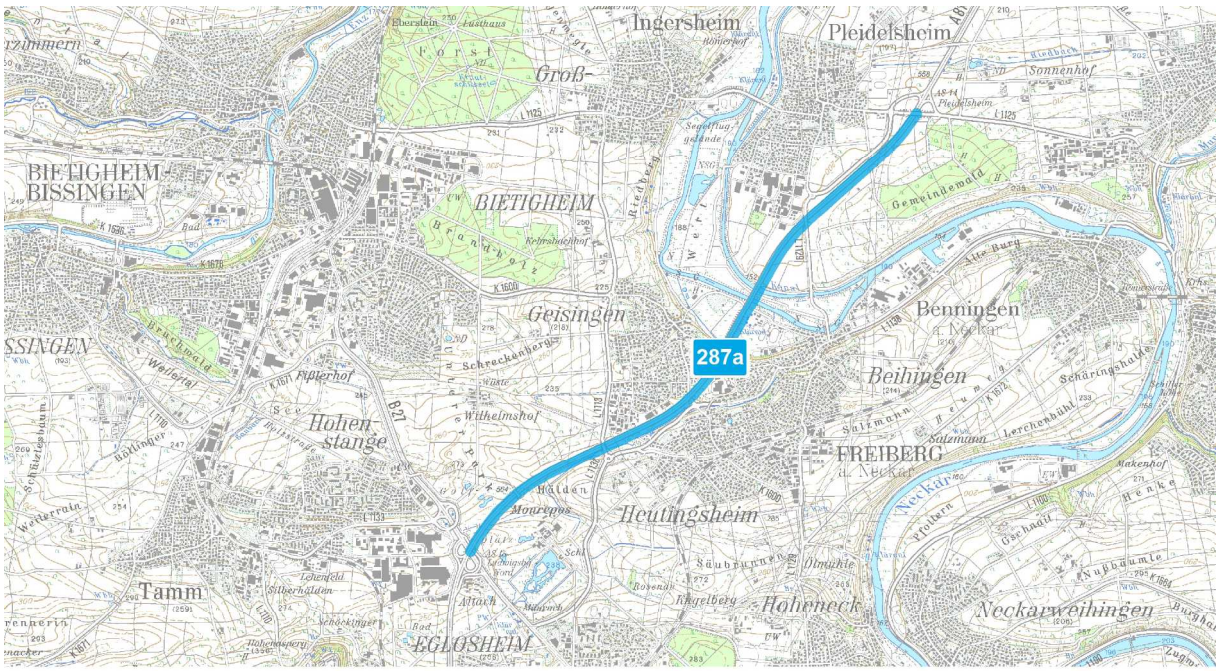
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	20 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,81 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-23 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, in teils sehr großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet

	"Mittlere Schwäbische Alb" und quert das FFH-Gebiet "Filsalb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan (nordöstlich Ober-Drackenstein bzw. westlich Widderstall) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert die LSG "Albhochflächen um Hohenstadt und Drackenstein mit oberem Gosbachtal", "Bad Ditzenbach" und "Merklingen". Außerdem quer die Maßnahme die Fils, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Maßnahme tangiert die einzige denkmalgeschützte Autobahnstrecke in Deutschland (regional und bundesweit bedeutsames Kulturdenkmal). Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils sehr großem Umfang stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen gegenüber. Die Realisierung der Maßnahme beinhaltet den Rückbau der bestehenden östlichen Fahrbahn der A8.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	2 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	35 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	600 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der rund 8,3 km lange 6-streifige Neubau des Abschnitts Mühlhausen – Merklingen der A 8 (Albaufstieg) ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als fest disponiertes Projekt aufgeführt. Im BVWP 2030 sind Baukosten in Höhe von rund 470 Mio. € genannt, neuere Kostenangaben der Straßenbauverwaltung belaufen sich auf ca. 600 Mio. €. Es wurde erwogen, den Albaufstieg über eine Privatfinanzierung nach dem F-Modell zu realisieren. Eine Machbarkeitsstudie zeigte jedoch auf, dass sich dieses Finanzierungsmodell nicht rechnet. Der Albaufstieg soll nun aus Bundesmitteln finanziert werden. Das Planfeststellungsverfahren läuft. Die Maßnahme dient der Verbindung von Metropolregionen und der Einbindung der Region in ein leistungsfähiges Europäisches Fernverkehrsnetz. Sie ist verkehrlich hoch wirksam und es wird ein Engpass beseitigt. Nicht zuletzt verbessert der Neubau der noch aus den 30-er Jahren stammenden Autobahn die Verkehrssicherheit. Der Maßnahme kommt somit die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1,5 3 4,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 287a	
Bezeichnung	Ausbau A 81 Pleidelsheim - Ludwigsburg-Nord (-Zuffenhausen)
Streckenlänge	6,4 km
Ausbaustandard alt / neu	6 Fahrstreifen / 8 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

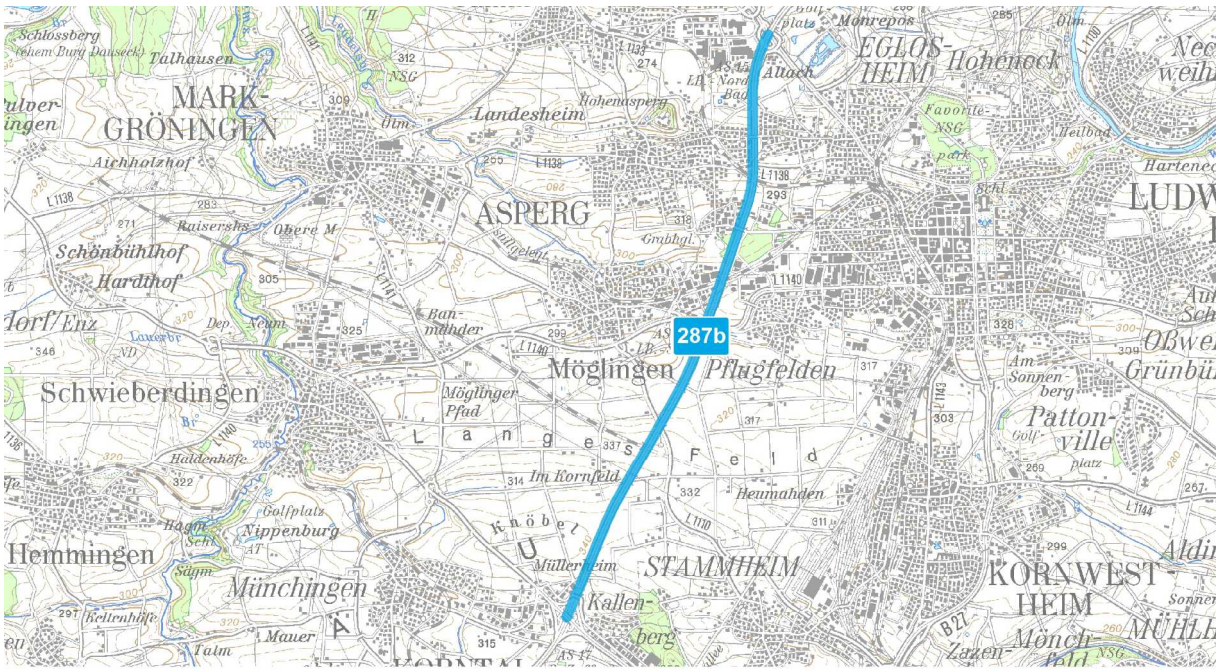
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	116.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	30.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	50 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	17.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+55.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+8 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-6.300 €/Tag
Lärmkennziffer	-13 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	74 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 8-streifige Ausbau der A 81 zwischen den Anschlussstellen Pleidelsheim und Stuttgart-Zuffenhausen ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als weiterer Bedarf mit Planungsrecht ausgewiesen. Bei den Arbeiten zum RVP wurden die Teilabschnitte Pleidelsheim – Ludwigsburg-Nord und Ludwigsburg-Nord – Stuttgart-Zuffenhausen getrennt betrachtet. Beide sind verkehrlich hoch wirksam, ermöglichen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, führen durch eine Stärkung der Bündelungsfunktion der A 81 zu einer Reduktion von Straßenverkehrslärm in den umliegenden Ortsdurchfahrten und tragen zur Beseitigung eines Engpasses (A 81) bei. Der Gesamtausbau ermöglicht Reisezeitgewinne. Beide Teilabschnitte zählen zum Straßennetz der höchsten Verbindungsfunktionsstufe, da u. a. Verbindungen von Metropolregionen über die A 81 verlaufen. Dem Gesamtausbau zwischen den Anschlussstellen Pleidelsheim und Stuttgart-Zuffenhausen kommt daher die höchste Dringlichkeit zu. Bei den weiteren Ausbauplanungen südlich von Pleidelsheim sollte auch der Bedarf für einen Ausbau des nördlich angrenzenden Abschnitts Pleidelsheim – Mundelsheim geprüft werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 287b	
Bezeichnung	Ausbau A 81 (Pleidelsheim -) Ludwigsburg-Nord - Zuffenhausen
Streckenlänge	8,2 km
Ausbaustandard alt / neu	6 Fahrstreifen / 8 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

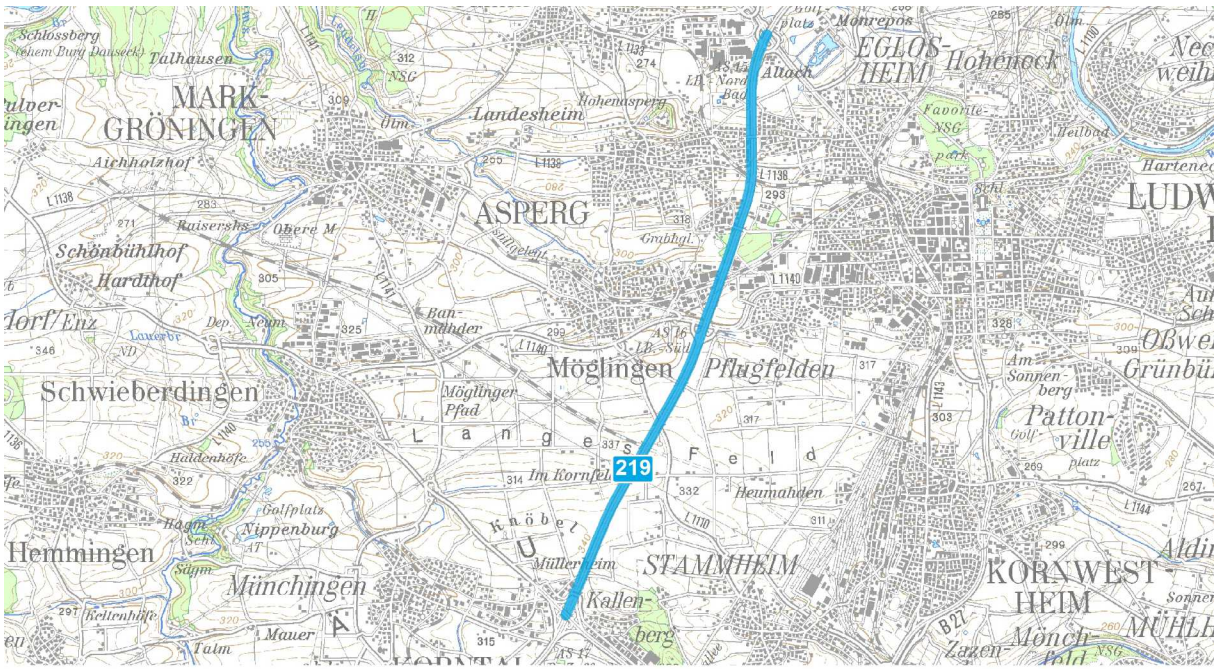
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	136.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	31.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	50 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	20.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+59.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+6 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+46.000 €/Tag
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	73 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 8-streifige Ausbau der A 81 zwischen den Anschlussstellen Pleidelsheim und Stuttgart-Zuffenhausen ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als weiterer Bedarf mit Planungsrecht ausgewiesen. Bei den Arbeiten zum RVP wurden die Teilabschnitte Pleidelsheim – Ludwigsburg-Nord und Ludwigsburg-Nord – Stuttgart-Zuffenhausen getrennt betrachtet. Beide sind verkehrlich hoch wirksam, ermöglichen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, führen durch eine Stärkung der Bündelungsfunktion der A 81 zu einer Reduktion von Straßenverkehrslärm in den umliegenden Ortsdurchfahrten und tragen zur Beseitigung eines Engpasses (A 81) bei. Der Gesamtausbau ermöglicht Reisezeitgewinne. Beide Teilabschnitte zählen zum Straßennetz der höchsten Verbindungsfunktionsstufe, da u. a. Verbindungen von Metropolregionen über die A 81 verlaufen. Dem Gesamtausbau zwischen den Anschlussstellen Pleidelsheim und Stuttgart-Zuffenhausen kommt daher die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 219	
Bezeichnung	A 81 Temporäre Freigabe der Seitenstreifen AS LB-Nord - AS Stuttgart-Zuffenhausen
Streckenlänge	8,2 km
Ausbaustandard alt / neu	6 Fahrstreifen / 8 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

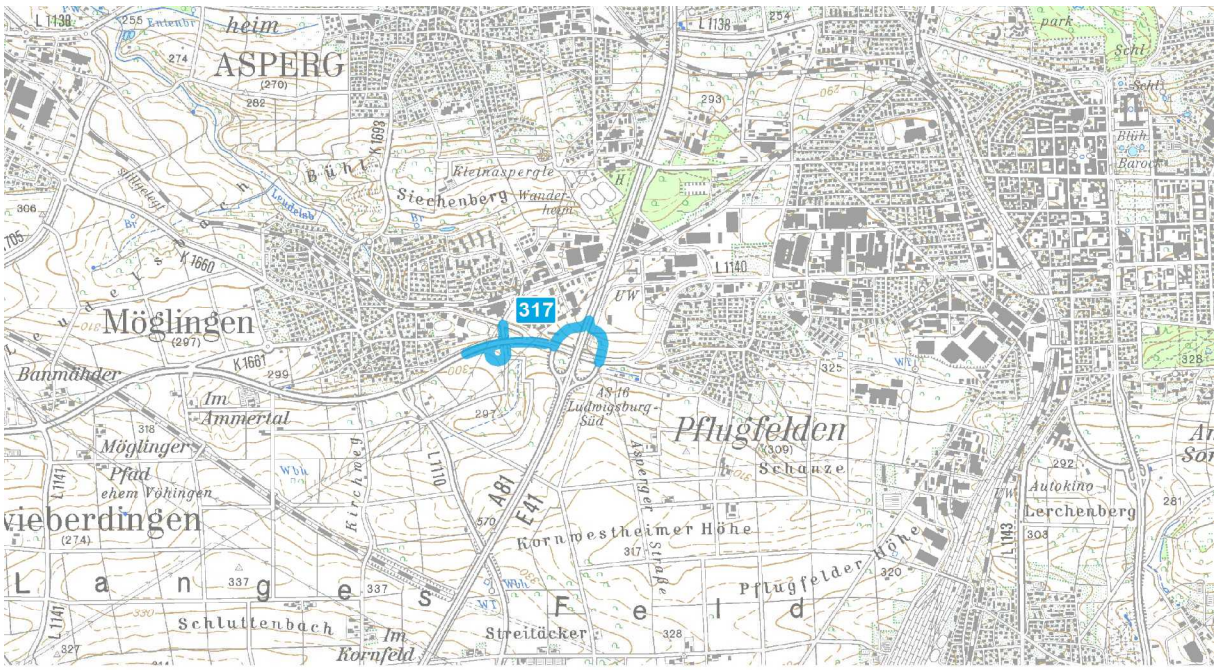
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	131.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	2,6 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	50.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	42.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-9 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	17 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für die Einrichtung einer Temporären Seitenstreifenfreigabe an der A 81 zwischen den Anschlussstellen Ludwigsburg-Nord und Stuttgart-Zuffenhausen sind erste vorbereitende Arbeiten bereits erfolgt. Diese Maßnahme ermöglicht hohe verkehrliche Wirkungen, eine bessere Verkehrsabwicklung in den Hauptverkehrszeiten und bei Spitzenbelastungen sowie Beiträge zur Beseitigung von Engpässen bei geringer Flächeninanspruchnahme und relativ niedrigen Investitionskosten. Sie verbessert zudem die Reisezeiten auf einem Streckenabschnitt, der der höchsten Verbindungsfunktionsstufe (Verbindungen von Metropolregionen) zuzuordnen ist. Die Maßnahme weist somit höchste Dringlichkeit auf, zumal sie eine erste Vorstufe für die ebenfalls in die höchste Dringlichkeit entfallende Maßnahme Nr. 287 (A 81 Ausbau Pleidelsheim – Stuttgart-Zuffenhausen) darstellt. Die Möglichkeiten zur Weiterführung der Temporären Seitenstreifenfreigabe bis zur Anschlussstelle Mundelsheim der A 81 sollten geprüft werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 317	
Bezeichnung	A 81 Ausbau AS Ludwigsburg-Süd (an heutiger Stelle)
Streckenlänge	1 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	8.600 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	39.900 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,2 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	negativ
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

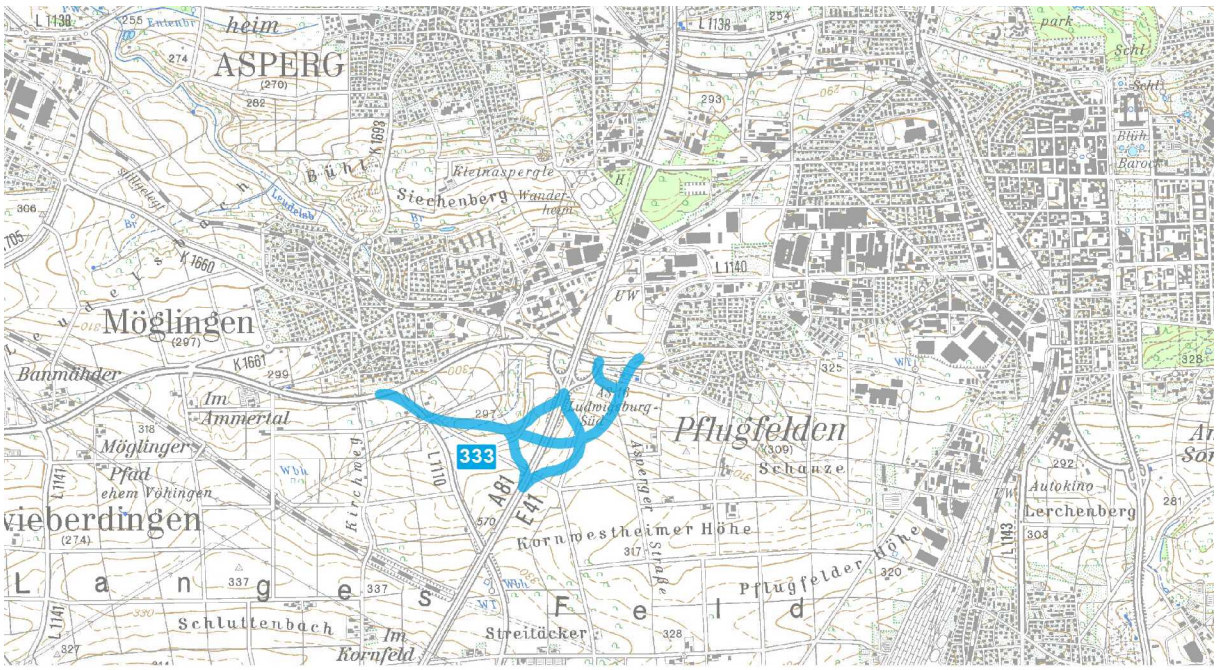
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	8,85 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	2 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität zu erwarten.

	Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine niedrige verkehrliche Wirksamkeit im Hinblick auf Ent- bzw. Mehrbelastungen gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	1 Ziel
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	15 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für einen Ausbau der Anschlussstelle Ludwigsburg-Süd der A 81 liegt umfangreiches Untersuchungsmaterial aus früheren Studien vor. Eine Machbarkeitsstudie i. A. des Regierungspräsidium Stuttgart (2006) zeigte auf, dass die Anschlussstelle nach einer (inzwischen erfolgten) Ertüchtigung der Rampen zwischen A 81 und L 1140 längerfristig ausreichende Kapazitätsreserven aufweist und erst dann zusätzlicher Ausbaubedarf entstünde, wenn weitere Straßen in der Nähe der Anschlussstelle an die L 1140 angebunden würden. Für diesen längerfristigen Ausbau wurden bei den Arbeiten zur Fortschreibung des RVP zwei Alternativen untersucht. Beide lassen relativ niedrige verkehrliche Wirkungen im Hinblick auf Ent- bzw. Mehrbelastungen entlang angebauter Straßen erkennen, so dass nur ein weiterer Bedarf zur Trassenfreihaltung festzustellen ist. Im Variantenvergleich weist ein Ausbau an der heutigen Stelle (Nr. 317) gegenüber einer Verlegung nach Süden (Nr. 333) Vorteile bei den Kriterien Zerschneidungswirkungen, Flächeninanspruchnahme, Freiraumbelange, Ökologie und Kosten auf. Insofern sollten die Flächen für einen Ausbau an der heutigen Stelle freigehalten werden. Der in den Szenarien untersuchte Vollausbau ist mit Realisierung der Westrandstraße Ludwigsburg im Nordostquadranten der Anschlussstelle nicht mehr möglich. Im Nordwestquadranten verbleiben jedoch Ausbaumöglichkeiten, die Verbesserungen für wichtige Verkehrsströme ermöglichen. Insofern sollten zumindest die noch verfügbaren Flächen gesichert und von entgegenstehenden Nutzungen freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 333	
Bezeichnung	A 81 Ausbau AS Ludwigsburg-Süd (mit Verlegung nach Süden)
Streckenlänge	4,1 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	3.400 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	39.600 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	negativ
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	8 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	1,95 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-2 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft, Wasser und Boden zu erwarten.

	Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine relativ niedrige verkehrliche Wirksamkeit in Hinblick auf Ent- bzw. Mehrbelastungen gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	2 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	13 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	25 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für einen Ausbau der Anschlussstelle Ludwigsburg-Süd der A 81 liegt umfangreiches Untersuchungsmaterial aus früheren Studien vor. Eine Machbarkeitsstudie i. A. des Regierungspräsidium Stuttgart (2006) zeigte auf, dass die Anschlussstelle nach einer (inzwischen erfolgten) Ertüchtigung der Rampen zwischen A 81 und L 1140 längerfristig ausreichende Kapazitätsreserven aufweist und erst dann zusätzlicher Ausbaubedarf entstünde, wenn weitere Straßen in der Nähe der Anschlussstelle an die L 1140 angebunden würden. Für diesen längerfristigen Ausbau wurden bei den Arbeiten zur Fortschreibung des RVP zwei Alternativen untersucht. Beide lassen relativ niedrige verkehrliche Wirkungen im Hinblick auf Ent- bzw. Mehrbelastungen entlang angebauter Straßen erkennen, so dass nur ein weiterer Bedarf zur Trassenfreihaltung festzustellen ist. Im Variantenvergleich weist ein Ausbau an der heutigen Stelle (Nr. 317) gegenüber einer Verlegung nach Süden (Nr. 333) Vorteile bei den Kriterien Zerschneidungswirkungen, Flächeninanspruchnahme, Freiraumbelange, Ökologie und Kosten auf. Insofern sollten die Flächen für einen Ausbau an der heutigen Stelle freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen (wegen der Nachteile gegenüber der Alternative Nr. 317)**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 334	
Bezeichnung	A 81 Neubau AS Ditzingen-Süd
Streckenlänge	1,1 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	14.800 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	40.700 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,2 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	negativ
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	38.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	80 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	30.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

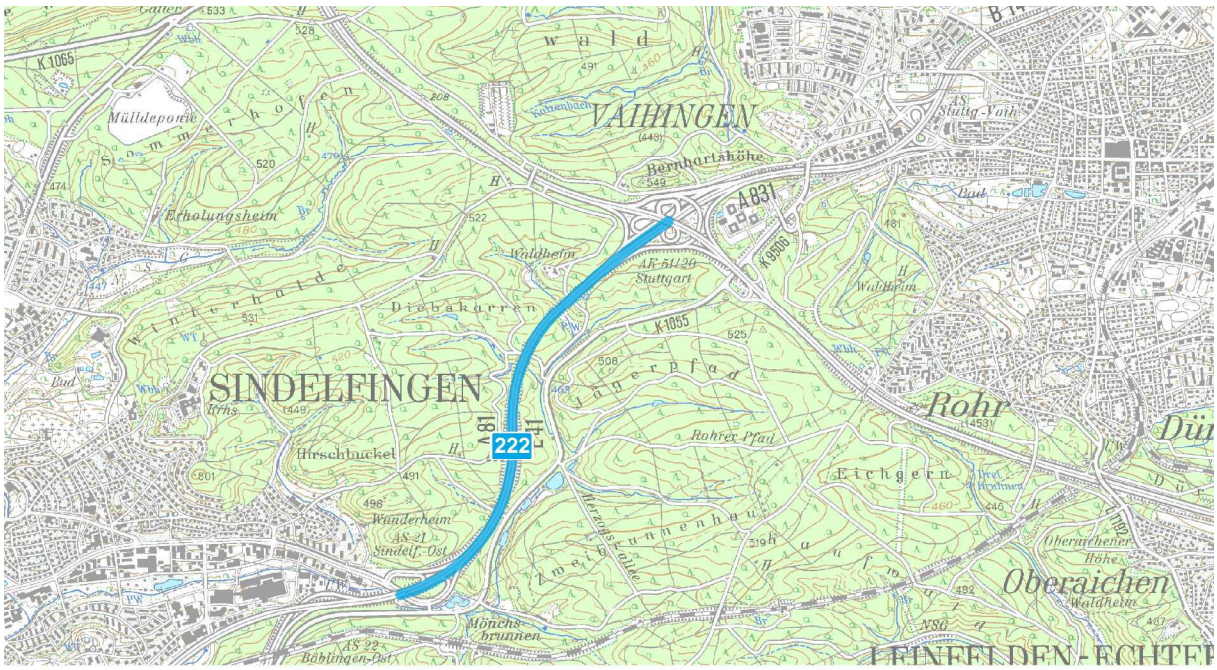
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	8,10 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-9 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Fauna/Flora/Biodiversität und Boden zu erwarten.

	Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine sehr hohe Ent- aber auch eine Mehrbelastung von Ortsdurchfahrten gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	1 Ziel
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	20 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit dem Neubau einer Anschlussstelle Ditzingen-Süd an der A 81 könnten sowohl die schon heute unzureichenden Verkehrsverhältnisse in der Siemensstraße in Ditzingen verbessert als auch eine attraktive Anbindung des Gewerbegebiets von Ditzingen an die A 81 geschaffen werden. Diese Anschlussstelle ermöglicht umfangreiche Entlastungen von Ortsdurchfahrten. Im Falle einer ungünstigen Netzkonzeption und ohne gegensteuernde Maßnahmen muss aber auch mit deutlichen Mehrbelastungen an anderen Stellen gerechnet werden. Insofern hängen die Maßnahmenwirkungen stark vom zugrunde gelegten Maßnahmenzuschnitt ab. Hinzu kommt Klärungsbedarf hinsichtlich des Abstandes zur nächsten Anschlussstelle der A 81 (Stuttgart-Feuerbach), der mit rund 1,4 km den bei Autobahnen üblichen Mindestabstand von 2 km unterschreiten würde, so dass eine Ausnahmeregelung benötigt wird. Wegen des hohen Wirkungspotenzials einer neuen Anschlussstelle Ditzingen-Süd ist trotz der voraussichtlich hohen Betroffenheit von Schutzgütern eine Klärung der genannten Aspekte sowie die Entwicklung einer auch den Anforderungen der Nachbargemeinden genügenden Variante mit hoher Dringlichkeit erforderlich.“
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 222	
Bezeichnung	A 81 AK Stuttgart - AS Sindelfingen/Ost (6-streifiger Ausbau mit Verflechtungsstreifen)
Streckenlänge	3,3 km
Ausbaustandard alt / neu	4 Fahrstreifen / 6 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

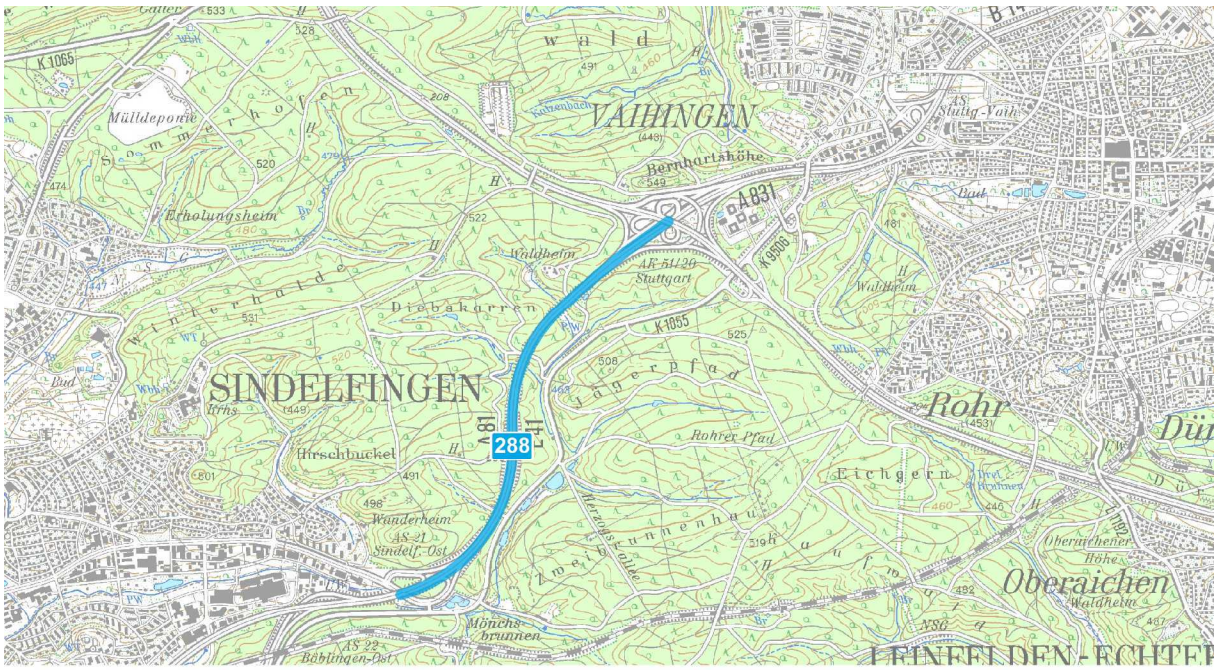
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	140.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,4 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	7.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	25 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+33.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+14.400 €/Tag
Lärmkennziffer	-7 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	12 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Nach dem Ausbau des Abschnitts Böblingen-Hulb - Sindelfingen-Ost (Nr. 221) wird der nördlich angrenzende Abschnitt Sindelfingen-Ost – AK Stuttgart das letzte 4-streifige Teilstück der A 81 zwischen Gärtringen und dem AK Stuttgart darstellen. Dies wird die heute südlich des AK Stuttgart schon bestehende Engpasssituation weiter verschärfen. Für den Ausbau kommt eine 6- oder 8-streifige Lösung in Betracht. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die 6-streifige Variante als Projekt des vordringlichen Bedarfs enthalten. In der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart wurde für die 8-streifige Lösung mit 4,0 der höhere Nutzen-Kosten-Indikator ermittelt. Beide Lösungen können zur Beseitigung des sich mit der prognostizierten Verkehrszunahme auf bis zu 143.000 Kfz / d sowie der Komplettierung des Ausbaus in den südlich angrenzenden Abschnitten der A 81 künftig noch verstärkenden Engpasses beitragen und ermöglichen bei relativ geringer Flächeninanspruchnahme Verbesserungen hinsichtlich des Verkehrslärms. Beide Varianten können daher als höchst dringlich angesehen werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 288	
Bezeichnung	A 81 AK Stuttgart - AS Sindelfingen/Ost (8-streifiger Ausbau; verkehrl. Wirkungen beziehen sich auf Nr. 222 (6-streifiger Ausbau))
Streckenlänge	3,3 km
Ausbaustandard alt / neu	6 Fahrstreifen / 8 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

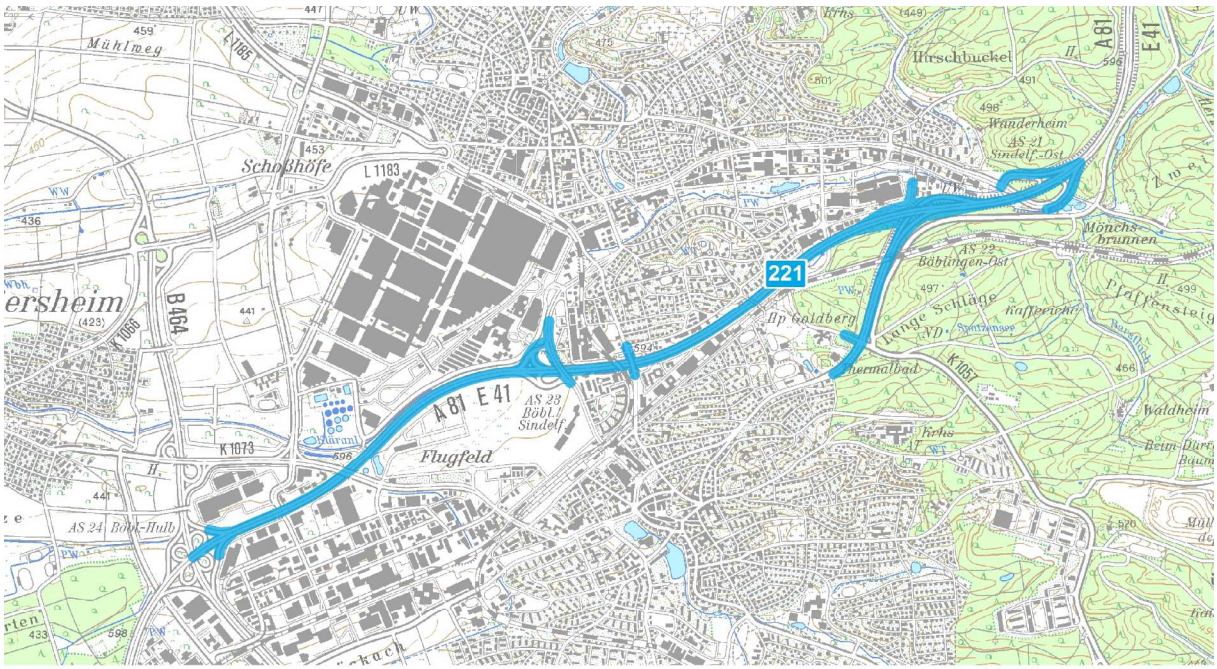
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	143.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	25 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+67.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+2 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+27.500 €/Tag
Lärmkennziffer	-12 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	13 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Nach dem Ausbau des Abschnitts Böblingen-Hulb - Sindelfingen-Ost (Nr. 221) wird der nördlich angrenzende Abschnitt Sindelfingen-Ost – AK Stuttgart das letzte 4-streifige Teilstück der A 81 zwischen Gärtringen und dem AK Stuttgart darstellen. Dies wird die heute südlich des AK Stuttgart schon bestehende Engpasssituation weiter verschärfen. Für den Ausbau kommt eine 6- oder 8-streifige Lösung in Betracht. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die 6-streifige Variante als Projekt des vordringlichen Bedarfs enthalten. In der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart wurde für die 8-streifige Lösung mit 4,0 der höhere Nutzen-Kosten-Indikator ermittelt. Beide Lösungen können zur Beseitigung des sich mit der prognostizierten Verkehrszunahme auf bis zu 143.000 Kfz / d sowie der Komplettierung des Ausbaus in den südlich angrenzenden Abschnitten der A 81 künftig noch verstärkenden Engpasses beitragen und ermöglichen bei relativ geringer Flächeninanspruchnahme Verbesserungen hinsichtlich des Verkehrslärms. Beide Varianten können daher als höchst dringlich angesehen werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 221	
Bezeichnung	Ausbau A 81 AS Sindelfingen/Ost - AS Böblingen-Hulb (inkl. Vollausbau AS Böblingen-Ost und Umbau AS Sindelfingen-Ost zu Richtungsanschluss)
Streckenlänge	6,1 km
Ausbaustandard alt / neu	4 Fahrstreifen / 6 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

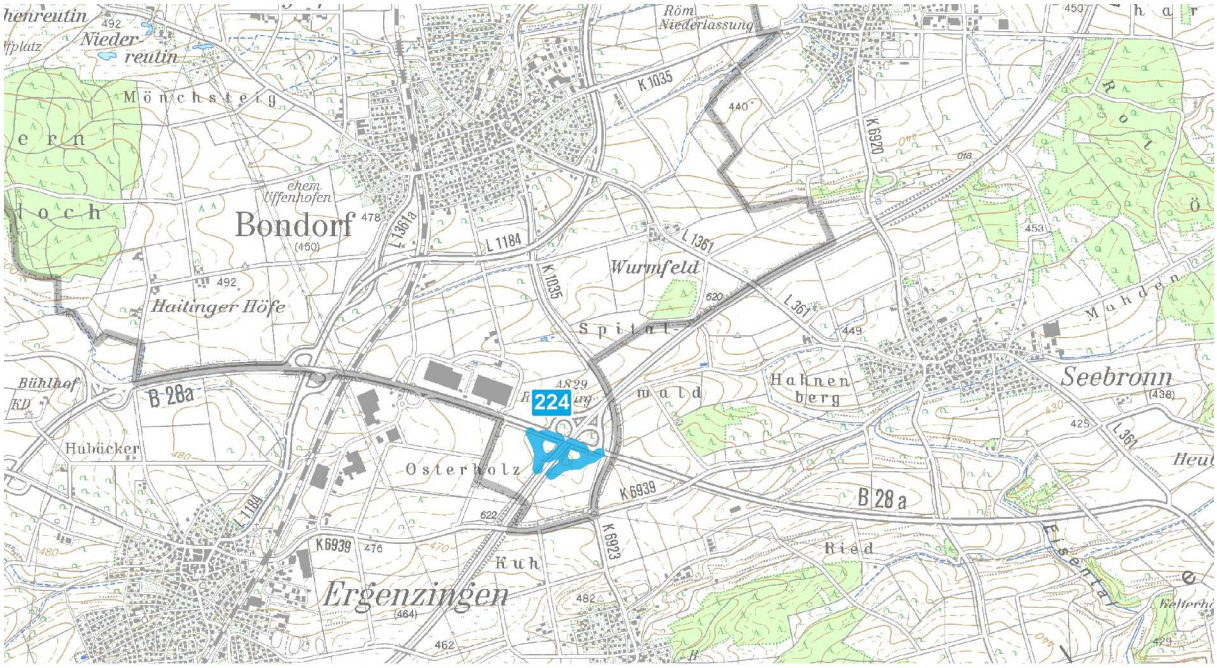
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	7.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	118.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	83.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	41.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	4 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-63 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	0
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	3 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	231 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als fest disponiertes Vorhaben mit Engpassbeseitigung aufgeführt. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren. Der 6-streifige Ausbau ermöglicht von allen betrachteten Straßenausbauvorhaben die höchste Entlastung von Ortsdurchfahrten. Zu der sehr hohen Lärmentlastung trägt zudem die geplante Überdeckelung eines rund 850 m langen Teilabschnittes im Bereich Böblingen / Sindelfingen bei. Der Ausbau erfolgt an einer Strecke, die die Verbindungsfunktionsstufe I aufweist, da sie der Verbindung von Metropolregionen dient. Ihr kommt die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 224	
Bezeichnung	A 81 Ausbau AS Rottenburg a.Neckar
Streckenlänge	1,0 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

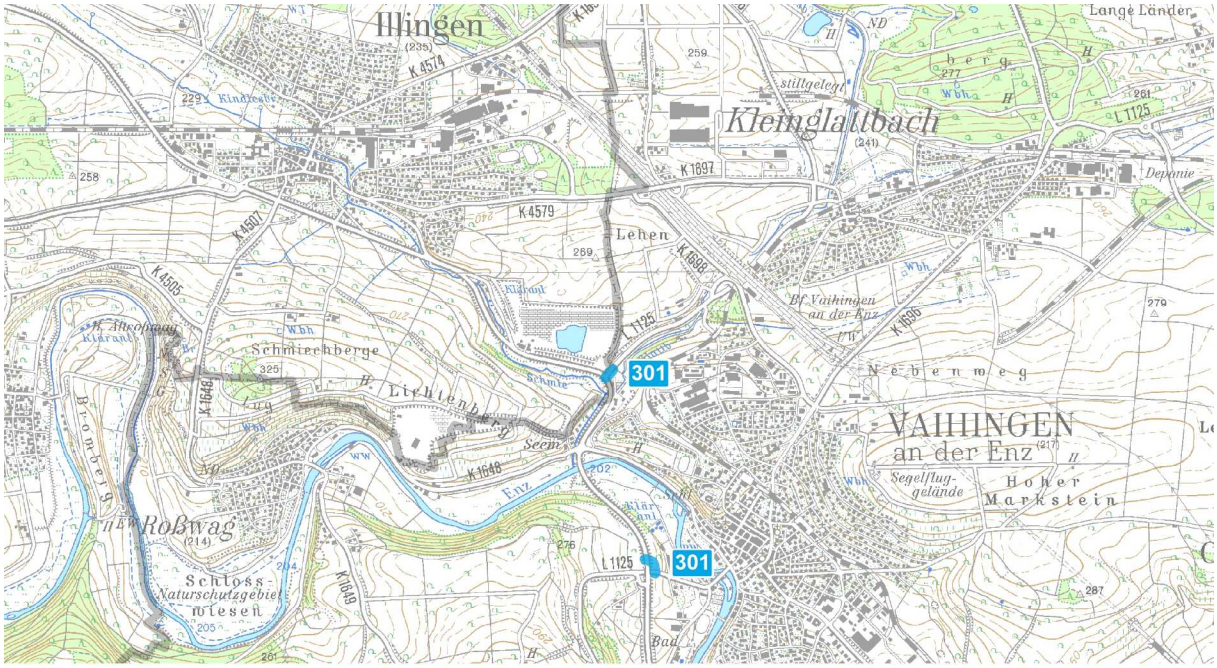
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	-
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	-
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	-
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	-
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	-
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für den Ausbau der AS Rottenburg a. Neckar der A 81 zum vollständigen Kleeblatt liegt ein abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren vor. Der Bedarf ist somit nachgewiesen und die Maßnahme sollte mit höchster Dringlichkeit realisiert werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 301	
Bezeichnung	B 10 Ausbau / Ertüchtigung der Anschlussstellen Vaihingen a.d.Enz-West und -Mitte
Streckenlänge	0,2 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	4.900 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	10.500 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,5 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	44,52 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-3 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturland-schaft/Sachgüter, Klima/Luft, Boden und Wasser in geringem Umfang zu erwarten.

	Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Enztal, Mühlhausen, Roßwag" und das FFH-Gebiet "Strohgäu und unteres Enztal". Trotz des sehr frühen Planungsstandes sind bei Beibehaltung der Linienführung keine Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele zu erwarten. Die Maßnahme quert das LSG "Enztal zwischen Vaihingen-Roßwag und dem Leinfelder Hof". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang stehen eine mittlere bis niedrige verkehrliche Wirksamkeit mit eher geringen Funktionen für regionalbedeutsame Verkehre gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	1 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die zur Ertüchtigung der Anschlussstellen der B 10 Vaihingen a.d. Enz-West und –Mitte vorgesehenen Maßnahmen (Verbreiterung der Zufahrt der L 1125 bzw. Bau einer weiteren Verbindungsrampe Auricher Straße – B 10) weisen im regionsweiten Vergleich mittlere bis niedrige verkehrliche Wirkungen auf. Eine Entlastung ist insbesondere für die Straße Im Mühlkanal durch eine zweite Rampe an der Anschlussstelle Vaihingen a.d. Enz-Mitte erreichbar. Der Nutzen für regionalbedeutsame Verkehre der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III durch die Ertüchtigung der beiden Anschlussstellen ist hingegen eher gering.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 225	
Bezeichnung	B 10 Verlegung Enzweihingen
Streckenlänge	1,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	24.300 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	25.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+38.000 €/Tag

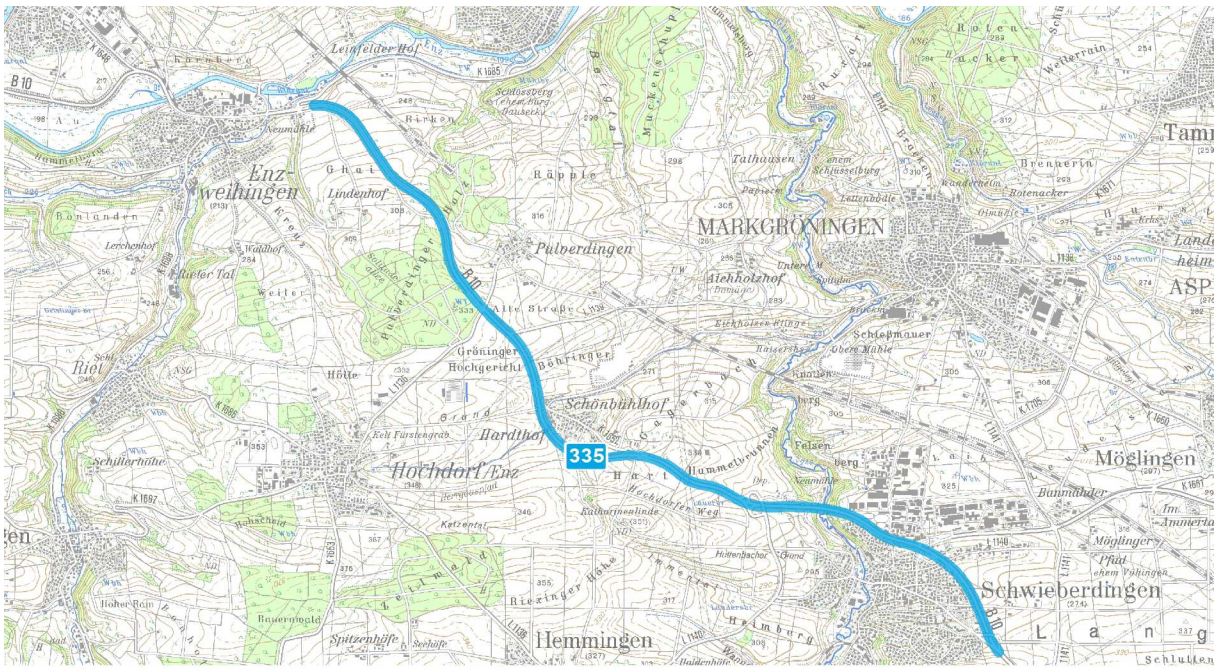
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	9,26 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+4 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-52.600 €/Tag
Lärmkennziffer	-29 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Für das FFH-Gebiet „Strohgäu und Unteres Enztal“ können erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die

	Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss, oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Anhand der Bestandsdaten ist derzeit eine Überschreitung von Erheblichkeitsschwellen nicht auszuschließen (Ausnahmeprüfung!). Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rot- und Schwarzmilan im Umfeld zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert das Landschaftsschutzgebiet „Enztal zwischen Vaihingen-Roßwag und dem Leinfelder Hof“ und liegt in der Talaue der Enz im Bereich des HQ100. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit mit großen Potenzialen zur Vermeidung von CO2, Schadstoffen und Lärm sowie innerorts eine Entlastung von Lärm, Schadstoffen und eine Reduktion der verkehrsbedingten Trennwirkung gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	12 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	32 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Verlegung der B 10 in Enzweihingen ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes aufgeführt. Mit 8,2 erreicht die Verlegung (in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart) einen sehr hohen Nutzen-Kosten-Indikator. Sie erbringt eine mittlere bis hohe Verkehrswirksamkeit. Die heutige Ortsdurchfahrt der B 10 kann vom Durchgangsverkehr, teilweise auch von Ziel- und Quellverkehren von Enzweihingen entlastet werden. Der 2-streifie Neubau der B 10 weist (auch im Vergleich zu vielen anderen Umfahrungen) ein großes Potenzial zur Vermeidung von CO2, Schadstoffen und Lärm auf bei einer mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern. Zudem können Verbesserungen in den Bereichen Engpässe und Verkehrssicherheit erzielt werden. Es ist die höchste Dringlichkeit gegeben.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 335	
Bezeichnung	B 10 Enzweihingen - Schwieberdingen
Streckenlänge	9,5 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

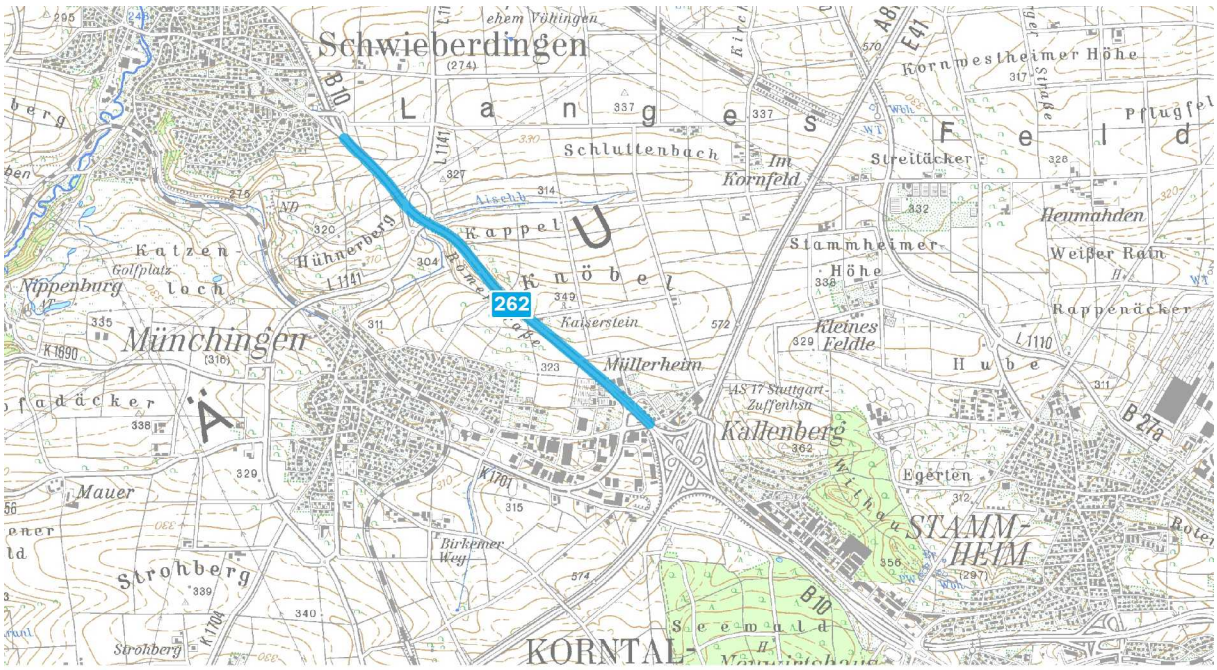
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	5.300 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	34.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	2,7 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	32.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	23.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	5 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+222.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+2 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-8.700 €/Tag
Lärmkennziffer	-9 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	13 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	54 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist ein 4-streifiger Ausbau der B 10 zwischen Enzweihingen und Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes ausgewiesen. Bei den Arbeiten zum RVP wurde dieser Ausbau in zwei Teilabschnitten untersucht. Der Ausbau zwischen Enzweihingen und Schwieberdingen erreicht mit 4,4 (in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart) einen hohen Nutzen-Kosten-Indikator. Ursächlich hierfür sind die hohe Verkehrswirksamkeit, sowie die hohen Beiträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Lärm und Schadstoffen. Zudem ermöglicht der Ausbau Verbesserungen hinsichtlich der Reisezeiten. Dem Ausbau kommt die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 262	
Bezeichnung	B 10 Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)
Streckenlänge	2,6 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

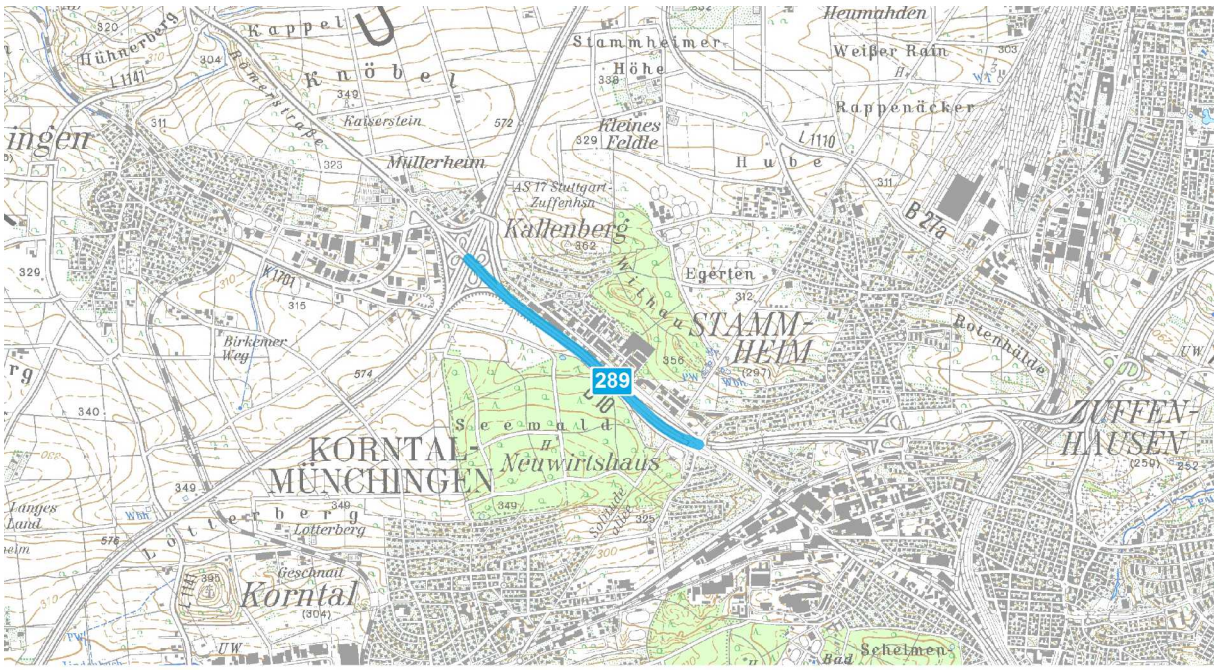
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	9.000 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	50.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,2 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	40.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	29.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+238.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+6 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-14.000 €/Tag
Lärmkennziffer	-17 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	26 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist ein 4-streifiger Ausbau der B 10 zwischen Enzweihingen und Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes ausgewiesen. Bei den Arbeiten zum RVP wurde dieser Ausbau in zwei Teilabschnitten untersucht. Mit 8,3 erreicht der Ausbau zwischen Schwieberdingen und der A 81 (in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart) einen sehr hohen Nutzen-Kosten-Indikator. Die mit dem Ausbau erzeugte Leistungssteigerung ist verkehrlich hoch wirksam, trägt zur Beseitigung eines Engpasses (B 10), zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Vermeidung von Lärm und Schadstoffen bei. Vor diesem Hintergrund und angesichts der Verkehrsprognosen mit über 50.000 Kfz / d liegt für den Ausbau der B 10 zwischen Schwieberdingen und der A 81 die höchste Dringlichkeit vor.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 289	
Bezeichnung	B 10 Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshaus
Streckenlänge	2 km
Ausbaustandard alt / neu	4 Fahrstreifen / 6 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

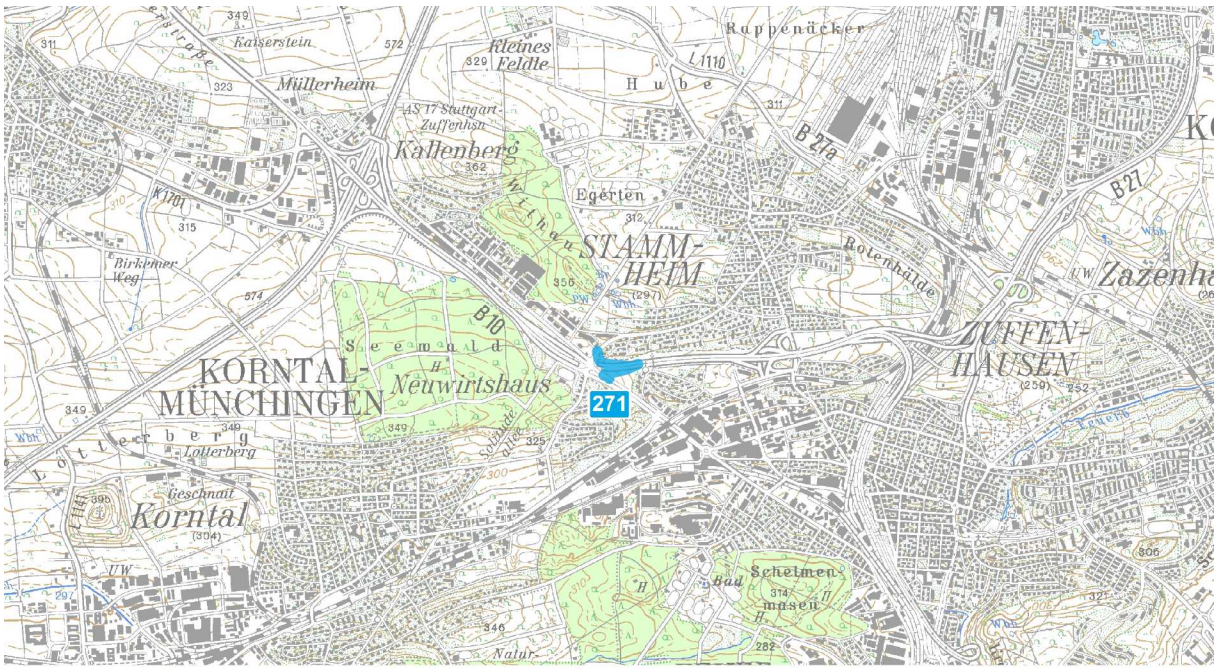
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	79.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,7 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	23.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	18.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+30.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+2 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-20.400 €/Tag
Lärmkennziffer	-5 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	7 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 6-streifige Ausbau der B 10 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen (A 81) und Neuwirtshaus stellt im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfes dar. In der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart wurde für dieses Vorhaben mit 9,4 ein sehr hoher Nutzen-Kosten-Indikator ermittelt. Die Leistungssteigerung der B 10 erreicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, erhöht die Verkehrssicherheit und leistet einen Beitrag zur Vermeidung von CO2, Schadstoffen und Lärm. Der Ausbau kann ggf. Engpässe in Stuttgart verschärfen. Für diesen Fall müssten Gegenmaßnahmen ergriffen werden, zumal eine Zunahme der Durchgangsverkehre in Stuttgart vermieden werden muss. Dennoch ist auch angesichts der Verkehrsprognosen von rund 80.000 Kfz / d für den Abschnitt Zuffenhausen - Neuwirtshaus die höchste Dringlichkeit für einen Ausbau gegeben.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 271	
Bezeichnung	B 10 Vollausbau Anschluss Stuttgart-Neuwirtshaus / Korntal
Streckenlänge	0,5 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	3.500 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	41.700 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,2 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	14.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

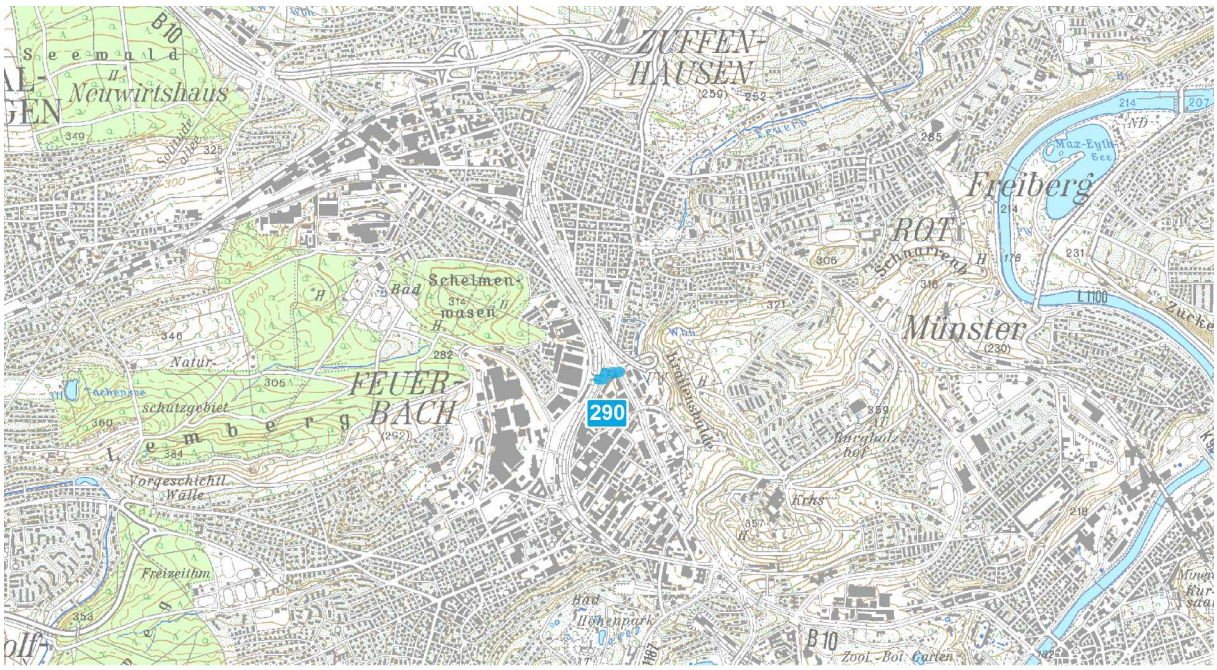
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	8 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	14,90 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-5 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Klima/Luft und Fauna/Flora/Biodiversität in geringem Umfang zu erwarten.

	Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch einen Vollausbau des Anschlusses der B 10 Stuttgart-Neuwirtshaus / Korntal können einige Verkehrsrelationen mit z. T. deutlich geringeren Umwegen abgewickelt werden. Dies trägt dazu bei, Verkehrsaufwand und die damit verbundenen verkehrsbedingten Beeinträchtigungen in den umliegenden Wohnbereichen zu reduzieren. Der Vollausbau ermöglicht bei einer geringen bis mittleren Betroffenheit von Schutzgütern eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Insofern ist ein weiterer Bedarf erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 290	
Bezeichnung	B 10 / B 27 Anschluss Gewerbegebiet Feuerbach im Bereich Friedrichswahl (MEA-Brücke)
Streckenlänge	0,2 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	1.100 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	6.500 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,8 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	negativ
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	50 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	6 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	34,89 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-1 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Klima/Luft und Wasser in geringem Umfang zu erwarten. Hinweis auf denkmalgeschützte Villen nahe der Maßnahme

	durch das Landesamt für Denkmalpflege. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang stehen eine mittlere bis niedrige verkehrliche Wirksamkeit sowie evtl. die Verschärfung des Engpasses auf der B 10/B 27 gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	10 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Stuttgart bestehen Überlegungen, für das Gewerbegebiet Feuerbach über die Siemensstraße im Bereich Friedrichswahl (MEA-Brücke) einen weiteren Anschluss an die B 10 / B 27 zu schaffen. Für diese Maßnahme wurde eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit festgestellt. Der Entlastung der bisherigen Anschlüsse des Gewerbegebiets und einiger Straßenzüge innerhalb des Gebiets steht eine relativ geringe Betroffenheit von Schutzgütern gegenüber. Die Maßnahme dient in erster Linie der verbesserten Anbindung eines Gewerbegebiets. Sie hat allenfalls eine nachrangige Bedeutung für regionalbedeutsame Verkehre der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III. Sie erfüllt damit vorrangig die Funktion eines lokalen Projekts. Inwieweit die bestehenden Engpässe im Bereich Friedrichswahl verschärft werden könnten, kann im regionalplanerischen Maßstab nicht geprüft werden.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**

Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK100 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 2 4 6 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 270	
Bezeichnung	B 10 Stuttgart (B 14) - Stuttgart/Hafen - Esslingen - Plochinger Dreieck
Streckenlänge	17,7 km
Ausbaustandard alt / neu	4 Fahrstreifen / 6 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

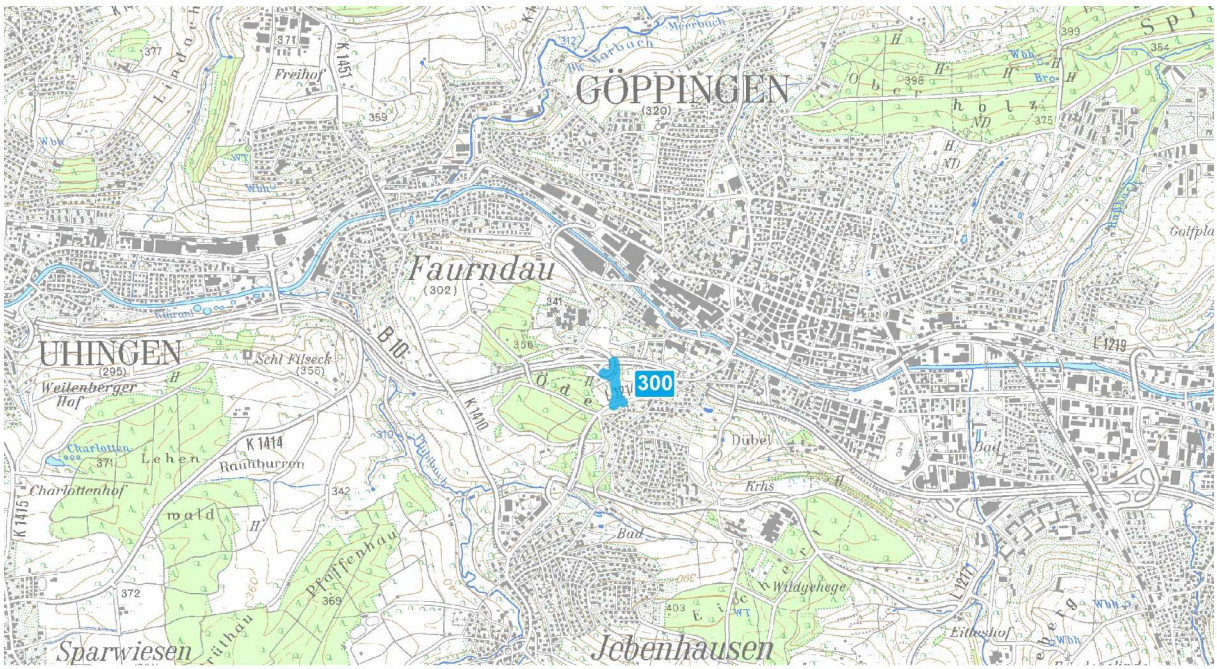
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	5.000 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	99.300 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	51.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	35 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	44.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+116.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+2 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+47.300 €/Tag
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	3 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	14 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	107 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 6-streifige Ausbau der B 10 zwischen Stuttgart-Neckarpark und dem Plochinger Dreieck ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes ausgewiesen. Den hohen Entlastungswirkungen stehen bei dieser Maßnahme z. T. hohe Mehrbelastungen gegenüber. Aufgrund der Potenziale zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Vermeidung von Lärmemissionen, Beseitigung von Engpässen sowie zur Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen kommt einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der B 10 jedoch die höchste Dringlichkeit zu. Dieses wird durch das Ergebnis einer volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart bestätigt, bei der mit 4,7 ein hoher Nutzen-Kosten-Indikator für eine Ertüchtigung der B 10 im Neckartal ermittelt wurde. Angesichts der topographischen und baulichen Gegebenheiten im Neckartal ist offen, ob auf der gesamten Länge zwischen Plochingen und Stuttgart ein 6-streifiger Ausbau realisierbar ist. Daher sollten aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung der B 10, der Dringlichkeit von Verbesserungen und der bereits nachgewiesenen Wirtschaftlichkeit zeitnah die technische Machbarkeit dieses Ausbaus sowie dessen Auswirkungen detailliert geprüft werden. Sofern die Machbarkeit nicht nachgewiesen werden kann, sollten Alternativlösungen für die bedarfsgerechte Ertüchtigung der B 10 mit höchster Dringlichkeit vorangetrieben werden. Hier kommen zum Beispiel eine Streckenbeeinflussungsanlage, temporäre Seitenstreifenfreigabe oder flexible Fahrstreifenzuordnung in Betracht, mit denen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten flexibel auf die Verkehrssituationen reagiert und durch eine zielorientierte Steuerung des Verkehrs eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden kann, ohne Mehr- oder Durchgangsverkehr auf die B 10 und nach Stuttgart zu ziehen. Solchen Maßnahmen kommt als ggf. notwendiger Ersatzlösung ebenfalls die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 300	
Bezeichnung	B 10 Ausbau des neuen Anschlusses Göppingen-Zentrum / Berufsschulzentrum Öde zum Vollanschluss mit Verbindung zur L 1214 in südliche Richtung
Streckenlänge	0,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	15.300 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	26.900 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	26.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	45 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	7.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

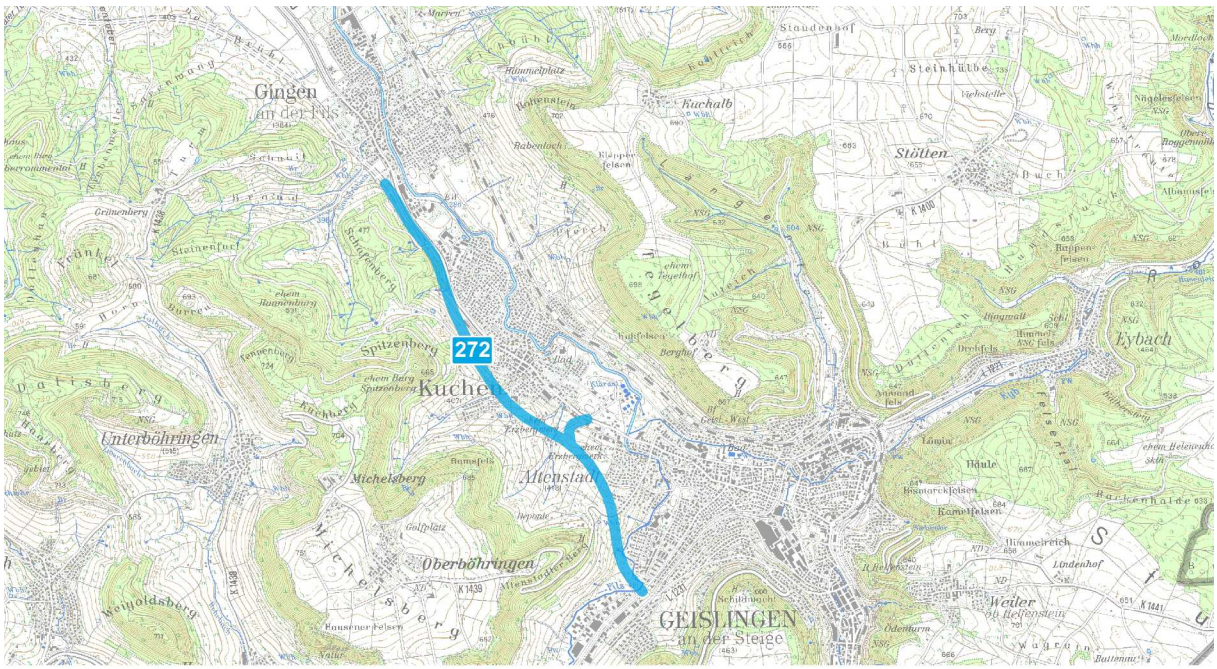
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	7 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	16,86 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-17 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Klima/Luft, Boden und

	Flora/Fauna/Biodiversität in geringem Umfang zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	1 Ziel
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	10 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Ausbau des neuen Anschlusses der B 10 Göppingen-Zentrum / Berufsschulzentrum Öde mit Verbindung zur L 1214 in südliche Richtung ist bereits im rechtskräftigen Regionalplan dargestellt. Die Maßnahme ermöglicht eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit, Reisezeitverkürzungen und eine Reduktion von Verkehrslärm. Diese Verbesserungen können bei einer mittleren bis unterdurchschnittlichen Betroffenheit von Schutzgütern erreicht werden. Es ist die höchste Dringlichkeit gegeben.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 272	
Bezeichnung	B 10 Gingen/O – Geislingen/M
Streckenlänge	4,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	5 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	5.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	27.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	88.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	37.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	5 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+317.000 €/Tag

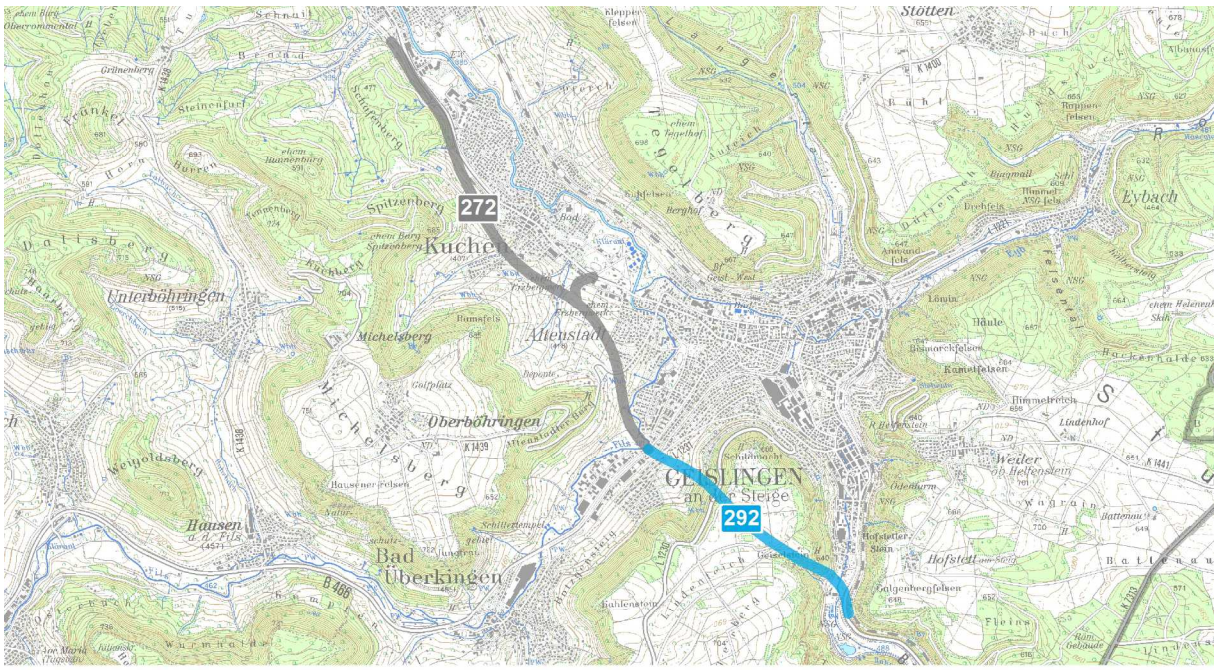
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	3,42 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+9 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-117.300 €/Tag
Lärmkennziffer	-71 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert

	das Vogelschutzgebiet "Mittlere Schwäbischen Alb" sowie das FFH-Gebiet "Filsalb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Straße quert die Fils dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in großem Umfang stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit mit sehr hohen Beiträgen zur CO2-Vermeindung, Schadstoffen und Lärm sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	16 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	77 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung von Geislingen ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes (Gingen – Geislingen-Mitte) bzw. des weiteren Bedarfes mit Planungsrecht (Geislingen-Mitte – Geislingen-Ost) ausgewiesen. Der nordwestliche Abschnitt erreichte in der volkswirtschaftlichen Bewertung i.A. des Verbandes Region Stuttgart einen sehr hohen Nutzen-Kosten-Indikator in der Höhe von 9,4. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis fällt für den südwestlichen Abschnitt mit 3,1 geringer aus, da dieser aufgrund eines sehr hohen Tunnelstreckenanteils erhebliche Investitionen erfordert. Dennoch kommt beiden Abschnitten die höchste Dringlichkeit zu, da bei einer lediglich bis Geislingen-Mitte reichenden Umfahrung ein verkehrlich sehr ungünstiger Interimszustand mit zusätzlichem Durchgangsverkehr im Südosten von Geislingen entsteht. Die Einstufung beider Abschnitte in die höchste Dringlichkeit ist zudem angesichts des Nutzens beider Einzelvorhaben angebracht: sie weisen jeweils eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit auf, erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich und ermöglichen zudem eine erhebliche Reduzierung von CO2, Schadstoffen und Lärm bei einer lediglich mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme 2 Vorausgehende Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1,5 3 4,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 292	
Bezeichnung	B 10 Geislingen/M - Geislingen/O
Streckenlänge	3,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	70 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	16.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	53.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	8 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+64.000 €/Tag

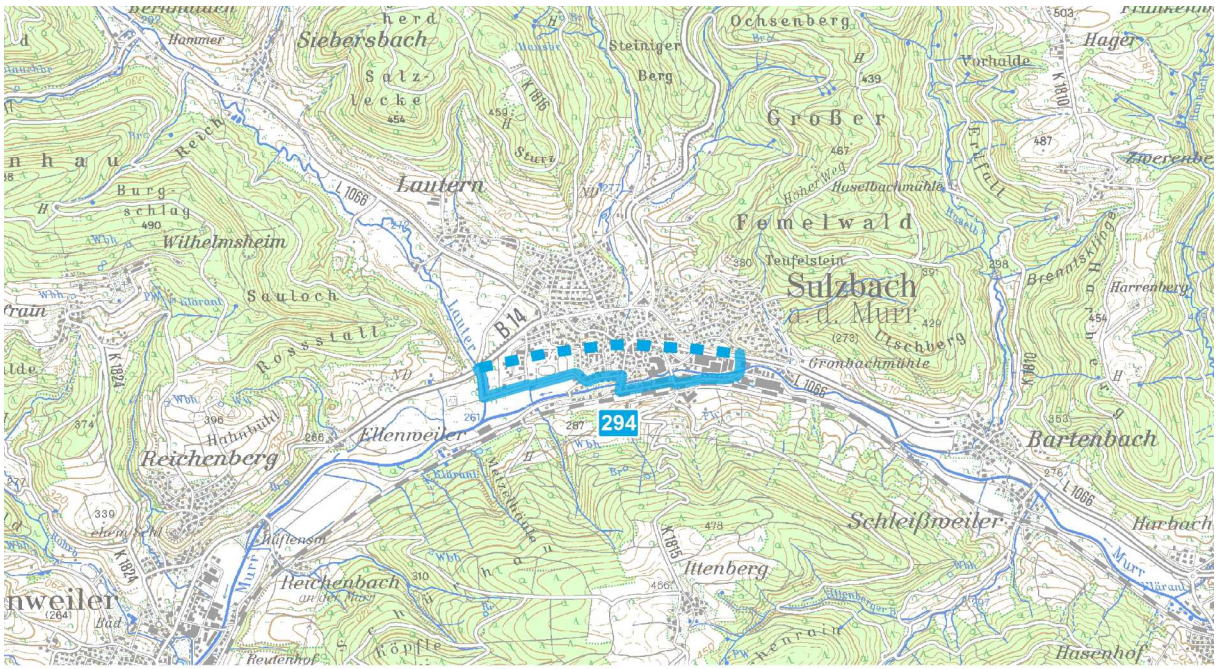
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	24,03 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+6 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-80.800 €/Tag
Lärmkennziffer	-85 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in geringem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert

	das Vogelschutzgebiet "Mittlere Schwäbischen Alb" sowie das FFH-Gebiet "Eybtal bei Geislingen". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Straße quert die Rohrach, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Nach Angaben des Landesamts für Denkmalschutz befindet sich im Bereich der Maßnahme ein archäologisches Kulturdenkmal (abgegangene Siedlung Ödenhofstetten). Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit mit sehr hohen Beiträgen zur CO2-Vermeindung, Schadstoffen und Lärm sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	155 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung von Geislingen ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes (Gingen – Geislingen-Mitte) bzw. des weiteren Bedarfes mit Planungsrecht (Geislingen-Mitte – Geislingen-Ost) ausgewiesen. Der nordwestliche Abschnitt erreichte in der volkswirtschaftlichen Bewertung i.A. des Verbandes Region Stuttgart einen sehr hohen Nutzen-Kosten-Indikator in der Höhe von 9,4. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis fällt für den südwestlichen Abschnitt mit 3,1 geringer aus, da dieser aufgrund eines sehr hohen Tunnelstreckenanteils erhebliche Investitionen erfordert. Dennoch kommt beiden Abschnitten die höchste Dringlichkeit zu, da bei einer lediglich bis Geislingen-Mitte reichenden Umfahrung ein verkehrlich sehr ungünstiger Interimszustand mit zusätzlichem Durchgangsverkehr im Südosten von Geislingen entsteht. Die Einstufung beider Abschnitte in die höchste Dringlichkeit ist zudem angesichts des Nutzens beider Einzelvorhaben angebracht: sie weisen jeweils eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit auf, erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich und ermöglichen zudem eine erhebliche Reduzierung von CO2, Schadstoffen und Lärm bei einer lediglich mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 294	
Bezeichnung	B 14 Umfahrung / Tunnel Sulzbach a.d.Murr
Streckenlänge	2,2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	8.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	11.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-2.000 €/Tag

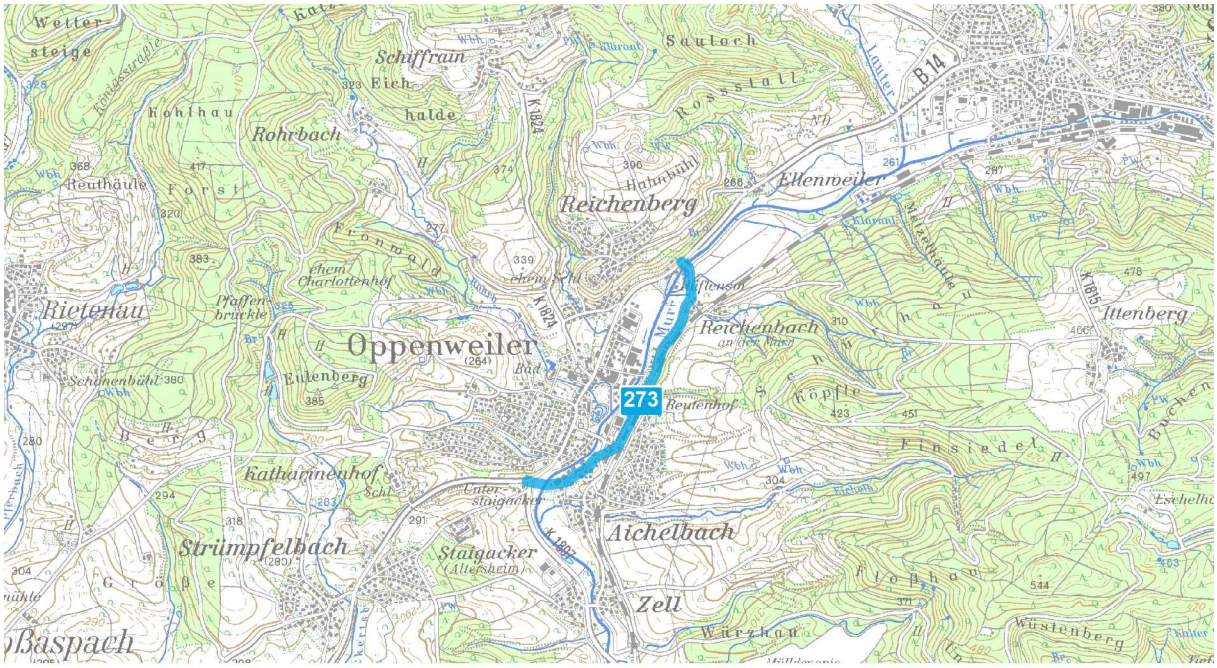
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,86 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-4.600 €/Tag
Lärmkennziffer	4 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Straße quert die Murr und die Lauter, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigun-

	gen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	20 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für Sulzbach a.d.M. wurde bei den Arbeiten zum RVP eine innerstädtische Lösung geprüft. Diese Lösungen können, da mangels neuer Außerortsstrecken nur vergleichsweise wenig Fahrleistung aus der Stadt heraus verlagert werden kann, beim Kriterium Ent- / Mehrbelastung von Ortsdurchfahrten rechnerisch nur geringere Wirkungen erzielen als Umfahrungen. Für Sulzbach ist dennoch eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der heutigen Ortsdurchfahrt erreichbar, indem rund 70 % des Verkehrs von der Ortsdurchfahrt verlagert werden. Es ist eine mittlere Betroffenheit von Schutzgütern festzustellen. Da die Verkehrsbelastung in Sulzbach insgesamt niedriger ist als an den südwestlich gelegenen Ortsdurchfahrten der B 14, ist ein weiterer Bedarf für eine Entlastung erkennbar (dieser gilt auch für einen Tunnel zur Entlastung der Ortsdurchfahrt). Die dazu erforderlichen Trassen sollten gesichert werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 273	
Bezeichnung	B 14 Umfahrung Oppenweiler
Streckenlänge	2,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	15.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	22.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	13.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-1.000 €/Tag

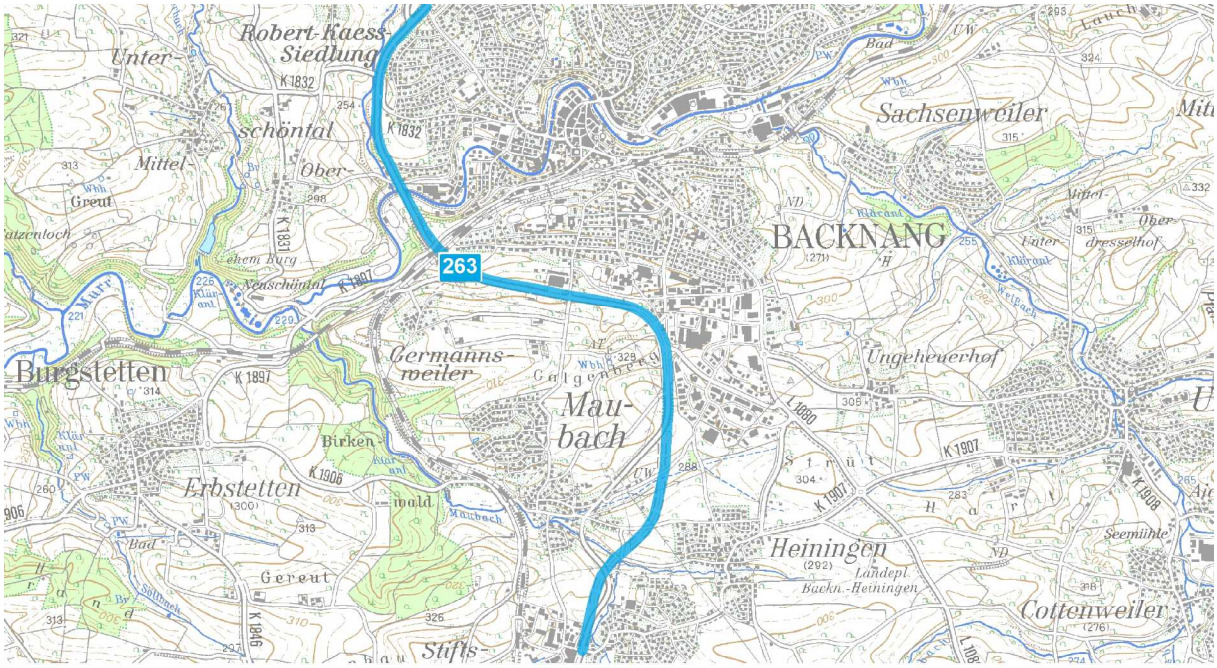
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,32 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	0 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-24.200 €/Tag
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Straße quert die Murr dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigun-

	gen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	44 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung von Oppenweiler kann die heutige Ortsdurchfahrt der B 14 deutlich entlasten und die dortigen Verkehrsverhältnisse erheblich verbessern. Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des vordringlichen Bedarfes eingestuft, in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart wurde ein hoher Nutzen-Kosten-Indikator von 4,2 festgestellt. Der mittleren Betroffenheit von Schutzgütern stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Vermeidung von Lärm und insbesondere Schadstoffen gegenüber. Auch aufgrund der hohen relativen Entlastung der Ortsdurchfahrt (derzeit hoher Durchgangsverkehrsanteil) kommt der Maßnahme die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 263	
Bezeichnung	B 14 Ausbau Nellmersbach - Backnang-West, Abschnitt Waldrems - Backnang-West (4-streifiger Gesamtausbau von Maßnahme 230)
Streckenlänge	5,8 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

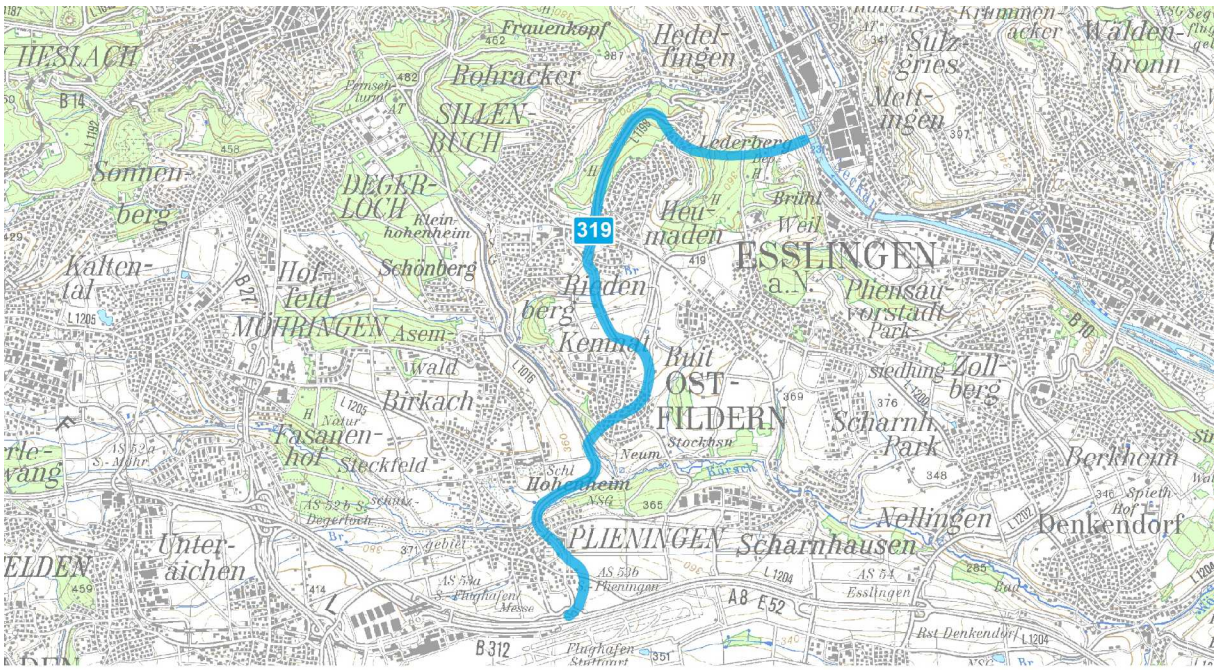
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	-
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	-
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	-
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	-
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	-
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	-
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	-

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Ausbau der B 14 zwischen Nellmersbach und Backnang-West ist bestandskräftig planfestgestellt. Der Teilabschnitt Waldrems - Backnang-West (4-streifiger Gesamtausbau von Maßnahme 230) ist der letzte noch nicht begonnene Abschnitt. Ihm kommt wegen des bestehenden Baurechts und des im Planfeststellungsverfahren nachgewiesenen Bedarfes die höchste Dringlichkeit zu. Die Mittelfreigabe ist erteilt.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 319	
Bezeichnung	Verbindung B 10 - A 8 (Filderaufstieg mit kurzen Tunneln bei Heumaden, Riedenberg und Kemnat)
Streckenlänge	5,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	45 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	3.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	28.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,8 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	133.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	84.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	4 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+157.000 €/Tag

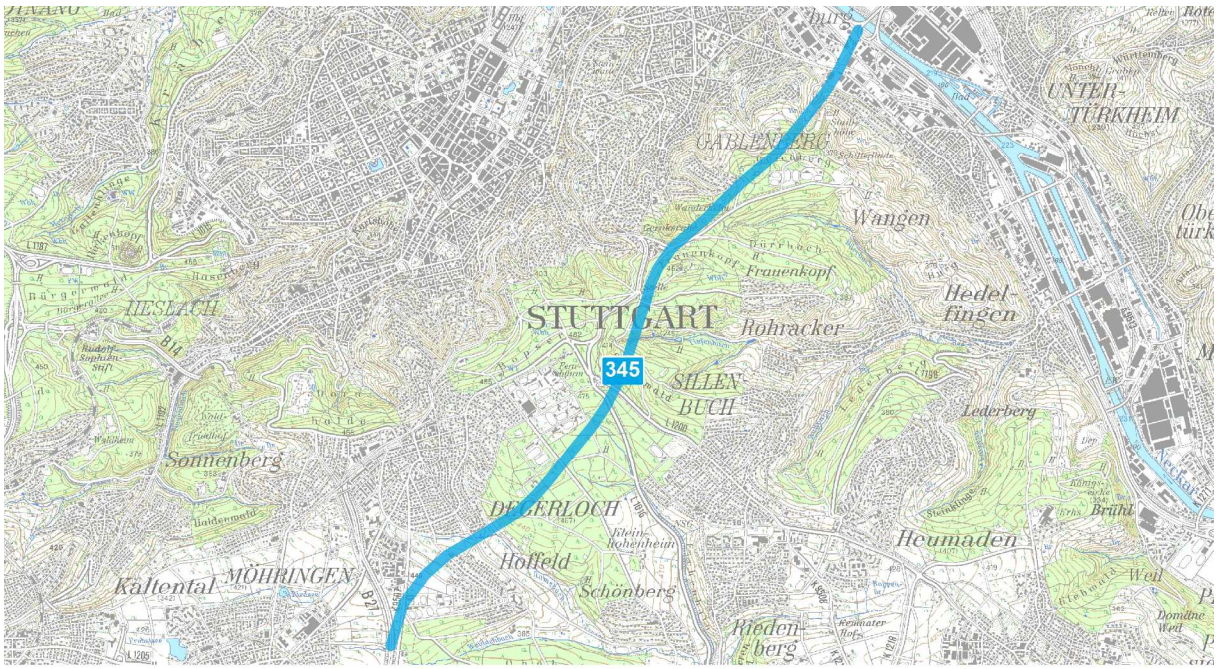
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,71 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	0 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-117.200 €/Tag
Lärmkennziffer	-105 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das LSG "Sillenbuch/ Heu-

	maden" und tangiert die LSG "Das untere Weidachtal, das obere Ramsbachtal" und "Mittleres Körschtal". Der südlichste Teil der Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Filder". Aufgrund der bestehenden Vorbelastung durch die L1016 sind keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf die Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Gebiets zu erwarten. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Schwarzmilan und Rotmilan (südlich Ostfildern) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Auf Grund der Vorbelastung der bestehenden Straße wirkt sich die Maßnahme auf regionaler Ebene nicht auf den Zerschneidungsgrad aus, dennoch wird sich die Zerschneidungswirkung durch den Ausbau und die voraussichtliche Verkehrszunahme erhöhen. Vor allem für die Erholungsfunktion können daher die lokalen Auswirkungen erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten sowie eine sehr hohe verkehrliche Wirkungen mit einer Reduktion von Lärm und Schadstoffen gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	2 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	11 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	170 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Verbindung im Osten von Stuttgart zwischen der B 10 im Neckartal und der A 8 auf den Fildern wurden zwei Alternativen untersucht (Nr. 319 und 345). Die Variante mit kurzen Tunneln bei Heumaden, Riedenberg und Kemnat (Nr. 319) wurde im Jahr 2009 auf Initiative der Region gemeinsam mit den betroffenen Städten und dem Landkreis Esslingen entwickelt. Sie stellt eine sehr verkehrswirksame Trasse dar, die (trotz der laufenden Knotenpunktsausbauten an der bestehenden Verbindung vom Neckartal zur A 8 über die L 1192 Esslingen - Nellingen – Neuhausen) mehrere Stadtteile vor allem von Ostfildern und Stuttgart deutlich entlasten und dort die Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe wirksam reduzieren kann. Zudem verbessert sie die Erreichbarkeitsverhältnisse östlich von Stuttgart, insbesondere die Erreichbarkeit des Hafens und des Bereiches Flughafen / Messe. Sämtliche Wirkungen fallen jedoch geringer aus als bei der alternativen Variante mit einem langen Tunnel zwischen B10 und B 27 (Nr. 345), die zudem aufgrund des hohen Tunnelstreckenanteils Vorteile im Hinblick auf die Umwelt- und Freiraumbelange aufweist. Da die Vorteile der Maßnahme Nr. 345 überwiegen, wird Maßnahme Nr. 319 als nicht weiter zu verfolgen eingestuft.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1,5 3 4,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 345	
Bezeichnung	Verbindung B 10 - A 8 (Filderaufstieg mit langem Tunnel B 14 - B 27)
Streckenlänge	7,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	90 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	16.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	64.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	6,9 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	522.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	213.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	9 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+698.000 €/Tag

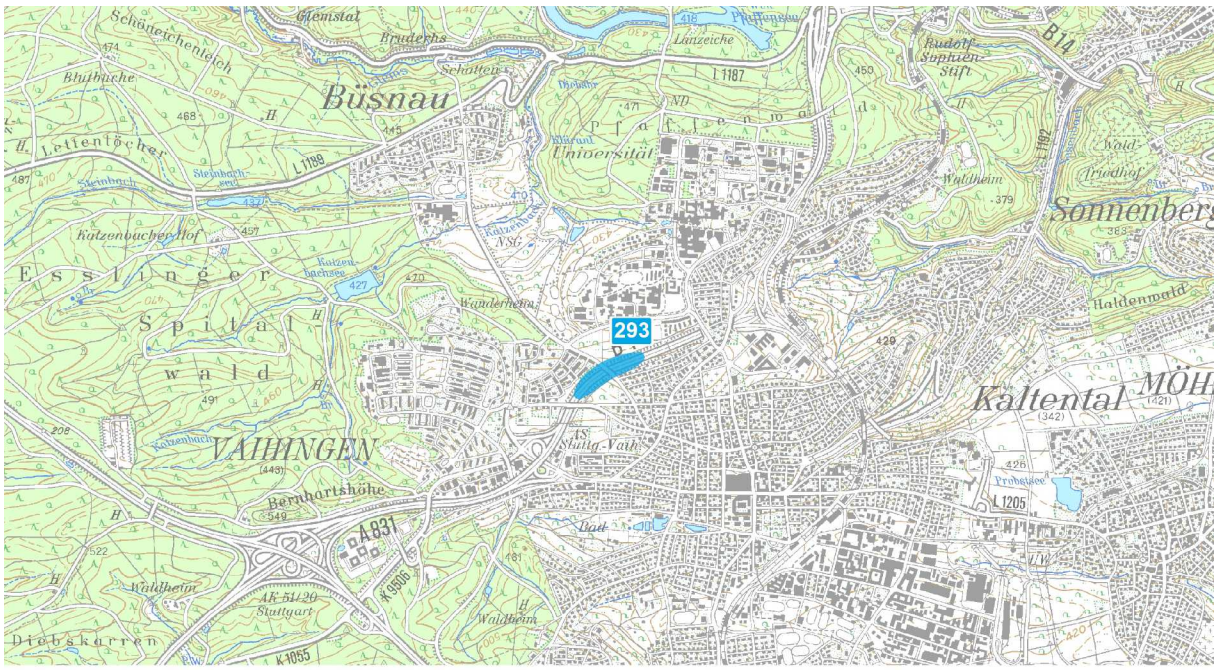
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	1,52 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+15 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-313.000 €/Tag
Lärmkennziffer	-384 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Kulturlandschaft/Sachgüter in unterschiedlichem Umfang zu erwarten. Zu beachten ist hier auf Grund der Tun-

	nelführung vor allem das Quellschutzgebiet Stuttgart. Die Maßnahme quert die LSG "Weinberg- und Obsthänge rings um die Wangener Höhe" und "Waldgebiet auf der Südostseite der Innenstadt". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit, eine starke Entlastung des Kernraums, die Reduktion von CO2, Schadstoffen und Lärm sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber. Zudem leistet die Maßnahme einen sehr hohen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und weist Fernverkehrsrelevanz auf.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	4 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	400 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Verbindung im Osten von Stuttgart zwischen der B 10 im Neckartal und der A 8 auf den Fildern wurden zwei Alternativen untersucht (Nr. 319 und 345). Die Variante mit einem langen Tunnel zwischen B 10 und B 27 (Nr. 345) weist von allen betrachteten Straßenbauvorhaben die höchste Verkehrswirksamkeit auf. Dementsprechend sehr hoch sind auch die Wirkungen z. B. im Hinblick auf die Erreichbarkeitsverhältnisse, Verkehrssicherheit sowie Schadstoff- und Lärmvermeidung. Die Maßnahme erreicht einen hohen Nutzen-Kosten-Indikator (4,9 in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart). Im Vergleich zur Alterative Nr. 319 werden dabei die umfangreichsten Entlastungen in Stadtteilen von Stuttgart und insbesondere auch im Talkessel (B 14) erreicht. Die Maßnahme kann einen großen Beitrag zur Entlastung des Kernraumes leisten und hat zudem Fernverkehrsrelevanz. Aufgrund des hohen Tunnelstreckenanteils weist die Maßnahme Nr. 345 gegenüber der Alternative Nr. 319 Vorteile im Hinblick auf die Umwelt- und Freiraumbelange auf. Trotz der höheren Gesamtkosten besteht für die Maßnahme Nr. 345 somit die höchste Dringlichkeit.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 293	
Bezeichnung	B 14 Anschluss der Büsnauer Straße in Stuttgart
Streckenlänge	1 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	9.700 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	18.600 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,4 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	18.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

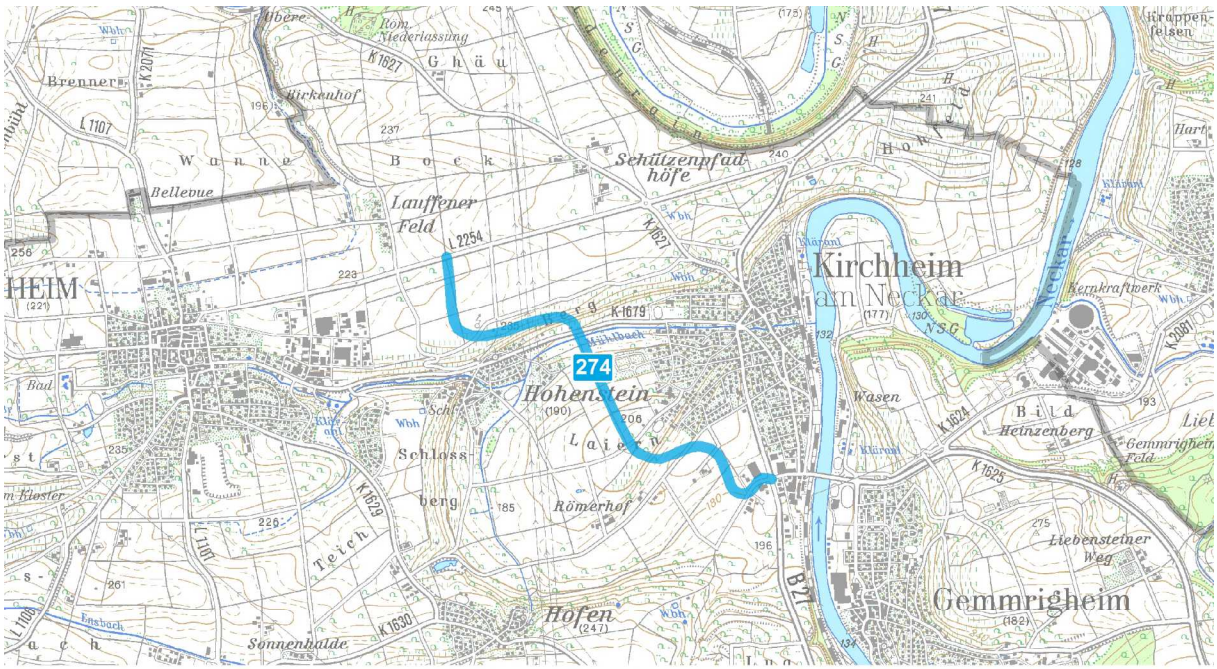
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	7 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	7,23 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-34 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft, Boden und Wasser in geringem Umfang zu erwarten. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigun-

	gen in geringem Umfang stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und Lärmreduktionen gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	1 Ziel
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	10 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ein Anschluss der Büsnauer Straße in Stuttgart an die B 14 bewirkt eine zusätzliche Bündelung von Verkehren auf der Bundesfernstraße und damit verbunden eine Entlastung bewohnter Bereiche. Der Anschluss ermöglicht bei einer unterdurchschnittlichen Betroffenheit von Schutzgütern eine hohe bis sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit und eine umfangreiche Vermeidung von Verkehrslärm. Die Maßnahme zeigt somit eine hohe Effektivität, womit auch angesichts der überschaubaren Investitionskosten die höchste Dringlichkeit begründet werden kann. Es liegt ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 274	
Bezeichnung	B 27 Umfahrung Kirchheim a. Neckar
Streckenlänge	3,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.300 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	10.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	12.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	80 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-1.000 €/Tag

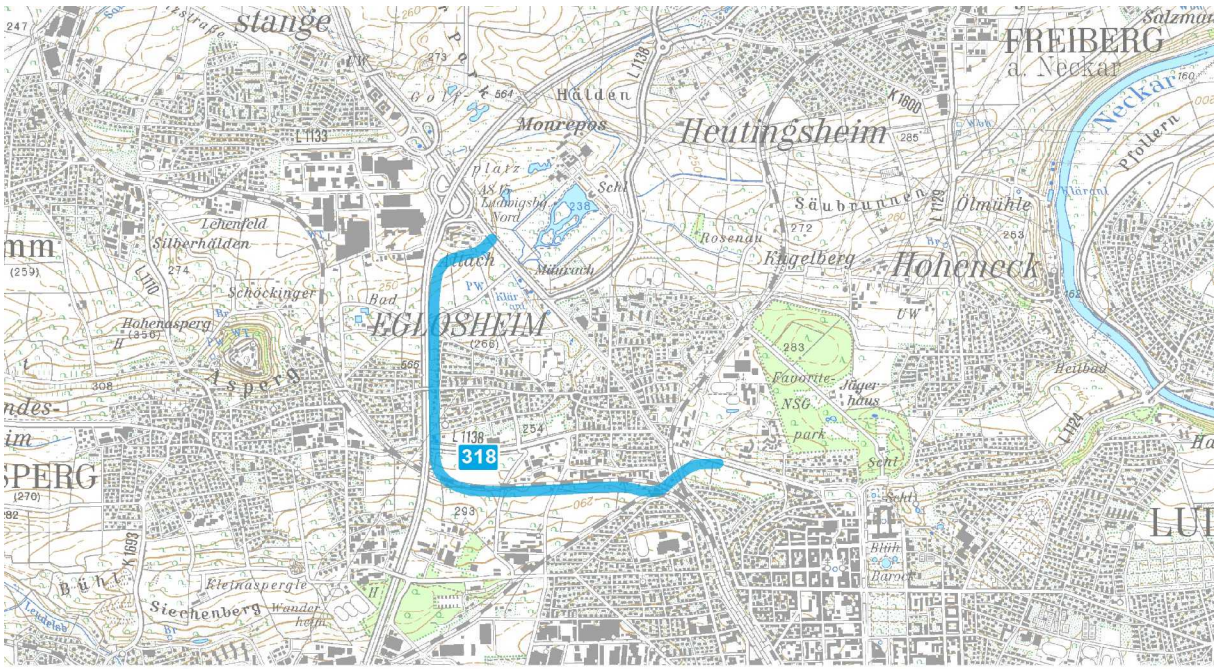
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,03 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-24.400 €/Tag
Lärmkennziffer	-11 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Wasser, in teils großem Umfang zu erwarten. Die Straße quert das LSG "Alter Neckarbogen bei Kirchheim am Neckar, Hofen und Hohenstein mit

	angrenzenden Gebieten". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	11 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	30 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine westliche Umfahrung der B 27 von Kirchheim a. N. ergaben die Verkehrsuntersuchungen zur RVP-Fortschreibung eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Den Rückgängen bei verkehrsbedingten Schadstoffen und Lärm steht eine mittlere bis hohe Betroffenheit von Schutzgütern gegenüber. Zudem ist die Flächeninanspruchnahme vergleichsweise groß. Dementsprechend ist ein weiterer Bedarf erkennbar und die notwendigen Trassen sollten freigehalten werden. Es erscheint weiterhin eine Lösung zweckmäßig, mit der auch für die Gemeinden entlang der L 1107 Entlastungen bewirkt können. Insbesondere sollte eine Abstimmung mit einer möglichen Umfahrung von Bönnigheim (Nr. 277) erfolgen.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 318	
Bezeichnung	B 27 Ludwigsburg-Eglosheim, Entlastung durch autobahnparallele Hirschbergtrasse zwischen AS Ludwigsburg-Süd und -Nord sowie neuer bahnparalleler Verbindungsstraße B 27 - Hirschbergtrasse (Variante H4-B4)
Streckenlänge	4,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	12.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	39.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	66.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	76.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+51.000 €/Tag

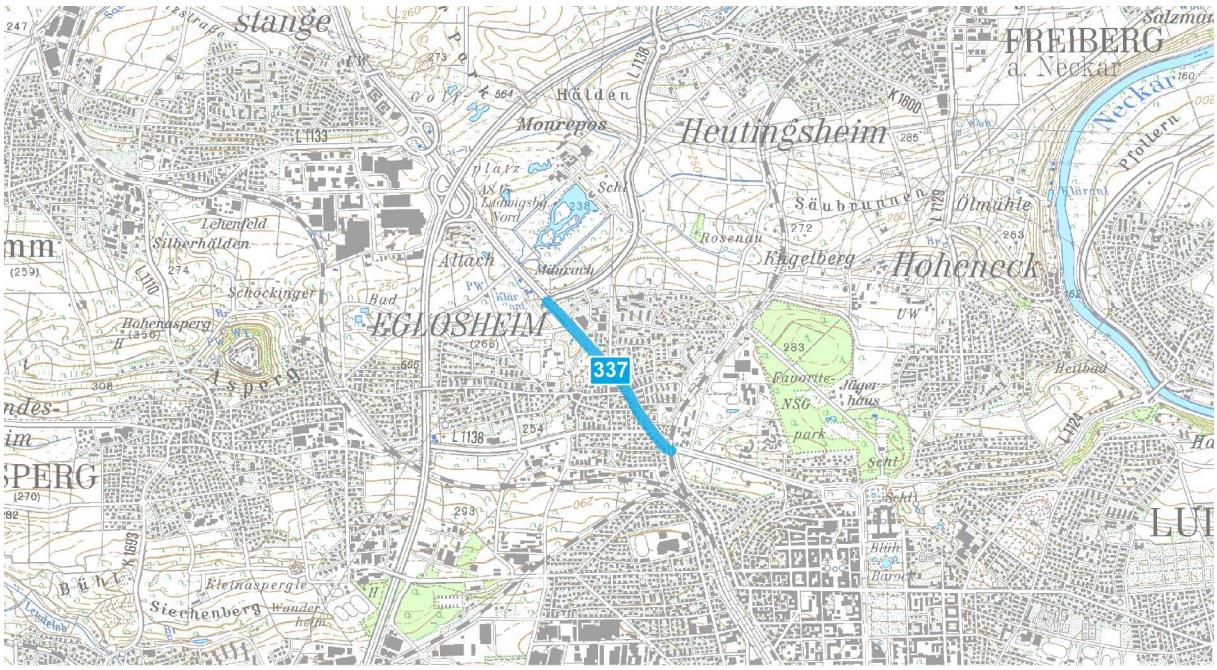
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	2,22 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+4 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-5.700 €/Tag
Lärmkennziffer	10 dB * km Innerortsstrecken

Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft und Boden in erheblichem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das LSG "Schloßanlage Monrepos und Seeschloßallee mit Umgebung". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine Engpassbeseitigung mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	21 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	85 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Ortsdurchfahrt der B 27 in Ludwigsburg-Eglosheim zählt zu den am stärksten belasteten Ortsdurchfahrten in der Region Stuttgart. Von den beiden in den Untersuchungen zum RVP betrachteten Straßenbauvorhaben zur Entlastung von Eglosheim sind bei der Variante mit einer Untertunnelung der B 14 (Nr. 337) Vorteile im Hinblick auf die verkehrliche Wirksamkeit, die Betroffenheit von Schutzgütern, die Vermeidung von CO2, Schadstoffen und Lärm, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Beseitigung von Engpässen gegenüber der Variante "H4B4" (Nr. 318) festzustellen. Dementsprechend wurde in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart trotz höherer Investitionskosten das bessere Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Tunnellösung ermittelt. Neben den genannten Wirkungen sind jedoch in die Variantenabwägung insbesondere auch städtebauliche Fragen und Detailaspekte (Knotenpunktgestaltung etc.) einzubeziehen, die im Rahmen der RVP-Fortschreibung nicht eingehend beleuchtet werden können. Insofern besteht für eine Entlastung von Eglosheim unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen, der möglichen Entlastungswirkungen und der noch zu bearbeitenden Planungs- und Abwägungsaufgaben eine hohe Dringlichkeit, wobei diese vorbehaltlich weiterer Planungsergebnisse zur Variantenauswahl zunächst für eine Untertunnelung der B 14 gilt.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen (vgl. Nr. 337)**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 337	
Bezeichnung	B 27 Ludwigsburg-Eglosheim, Tunnel
Streckenlänge	1,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	100 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	7.900 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	40.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	57.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	37.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+22.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	0 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	0,00 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-35.500 €/Tag
Lärmkennziffer	-16 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Es sind voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Dem gegenüber steht eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Vermeidung von CO2, Schadstoffen und Lärm und eine Verbesse-

	rung der Verkehrssicherheit.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	100 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Ortsdurchfahrt der B 27 in Ludwigsburg-Eglosheim zählt zu den am stärksten belasteten Ortsdurchfahrten in der Region Stuttgart. Von den beiden in den Untersuchungen zum RVP betrachteten Straßenbauvorhaben zur Entlastung von Eglosheim sind bei der Variante mit einer Untertunnelung der B 14 (Nr. 337) Vorteile im Hinblick auf die verkehrliche Wirksamkeit, die Betroffenheit von Schutzgütern, die Vermeidung von CO2, Schadstoffen und Lärm, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Beseitigung von Engpässen gegenüber der Variante "H4B4" (Nr. 318) festzustellen. Dementsprechend wurde in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart trotz höherer Investitionskosten das bessere Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Tunnellösung ermittelt. Neben den genannten Wirkungen sind jedoch in die Variantenabwägung insbesondere auch städtebauliche Fragen und Detailaspekte (Knotenpunktgestaltung etc.) einzubeziehen, die im Rahmen der RVP-Fortschreibung nicht eingehend beleuchtet werden können. Insofern besteht für eine Entlastung von Eglosheim unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen, der möglichen Entlastungswirkungen und der noch zu bearbeitenden Planungs- und Abwägungsaufgaben eine hohe Dringlichkeit, wobei diese vorbehaltlich weiterer Planungsergebnisse zur Variantenauswahl zunächst für eine Untertunnelung der B 14 gilt.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit (für Tunnelvariante vorbehaltlich weiterer Planungsergebnisse hinsichtlich der Variantenabwägung)**

Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK100 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 2 4 6 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 275	
Bezeichnung	B 27 Ausbau AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen
Streckenlänge	8,2 km
Ausbaustandard alt / neu	4 Fahrstreifen / 6 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

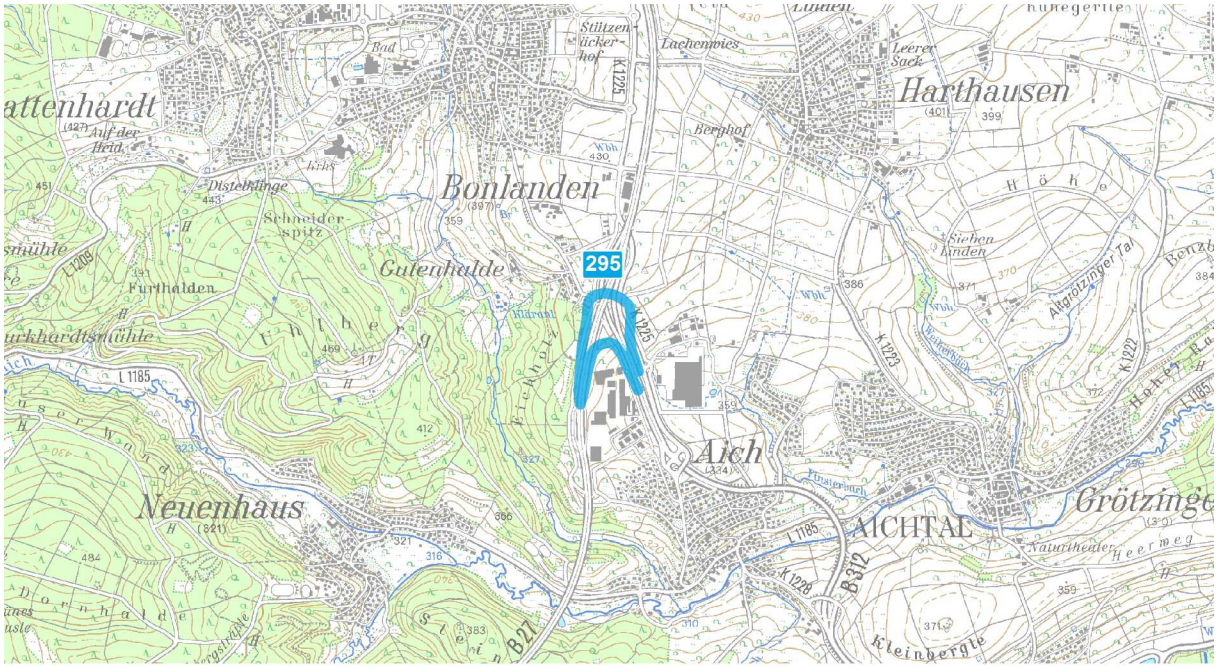
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	10.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	93.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	35.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	35 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	21.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+32.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-41.500 €/Tag
Lärmkennziffer	-18 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	2 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	59 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 6-streifige Ausbau der B 27 zwischen den Anschlussstellen Aich und Leinfelden-Echterdingen-Nord zählt im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu den Vorhaben des vordringlichen Bedarfes. Dieser Ausbau ist verkehrlich hoch wirksam, erreicht einen sehr hohen Nutzen-Kosten-Indikator (6,2 in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart), dient sowohl der Beseitigung eines Engpasses als auch der Verbesserung einer Verbindung zwischen zwei Oberzentren, und weist ein und hohes Potenzial zur Lärm- und Schadstoffvermeidung auf. Es ist die höchste Dringlichkeit gegeben.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 295	
Bezeichnung	B 27 / B 312 Komplettierung der Verknüpfung in Aichtal
Streckenlänge	2 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	1.100 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	3.700 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,8 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.000 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	40 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

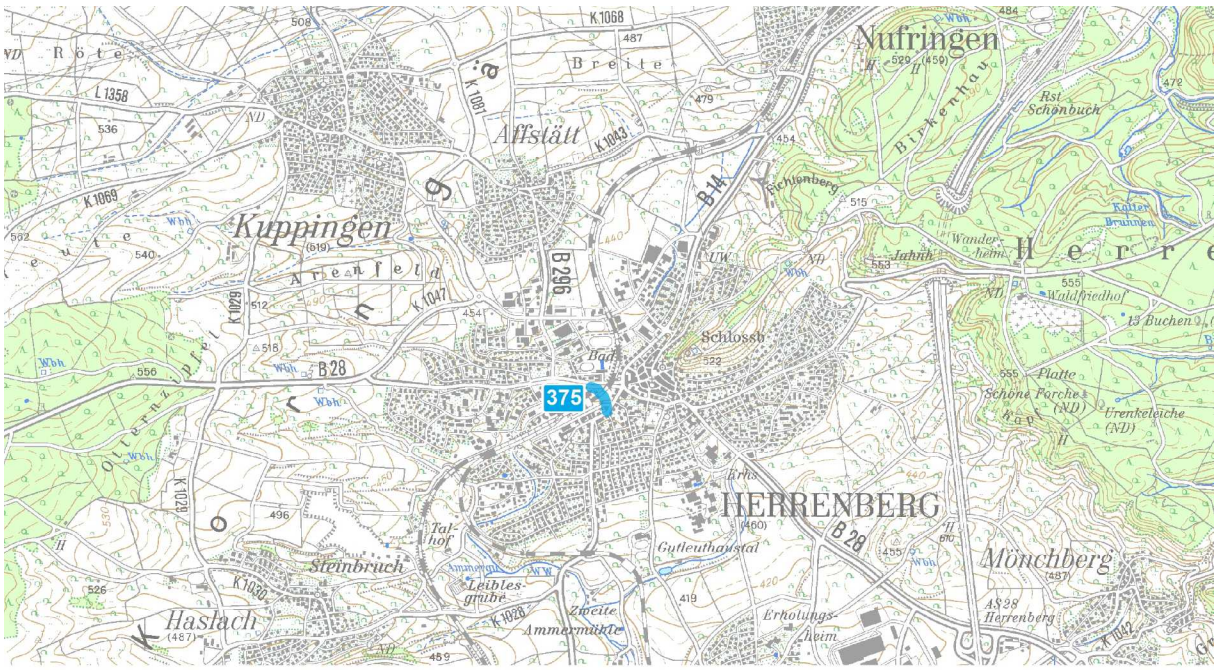
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,44 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	11 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft und Flora/Fauna/Biodiversität zu erwarten.

	Die Maßnahme tangiert das LSG "Baumbachtal - Uhlberg". Im Maßnahmenbereich befindet sich ein archäologisches Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung (vorgeschichtliches Grabhügelfeld), das Umgebungsschutz genießt. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine mittlere bis niedrige Entlastung gegenüber, die zu Mehrverkehren in Aich und Grötzingen führt.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	15 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Am Knotenpunkt B 27 / B 312 bei Aichtal sind derzeit nur Fahrbeziehungen in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung möglich. Aus Süden kommend kann nicht auf die jeweils andere Bundesstraße in Richtung Süden abgebogen werden. Die beiden fehlenden Fahrbeziehungen sollen durch eine Komplettierung des Knotens B 27 / B 312 hergestellt werden. Dieses Vorhaben führt zunächst zu einer weiteren Bündelung von Verkehren auf den hochleistungsfähigen Bundesstraßen. Die Entlastungen in Ortsdurchfahrten fallen jedoch im regionalen Vergleich relativ niedrig aus. Ursächlich hierfür ist, dass durch die neuen Knotenpunktbeziehungen für verschiedene Verkehrsrelationen zeitkürzere Fahrmöglichkeiten entstehen und dadurch Verkehre auf die L 1185 und K 1225 in Aichtal-Grötzingen und –Aich gelenkt werden. Dies trifft z. B. auf Relationen zwischen den Räumen Nürtingen / Kirchheim u. T. / A 8 (über die B 313 und L 1185) und Tübingen / Schönbuchlichtung / Böblingen (über die B 27 bzw. B 464) zu. Die mit dem Knotenpunktausbau einhergehenden Zeitvorteile gegenüber den derzeit vorrangig genutzten Routen (insbesondere B 297) sind jedoch sehr gering. Daher könnten mit flankierenden Maßnahmen Mehrverkehre in den Stadtteilen Aich und Grötzingen unterbunden werden. Vor diesem Hintergrund ist insgesamt ein weiterer Bedarf gegeben und die Trassen für die Komplettierung des Knotenpunktes B 27 / B 312 sollten freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung (sofern Mehrbelastungen in Ortsdurchfahrten vermieden werden können)**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 375	
Bezeichnung	Innenstadtentlastung Herrenberg Reinhold-Schick-Platz
Streckenlänge	0,2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	100 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

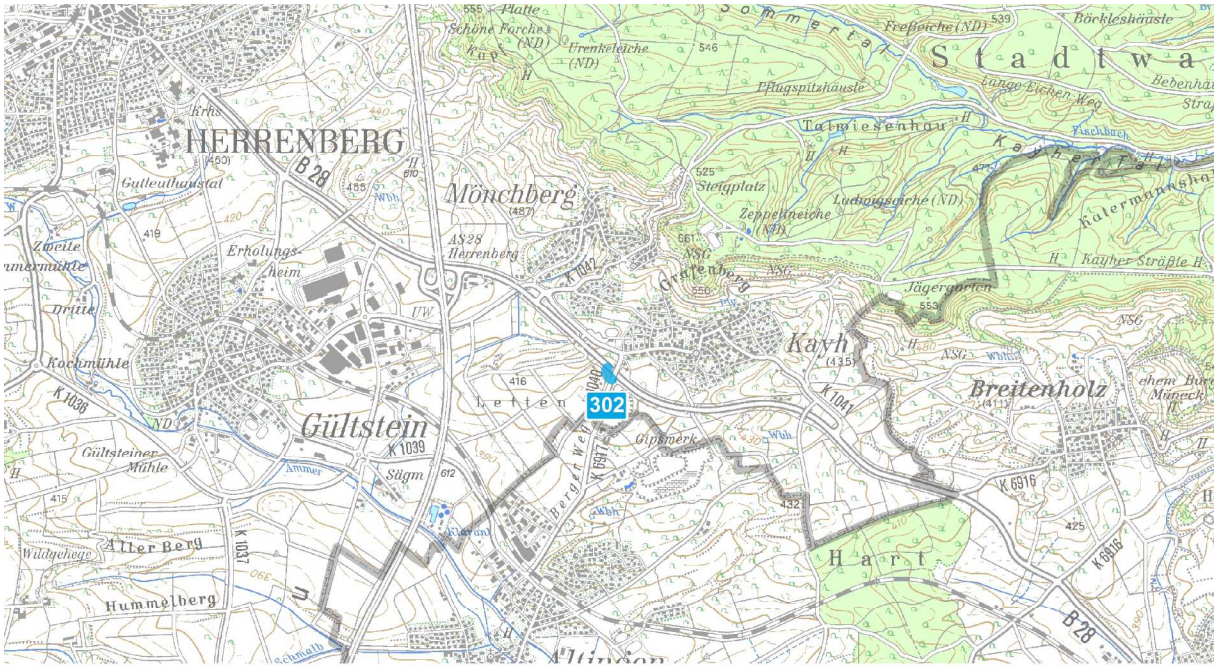
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	4 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	18,91 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-1 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch und Klima/Luft in geringem Umfang zu erwarten. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigun-

	gen in geringem Umfang stehen geringe verkehrliche Wirkungen jedoch ein hoher Entlastungsbedarf gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	15 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit der Inbetriebnahme der Nordumfahrung im Jahr 2010 konnte der Reinhold-Schick-Platz in Herrenberg teilentlastet werden. In einem städtebaulichen Wettbewerb wurden weitere Optionen zur Entlastung der Innenstadt von Herrenberg entwickelt. Die Vorzugsvariante I 3 bindet die L 1184 durch einen Bahndurchstich an die B 28 an. Zudem soll ein Streckenabschnitt der L 1184 zur Fußgängerzone umgestaltet werden. Diese Variante stellt eine rein innerörtliche Lösung dar. Solche Lösungen können, da mangels neuer Außerortsstrecken nur vergleichsweise wenig Fahrleistung aus der Stadt heraus verlagert werden kann, beim Kriterium Ent- / Mehrbelastung von Ortsdurchfahrten grundsätzlich nur geringere Wirkungen erzielen als Umfahrungen. Dennoch ist angesichts der nach wie vor starken Verkehrsbelastung des zentralen Knotenpunktes in Herrenberg ein hoher Bedarf für eine weitergehende Entlastung als Voraussetzung für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen festzustellen, zumal mit der Variante I 3 nur eine geringe Betroffenheit von Schutzgütern und eine geringe Flächeninanspruchnahme einhergehen.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 302	
Bezeichnung	B 28 Anbindung der K 1040 (Gipswerkstraße) in Herrenberg
Streckenlänge	0,1 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	3.300 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	3.800 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,3 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

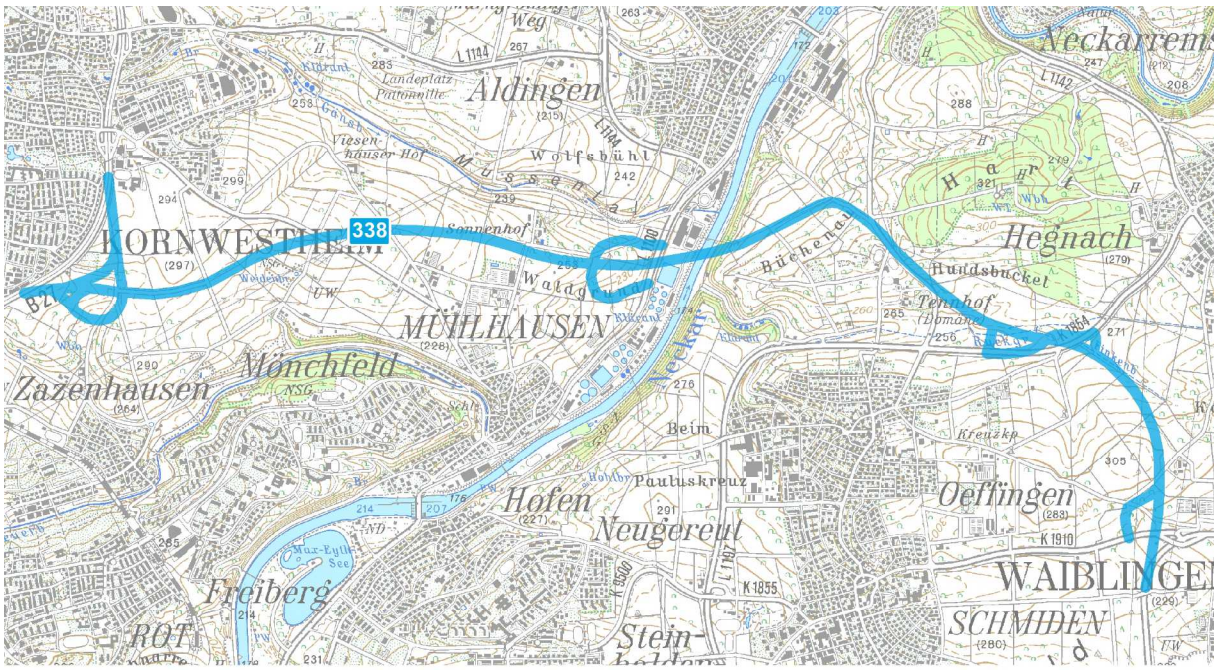
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	6 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	68,54 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-2 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturland-schaft/Sachgüter, Klima/Luft, Boden und Flo-ra/Fauna/Biodiversität in geringem Umfang zu

	erwarten. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang stehen eine niedrige verkehrliche Wirksamkeit mit nachrangiger Funktion für den regionalbedeutsamen Verkehr gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	2 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit einem neuen Anschluss der K 1040 an die B 28 können Quell- und Zielverkehre von Ammerbuch-Altingen, insbesondere des Gewerbegebietes Ammerbuch-Hagen und des an der K 1040 gelegenen Gipswerkes, über eine Verbindungsrampe direkter geführt und die Verkehrsbelastung der südlich von Herrenberg-Mönchberg und –Kayh verlaufenden K 1041 reduziert werden. Die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen in den beiden Wohngebieten lassen sich dadurch teilweise reduzieren. Da keine Verkehrsrelationen von zentralen Orten über den neuen Anschluss verlaufen, weist dieser allenfalls eine nachrangige Funktion für den regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III auf. Das Vorhaben stellt somit ein wichtiges lokales Projekt dar.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 338	
Bezeichnung	B 29 Verbindung Waiblingen/Fellbach - Ludwigsburg/Kornwestheim (3-streifig)
Streckenlänge	14 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 3 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	14.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	39.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	5,3 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	245.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	73.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	9 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+346.000 €/Tag

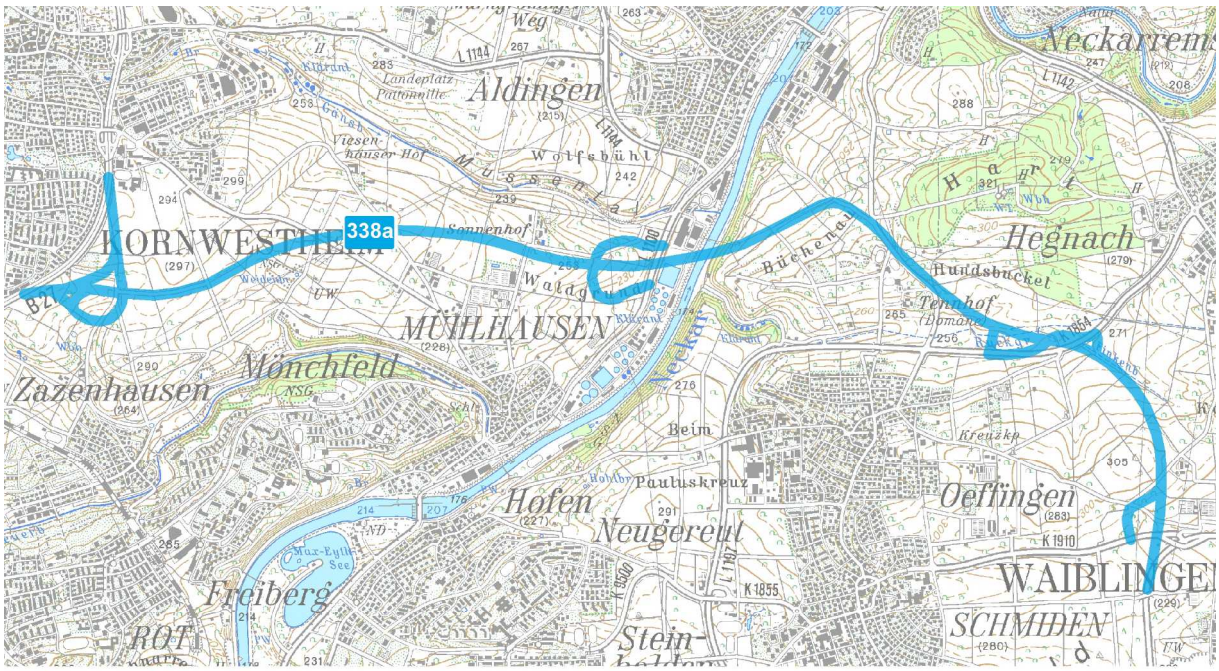
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	21 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	1,50 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-140.400 €/Tag
Lärmkennziffer	-172 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle untersuchten Schutzgüter auf Grund der Länge der Maßnahme in sehr großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das FFH und

	Vogelschutzgebiet „Unteres Remstal und Backnanger Bucht“. Ehebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Umfeld der Maßnahmen zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert die LSG "Oeffinger Rain und Weidachtal" und "Hartwald mit Umgebung". Sie verläuft in einem kleinen Abschnitt in der Nähe des NSGs „Unteres Feuerbachtal mit Hangwäldern“. Sie quert den Neckar wodurch auch HQ100-Flächen betroffen sind. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in sehr großem Umfang stehen erhebliche verkehrliche Wirkungen gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	3 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	50 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	157 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Im Nordosten von Stuttgart wurden in der Vergangenheit bereits vielfältige Lösungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der Verbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim geprüft. Es kann auf umfangreiche Grundlagen zu Raumwiderständen, Verkehrssteuerungsansätzen, ÖV-Maßnahmen und Straßentrassenvarianten sowie den resultierenden verkehrlichen, umwelt- und umfeldbezogenen Maßnahmenwirkungen zurückgegriffen werden. Mit einem Verkehrsmanagementkonzept ohne größere Ergänzungen der Infrastruktur können nur kleine Verbesserungen bewirkt, die Verkehrsprobleme dieses Raumes (hohe Belastungen, Stauungen, unzureichende Verbindungen) aber nicht gelöst werden. Eine Stadtbahntangentiale Ludwigsburg - Waiblingen (Nr. 54) kann nur langfristig Teilentlastungen bringen und eine „Westrandbrücke“ bei Remseck (Nr. 283) ruft nur lokal sehr eng begrenzte Verlagerungen hervor. Eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Räume Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim besteht derzeit nicht und ist unzureichend über die B 10 im Norden Stuttgarts oder die bestehende Neckarbrücke bei Neckargröningen gegeben. Eine gute Verbindung kann dem Ziel des Schutzes bewohnter Bereiche folgend nur über einen Neubau erreicht werden. Der Bedarf für eine angemessen leistungsfähige Tangentialverbindung wurde bereits mehrfach nachgewiesen. Er besteht schon aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen von fast 40.000 Kfz / d bei einer 3- und ca. 59.000 Kfz / d bei einer 4-streifigen Verbindung (von denen rund 85 % – 90 % Quelle und / oder Ziel in den beiden genannten Mittelbereichen haben) und hat im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zur Aufnahme einer 4-streifigen Variante in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht geführt. Für beide Varianten (3- bzw. 4-streifig) haben die Untersuchungen zum RVP erbracht, dass den erheblichen ökologischen Folgen sehr hohe verkehrliche Wirkungen mit einer starken Entlastung des nordöstlichen Kernraums, umfangreiche Entlastungen von Ortsdurchfahrten, eine erhebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit, große Reduktionen bei Lärm und Schadstoffen sowie wichtige Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeiten und Beseitigung von Engpässen gegenüberstehen. Dabei fallen die meisten Wirkungen bei der 4-streifigen Variante etwas stärker aus. Für beide Varianten wurden mit 5,6 (3-streifig) bzw. 5,3 (4-streifig) hohe Nutzen-Kosten-Indikatoren in der volkswirtschaftlichen Bewertung i.A. des Verbandes Region Stuttgart ermittelt, so dass insgesamt die höchste Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige, durchgehende Tangentialverbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim gegeben ist. Ein neuer Neckarübergang bei Remseck-Aldingen (Nr. 321) kann als ein erster Schritt zu einer solchen durchgehenden Verbindung Lösungsbeiträge für die Leistungsfähigkeitsprobleme auf der bestehenden Neckarquerung liefern und weist daher ebenfalls die höchst Dringlichkeit auf. Er sollte so angelegt werden, dass ein Ausbau zu einer durchgehenden Verbindung ohne Mehraufwand möglich ist.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Mittelbereiche Ludwigsburg / Kornwestheim - Waiblingen / Fellbach**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 338a	
Bezeichnung	B 29 Verbindung Waiblingen/Fellbach - Ludwigsburg/Kornwestheim (4-streifig)
Streckenlänge	14 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

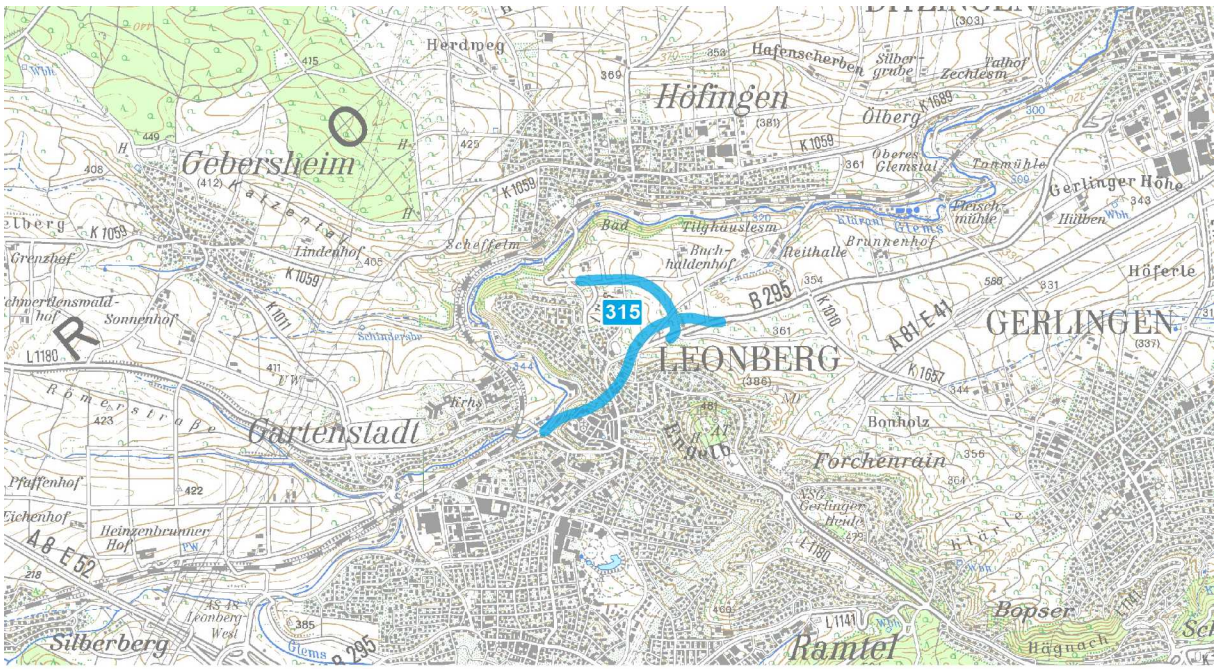
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	33.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	59.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	4,8 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	346.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	94.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	19 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+654.000 €/Tag

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	21 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	1,50 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+18 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-138.000 €/Tag
Lärmkennziffer	-251 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Wegen der identischen Trassierung können die Angaben zur Maßnahme Nr. 338 auf die Maßnahme 338a übertragen werden.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	3 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	59 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	209 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Im Nordosten von Stuttgart wurden in der Vergangenheit bereits vielfältige Lösungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der Verbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim geprüft. Es kann auf umfangreiche Grundlagen zu Raumwiderständen, Verkehrssteuerungsansätzen, ÖV-Maßnahmen und Straßentrassenvarianten sowie den resultierenden verkehrlichen, umwelt- und umfeldbezogenen Maßnahmenwirkungen zurückgegriffen werden. Mit einem Verkehrsmanagementkonzept ohne größere Ergänzungen der Infrastruktur können nur kleine Verbesserungen bewirkt, die Verkehrsprobleme dieses Raumes (hohe Belastungen, Stauungen, unzureichende Verbindungen) aber nicht gelöst werden. Eine Stadtbahntangentiale Ludwigsburg - Waiblingen (Nr. 54) kann allenfalls auf sehr lange Sicht Teilentlastungen bringen und eine „Westrandbrücke“ bei Remseck (Nr. 283) ruft nur lokal sehr eng begrenzte Verlagerungen hervor. Eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Räume Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim besteht derzeit nicht und ist allenfalls unzureichend über die B 10 im Norden Stuttgarts oder die bestehende Neckarbrücke bei Neckargröningen gegeben. Eine gute Verbindung kann dem Ziel des Schutzes bewohnter Bereiche folgend nur über einen Neubau erreicht werden. Der Bedarf für eine angemessen leistungsfähige Tangentialverbindung wurde bereits mehrfach nachgewiesen. Er besteht schon aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen von fast 40.000 Kfz / d bei einer 3- und ca. 59.000 Kfz / d bei einer 4-streifigen Verbindung (von denen rund 85 % – 90 % Quelle und / oder Ziel in den beiden genannten Mittelbereichen haben) und hat im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zur Aufnahme einer 4-streifigen Variante in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht geführt. Für beide Varianten (3- bzw. 4-streifig) haben die Untersuchungen zum RVP erbracht, dass den erheblichen ökologischen Folgen sehr hohe verkehrliche Wirkungen mit einer starken Entlastung des nordöstlichen Kernraums, umfangreiche Entlastungen von Ortsdurchfahrten, eine erhebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit, große Reduktionen bei Lärm und Schadstoffen sowie wichtige Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeiten und Beseitigung von Engpässen gegenüberstehen. Dabei fallen die meisten Wirkungen bei der 4-streifigen Variante etwas stärker aus. Für beide Varianten wurden mit 5,6 (3-streifig) bzw. 5,3 (4-streifig) hohe Nutzen-Kosten-Indikatoren in der volkswirtschaftlichen Bewertung i.A. des Verbandes Region Stuttgart ermittelt, so dass insgesamt die höchste Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige, durchgehende Tangentialverbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim gegeben ist. Ein neuer Neckarübergang bei Remseck-Aldingen (Nr. 321) kann als ein erster Schritt zu einer solchen durchgehenden Verbindung Lösungsbeiträge für die Leistungsfähigkeitsprobleme auf der bestehenden Neckarquerung liefern und weist daher ebenfalls die höchst Dringlichkeit auf. Er sollte so angelegt werden, dass ein Ausbau zu einer durchgehenden Verbindung ohne Mehraufwand möglich ist.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Mittelbereiche Ludwigsburg / Kornwestheim - Waiblingen / Fellbach**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 315	
Bezeichnung	Altstadttunnel Leonberg
Streckenlänge	2,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	50 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	3.700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	13.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	21.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	22.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

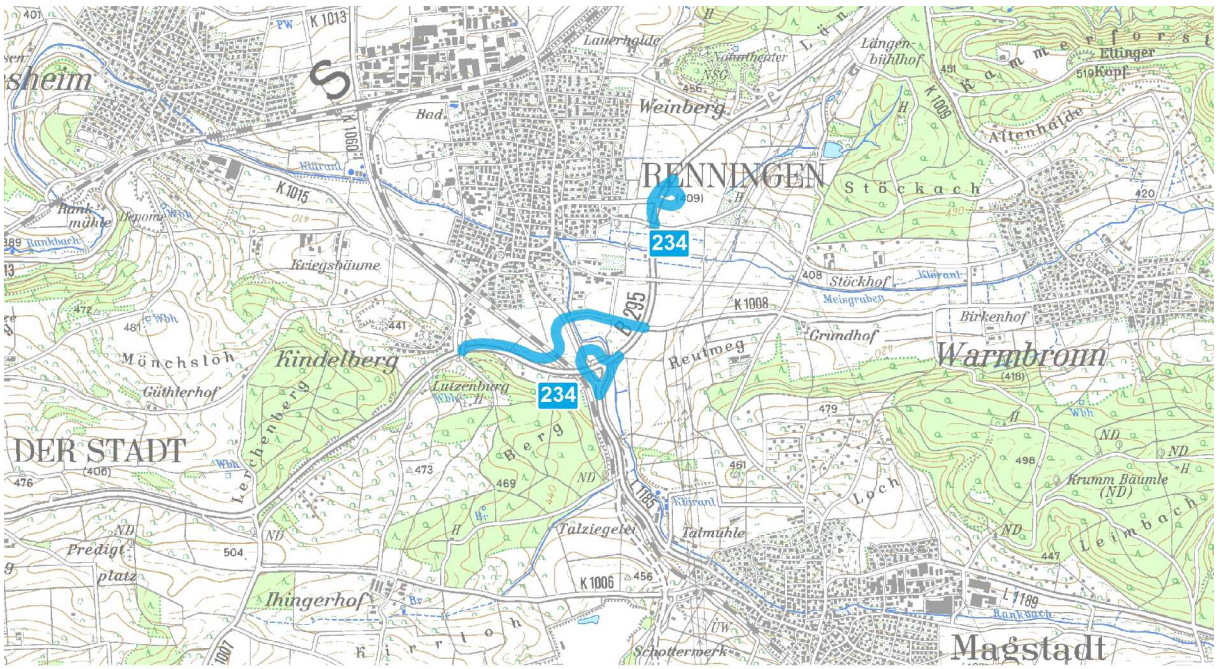
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	14 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	11,64 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-1 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die

	Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Im Maßnahmenbereich befinden sich im Bereich des Tunnelmundes regional bedeutsame Kulturdenkmäler (Pomeranzengarten und Stadtbefestigung). Die Belange des Umgebungsschutzes sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine (rechnerisch) geringe verkehrliche Wirksamkeit aber dennoch eine Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	60 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit dem Altstadttunnel wurde für Leonberg eine innerstädtische Lösung untersucht. Diese Lösungen können, da mangels neuer Außerortsstrecken nur vergleichsweise wenig Fahrleistung aus der Stadt heraus verlagert werden kann, beim Kriterium Ent- / Mehrbelastung von Ortsdurchfahrten rechnerisch nur geringere Wirkungen erzielen als Umfahrungen. Durch die Verlegung des Verkehrs in den Tunnel wird jedoch die Fahrleistung an bebauten Straßen erheblich reduziert und die Belastung durch Feinstaub und Lärm verringert. Angesichts der Verkehrsbelastung, der nur mittleren Betroffenheit von Schutzgütern sowie der geringen Flächeninanspruchnahme ist somit ein hoher Bedarf erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 234	
Bezeichnung	B 295 / B 464 Lückenschluss bei Renningen
Streckenlänge	3,1 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	8.600 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	36.800 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,2 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	40 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

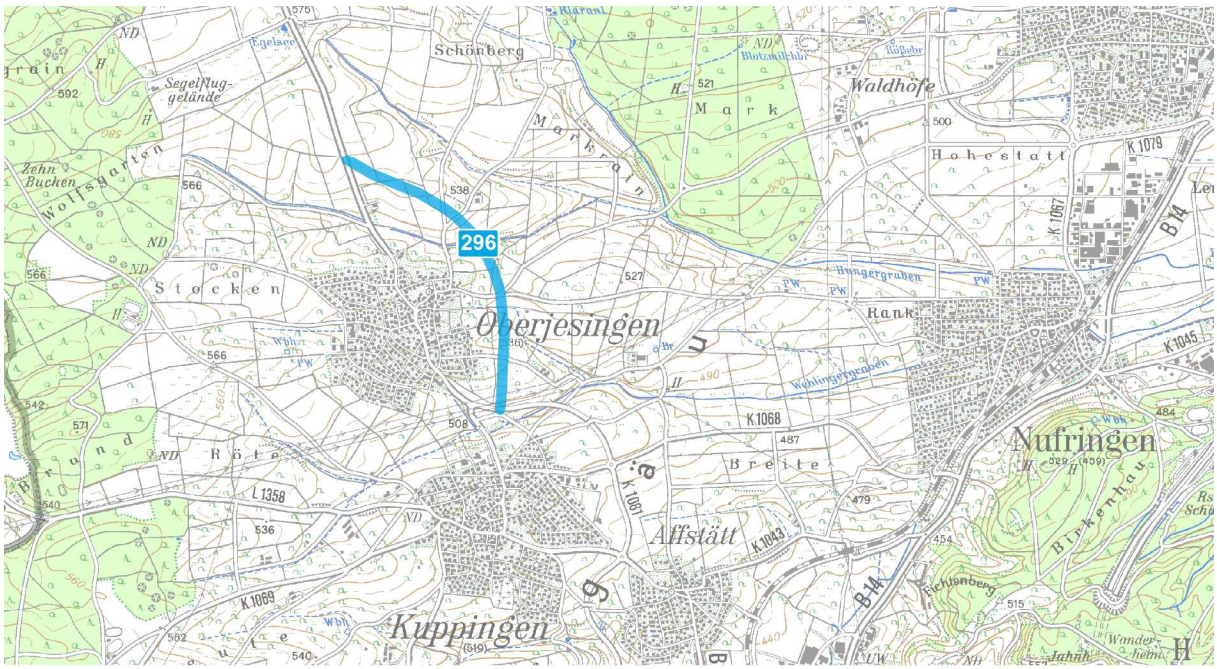
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,21 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-1 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Gäulandschaft an der Würm". Gegenüber der

	Vorbelastung durch die bestehenden Straßen sowie der Ortsnähe können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Gebiets durch die Maßnahmenumsetzung ausgeschlossen werden. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Umfeld zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße tangiert das Landschaftsschutzgebiet „Renningen“ und liegt im Einzugsgebiet der Würm im Bereich des HQ100. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang steht die Maßnahme als letzter fehlender Bestandteil einer durchgängigen Verbindung von zwei Mittelzentren gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	17 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Maßnahme B 295 / B 464 Lückenschluss bei Renningen stellt den letzten noch fehlenden Bestandteil einer ansonsten durch den Ausbau der B 295 Leonberg - Renningen und den Neubau der B 464 Renningen - Sindelfingen in den letzten Jahren realisierten, durchgängigen Verbindung der Mittelzentren Leonberg und Böblingen-Sindelfingen dar. Derzeit besteht zwischen den beiden Projekten nur eine provisorische Verkehrsführung über zwei Kreisverkehre. Diese genügt angesichts der hohen Verkehrsbelastungen den Anforderungen an eine leistungsfähige und verkehrssichere Verknüpfung nicht. Durchgangs- und Schleichverkehre in Renningen sind die Folge. Für den Lückenschluss wird gegenwärtig die Vorplanung mit einer Variantenuntersuchung durchgeführt. Diese ist die Grundlage für die Festlegung der Vorzugsvariante, für die ein RE-Entwurf aufgestellt und später ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Die Realisierung einer angemessenen überregionalen Verbindung der Mittelzentren Leonberg und Böblingen-Sindelfingen über die B 295 und B 464 zählte schon im letzten RVP zu den höchst dringlichen Maßnahmen. Diese Einstufung gilt angesichts der derzeit unzureichenden Verhältnisse weiterhin für den Lückenschluss als leistungsfähige und verkehrssichere Verknüpfung. Bei den weiteren Planungen sollte geprüft werden, wie die Eingriffe in den regionalen Grünzug östlich der B 295 / B 464 durch die Wahl einer geeigneten Knotenpunktgeometrie minimiert werden können. (Hinweis: die angegebenen Kenngrößen „Zusätzliche Bündelung“ und „Gesamtbelastung“ sind durch Maßnahme Nr. 237 Neubau B 464 Sindelfingen – Renningen beeinflusst).
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 296	
Bezeichnung	B 296 Umfahrung Herrenberg-Oberjesingen
Streckenlänge	2,2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	10.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	11.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-1.000 €/Tag

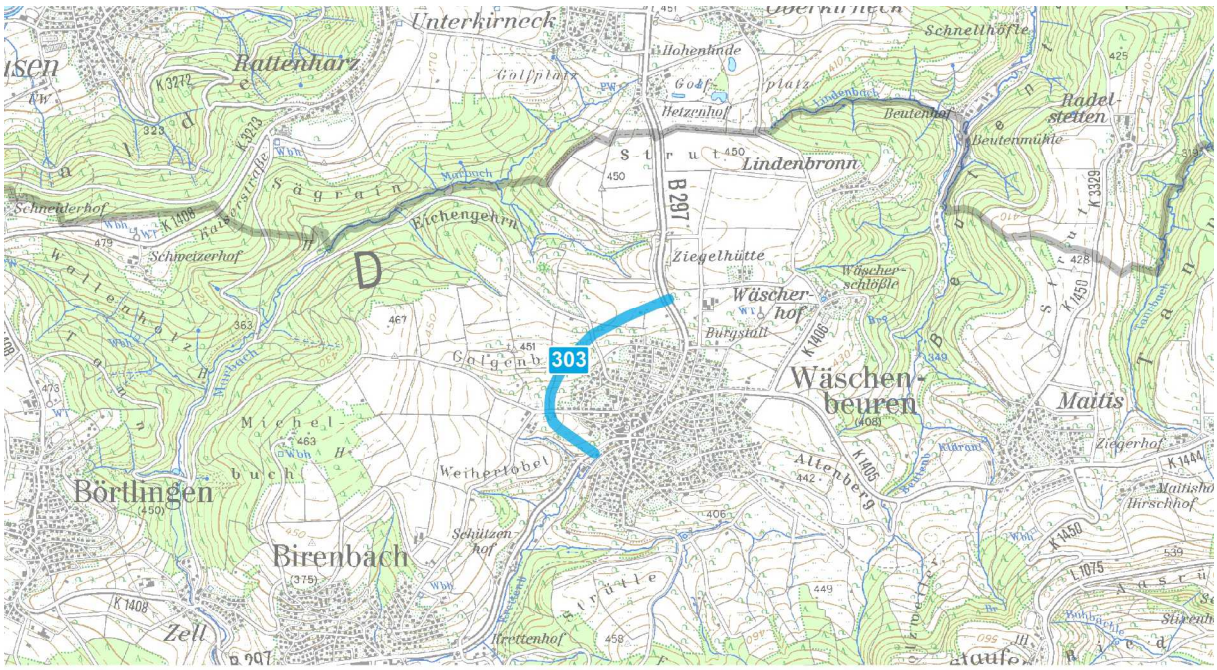
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,49 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-1.100 €/Tag
Lärmkennziffer	-13 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität zu erwarten.

	Die Maßnahme tangiert das LSG "Baumbachtal - Uhlberg". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	15 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Nachdem für Affstätt und Kuppingen in den letzten Jahren Umfahrungen realisiert werden konnten, ist Oberjesingen der letzte Ortsteil von Herrenberg an der B 296 ohne Umfahrungsmöglichkeit. Eine Umfahrung im Osten von Oberjesingen würde eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit bei einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern aufweisen. Die Ortsdurchfahrt könnte deutlich entlastet werden, zugleich könnten die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe vermindert werden. Angesichts der Verkehrsbelastungen ist ein weiterer Bedarf erkennbar. Die erforderliche Trasse sollte gesichert werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 303	
Bezeichnung	B 297 lokale Entlastung Wäschenbeuren
Streckenlänge	1,6 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	8.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	14.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	55 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	13.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+4.000 €/Tag

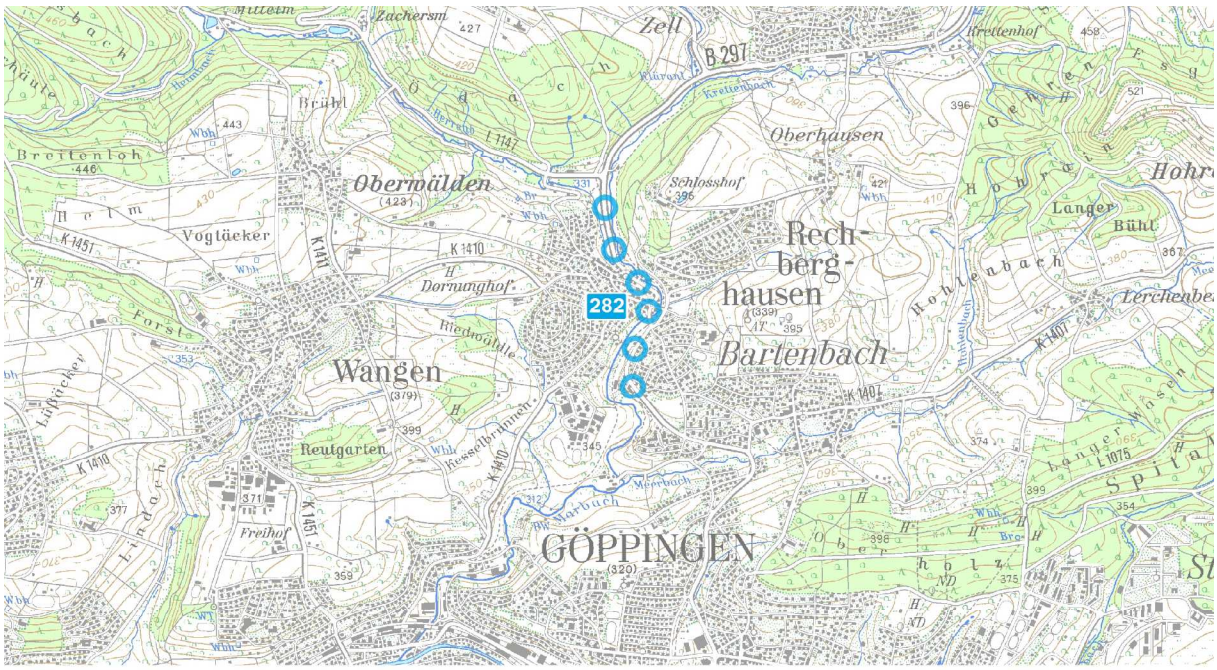
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	7,61 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	0 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-13.500 €/Tag
Lärmkennziffer	-3 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungs-

	standes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	20 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Ortsdurchfahrt der B 297 von Wäschenbeuren wurde in den letzten Jahren umgestaltet und dabei u. a. verschmälert und mit Querungshilfen und Radschutzstreifen ausgestattet. Dadurch wurde eine wesentlich verträglichere Verkehrsabwicklung erreicht. Eine westlich von Wäschenbeuren verlaufende Entlastungsstraße, die keine höhere Attraktivität und zusätzliche Verkehre auf der B 297 Lorch – Göppingen nach sich ziehen soll, könnte eine gewisse Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt hervorrufen, würde aber nur eine vergleichsweise geringe verkehrliche Wirksamkeit bei einer gleichzeitig mittleren Betroffenheit von Schutzgütern aufweisen. Der Entlastung der Ortsdurchfahrt stehen dabei sowohl Zusatzbelastungen am Siedlungsrand als auch Trennwirkungen zwischen der Siedlungsfläche und dem Freiraum westlich von Wäschenbeuren gegenüber. Eine solche Lösung ist vorrangig als wichtiges lokales Projekt anzusehen.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 282	
Bezeichnung	B 297 lokale Entlastung Rechberghausen
Streckenlänge	3,6 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	6.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	22.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	39.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	15.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+27.000 €/Tag

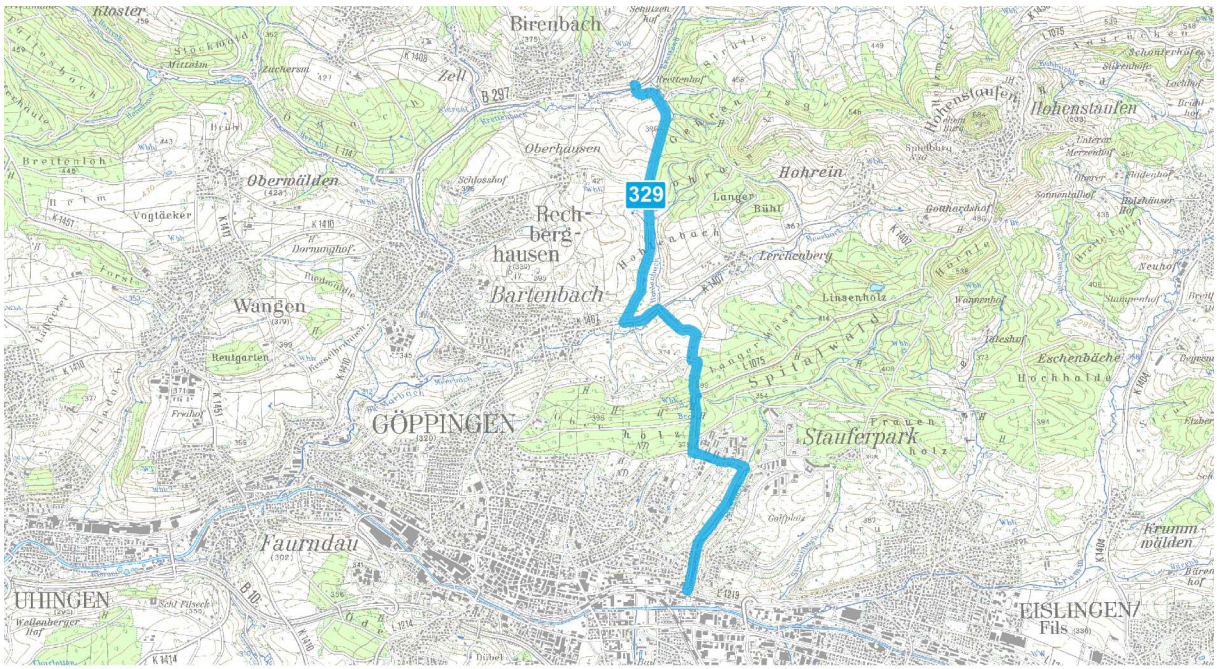
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,23 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	0 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-23.900 €/Tag
Lärmkennziffer	-43 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Straße quert den Marbach, dadurch sind auch

	HQ100-Flächen betroffen. Maßnahme tangiert je nach Trassenführung evtl. ein regional bedeutsames Kulturdenkmal (Michaelskapelle). Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	12 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	40 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine ortsnahe Umfahrung der B 297 von Rechberghausen wurde in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart mit 4,6 ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt. Dieses resultiert u. a. aus der hohen verkehrlichen Wirksamkeit mit einer starken Entlastung der Ortsdurchfahrt sowie großen Beiträgen zur Vermeidung von Schadstoffen und Lärm und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bei der in den Szenarien betrachteten Variante ist von einer mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern, einer relativ hohen Flächeninanspruchnahme sowie einer zusätzlichen Zerschneidungswirkung auszugehen. Für eine auf die Gemarkung der Gemeinde Rechberghausen begrenzte Lösung zur Beseitigung der Ortsdurchfahrt ist insgesamt die höchste Dringlichkeit erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 329	
Bezeichnung	Ostumfahrung Göppingen als Verbindung B 297 - L 1219 - B 10
Streckenlänge	6,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	900 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	4.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	12.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	45 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

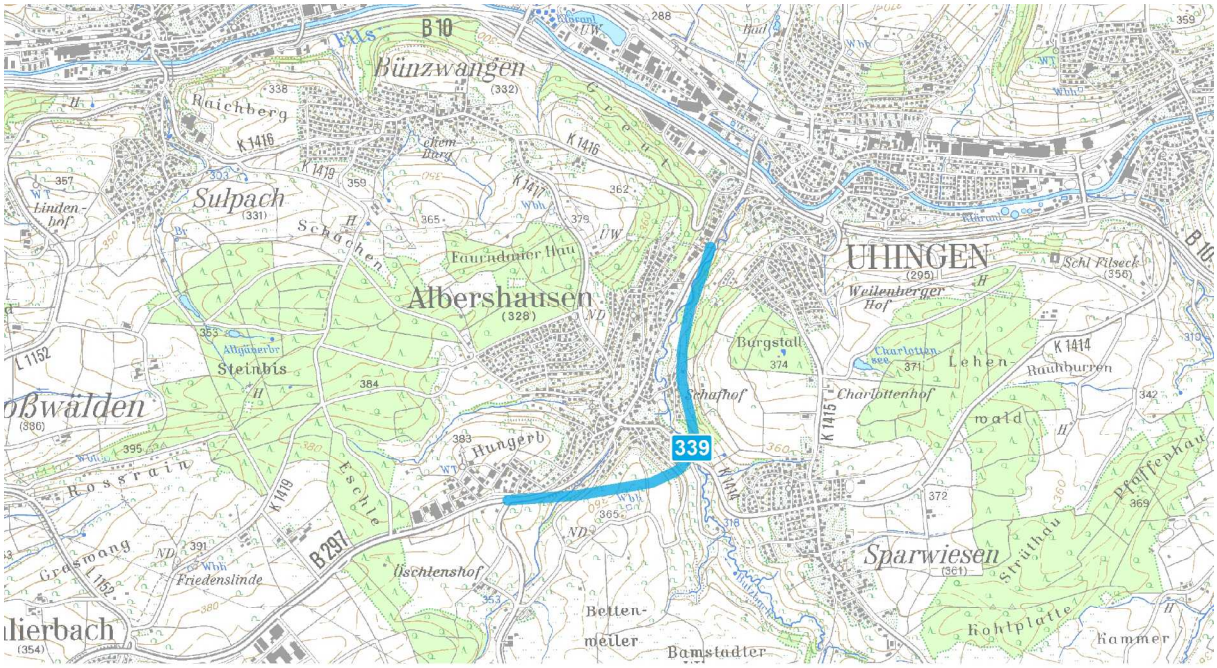
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	2,25 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-5 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet

	"Vorlang der mittleren Schwäbischen Alb". Auf der bisherigen Planungsgrundlage sind durch die Maßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des EU-Vogelschutzgebietes zu erwarten. Beim weiteren Planungsfortgang sind im Rahmen der artenschutzrechtlichen Betrachtungen die Hinweise auf Vorkommen auf Fledermäuse, Haselmaus Totholkäfer, Zauneidechse sowie Gelbbauchunke zu berücksichtigen (Hinweise vom LRA Göppingen). Die Straße quert die Fils und deren Zuflüsse, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	nicht bekannt

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	nicht bekannt

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Stadt und der Landkreis Göppingen beabsichtigen, Teile des vorhandenen Gemeindeverbindungswegs zwischen dem Krettenhof bei Birenbach und der L 1219 „sanft“ auszubauen, damit der Ausbauzustand der heutigen Belastung von rund 3.500 Kfz/Tag gerecht wird. Die Nutzungsbegrenzung auf Pkw, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und die Tonnagebeschränkung von 3,5 t sollen beibehalten werden. Zudem sieht die Stadt lediglich eine Streckenkorrektur im Kreuzungsbereich mit der K 1407 vor, um Bartenbach vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Ziel des „sanften“ Ausbaus ist es aus städtischer Sicht, die existierenden Verkehre ganzjährig sicher abwickeln zu können und dabei Verlagerungseffekte von der B 297 zu vermeiden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 339	
Bezeichnung	B 297 Umfahrung Albershausen
Streckenlänge	2,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	10.800 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	18.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-8.000 €/Tag

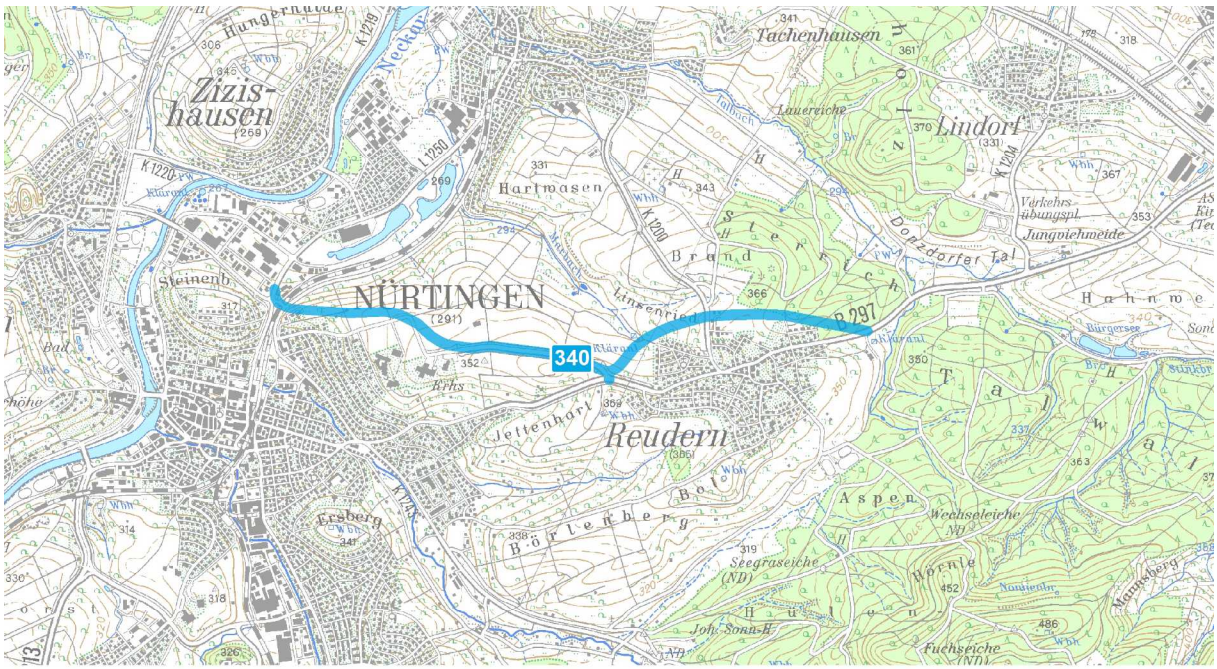
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,28 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+2 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	€/Tag
Lärmkennziffer	-14 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb". Erhebliche

	Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Hinweise auf das Vorkommen von Fledermäusen, Zauneidechsen und Totholzkäfer im Umfeld der Maßnahme (LRA Rems-Murr-Kreis) zu berücksichtigen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Die Maßnahme quert den Butzbach, daher sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	25 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung von Albershausen im Zuge der B 297 war Bestandteil des BVWP 2003. In den BVWP 2030 wurde sie nicht mehr aufgenommen, obwohl sie gemäß der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart einen hohen Nutzen-Kosten-Quotienten von 4,3 erreicht. Die Umfahrung weist eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit auf und trägt zur Vermeidung von Lärm bei. Sie führt zu einer mittleren bis hohen Betroffenheit für Schutzgüter, erfordert eine relativ geringe Flächeninanspruchnahme und bewirkt keine neue Zerschneidung. Insofern ist die höchste Dringlichkeit erkennbar. Bei den weiteren Planungen muss die Maßnahme im Kontext mit den Überlegungen zum Bau von Umfahrungen in Kirchheim u.T. und Nürtingen-Reudern gesehen werden: Bei einer Realisierung aller drei Vorhaben wird die B 297 erheblich an Attraktivität gewinnen, so dass auch Verlagerungen vom parallel verlaufenden Straßenzug B 10 – B 313 ausgelöst werden können. Wegen der dort noch bestehenden Leistungsreserven und unter Würdigung des Ziels, Verkehre in leistungsfähigen Korridoren zu bündeln, um andere Bereiche von Durchgangsverkehren freizuhalten, sollten mit den Umfahrungen entlang der B 297 durch kleinräumige Lösungen vor allem örtliche Probleme gelöst und keine weiteren Verkehre angezogen werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 340	
Bezeichnung	B 297 Umfahrung Nürtingen-Reudern
Streckenlänge	4,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	18.300 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	24.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+12.000 €/Tag

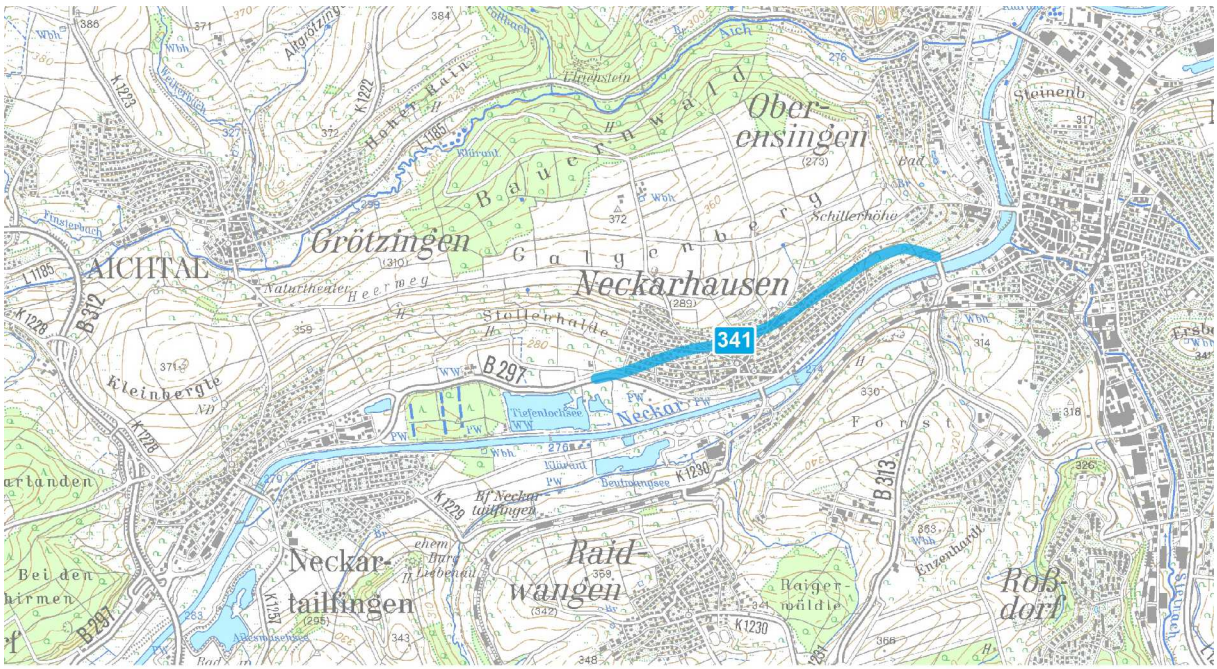
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	14 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	3,28 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-4.300 €/Tag
Lärmkennziffer	-18 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Wasser in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" sowie

	das FFH-Gebiet "Albvorland bei Nürtingen". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Maßnahme quert das LSG "Marbachtal". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit, die Vermeidung von CO2, Schadstoffen und Lärm sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	14 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	40 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung der B 297 von Nürtingen-Reudern ermöglicht eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit und kann zur Vermeidung von CO2, Schadstoffen und Lärm beitragen. Es ist von einer mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern und einer (infolge der Maßnahmenlänge) relativ hohen Flächeninanspruchnahme auszugehen. Vor diesem Hintergrund wurde für eine ortsnahe Umfahrung in der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart mit 4,8 ein hoher Nutzen-Kosten-Faktor ermittelt. Dem Vorhaben kommt die höchste Dringlichkeit zu. Bei den weiteren Planungen muss die Maßnahme im Kontext mit den Überlegungen zum Bau von Umfahrungen in Kirchheim u.T. und Albershausen gesehen werden: Bei einer Realisierung aller drei Vorhaben wird die B 297 erheblich an Attraktivität gewinnen, so dass auch Verlagerungen vom parallel verlaufenden Straßenzug B 10 – B 313 ausgelöst werden können. Wegen der dort noch bestehenden Leistungsreserven und unter Würdigung des Ziels, Verkehre in leistungsfähigen Korridoren zu bündeln, um andere Bereiche von Durchgangsverkehren freizuhalten, sollten mit den Umfahrungen entlang der B 297 durch kleinräumige Lösungen vor allem örtliche Probleme gelöst und keine weiteren Verkehre angezogen werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 341	
Bezeichnung	B 297 Umfahrung Nürtingen-Neckarhausen
Streckenlänge	1,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	55 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.300 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	20.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	29.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+58.000 €/Tag

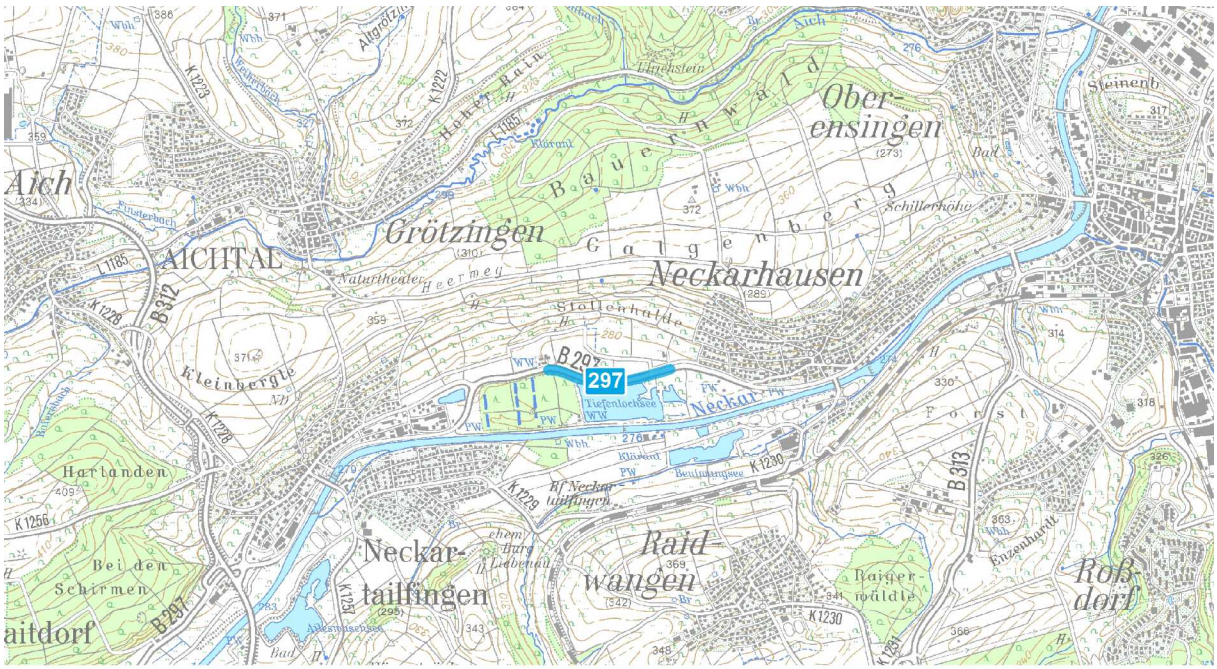
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	14 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	15,40 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+13.200 €/Tag
Lärmkennziffer	-16 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße

	wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit, die Vermeidung Lärm sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt, aber auch eine Zunahme an Schadstoffemissionen gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	100 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Einer Anregung der Stadt Nürtingen folgend wurde bei den Arbeiten zur Fortschreibung des RVP eine Umfahrung des Stadtteils Neckarhausen geprüft. Diese kann eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit mit einer hohen relativen Entlastung bestehender Innerortsstraßen erreichen. Zudem ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Reduzierung von Verkehrslärm feststellbar. Gleichzeitig muss aber auch mit höheren Schadstoffemissionen gerechnet werden. Die vergleichsweise geringe Betroffenheit von Schutzgütern ist darauf zurückzuführen, dass mangels Informationen über einen konkreten Trassenverlauf eine Variante mit einem größeren Tunnelstreckenanteil angenommen wurde. Bei längeren oberirdischen Streckanteilen wären die Eingriffe in Schutzgüter voraussichtlich umfangreicher. Die hohe Verkehrsbelastung auf der bestehenden B 297 rechtfertigt die Einstufung als Maßnahme zur Trassenfreihaltung.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 297	
Bezeichnung	B 297 Umfahrung Neckartailfingen (2. BA)
Streckenlänge	0,8 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	17.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	30 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	1 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	1
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Komplettierung des Ausbaus der B 297 östlich von Neckartailfingen (2. BA der Umfahrung von Neckartailfingen) konnte bei den Arbeiten zum RVP nur eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit festgestellt werden. Da der betreffende Streckenabschnitt voll funktionsfähig ist, ist im regionalen Maßstab kein Bedarf erkennbar.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 343	
Bezeichnung	B 312 beidseitiger Anschluss der L 1185 bei Aichtal
Streckenlänge	0,4 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	2.700 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	11.500 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,7 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.000 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	80 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

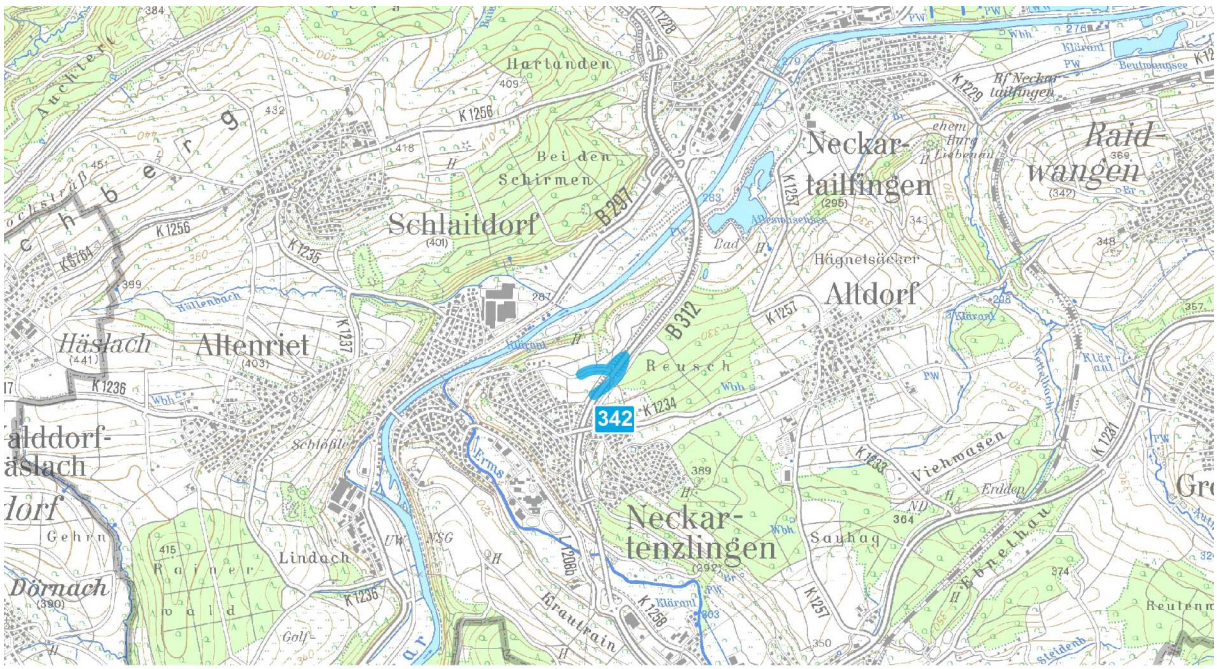
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	8 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	18,30 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität in geringem Umfang zu erwarten.

	Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang steht eine mittlere verkehrliche Wirkung gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch einen beidseitigen Anschluss der L 1185 an die B 312 bei Aichtal wird für den Stadtteil Aichtal-Grötzingen eine ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an das Bundesfernstraßennetz geschaffen. Diese Anbindung erreicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit bei einer niedrigen bis mittleren Betroffenheit von Schutzgütern. Vor allem in Aichtal-Aich werden die L 1185 und K 1225 entlastet und dadurch städtebauliche Entwicklungspotenziale eröffnet. Es ist ein weiterer Bedarf erkennbar. Die für die Anbindungsrampen erforderlichen Flächen sollten freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 342	
Bezeichnung	B 312 Teilanschluss östlich des Baugebietes „Hinter Holz“ in Neckartenzlingen
Streckenlänge	0,8 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	4.700 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	5.100 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	6.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

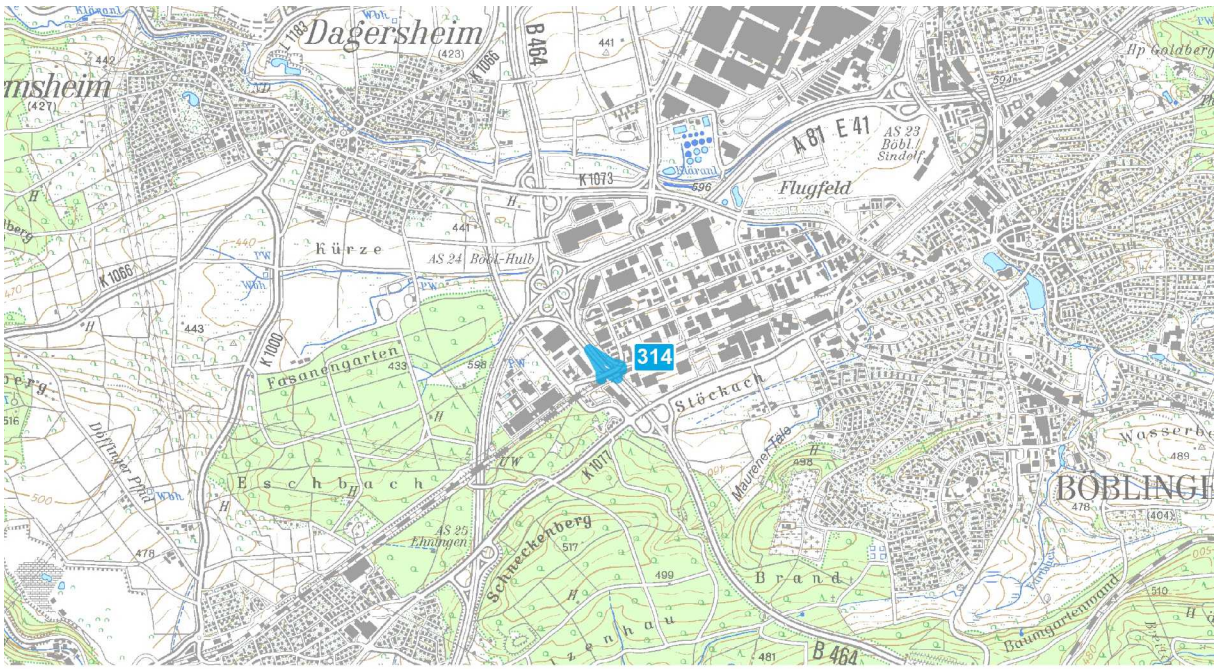
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	17,40 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-34 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in geringem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das LSG "Neckar-, Erms-

	und Autmuttal im Verwaltungsraum Neckartenzlingen". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	3 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Neckartenzlingen ist ein Teilanschluss an die B 312 angedacht, um das Baugebiet „Hinter Holz“ ohne Nutzung bestehender innerörtlicher Straßen an die B 312 anbinden zu können. Die Maßnahme erreicht mittlere verkehrliche Wirkungen bei einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern. Die Folgen eines neuen Anschlusses für den Verkehrsfluss auf der B 312 sind noch nicht geklärt. Da keine Verkehrsrelationen von zentralen Orten über den neuen Anschluss verlaufen, weist dieser allenfalls eine nachrangige Funktion für den regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III auf. Das Vorhaben stellt somit ein wichtiges lokales Projekt dar.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 314	
Bezeichnung	Böblingen, Anschluss Böblingen-Hulb (Hans-Klemm-Straße) an die B 464
Streckenlänge	0,7 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	3.100 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	19.600 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,2 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

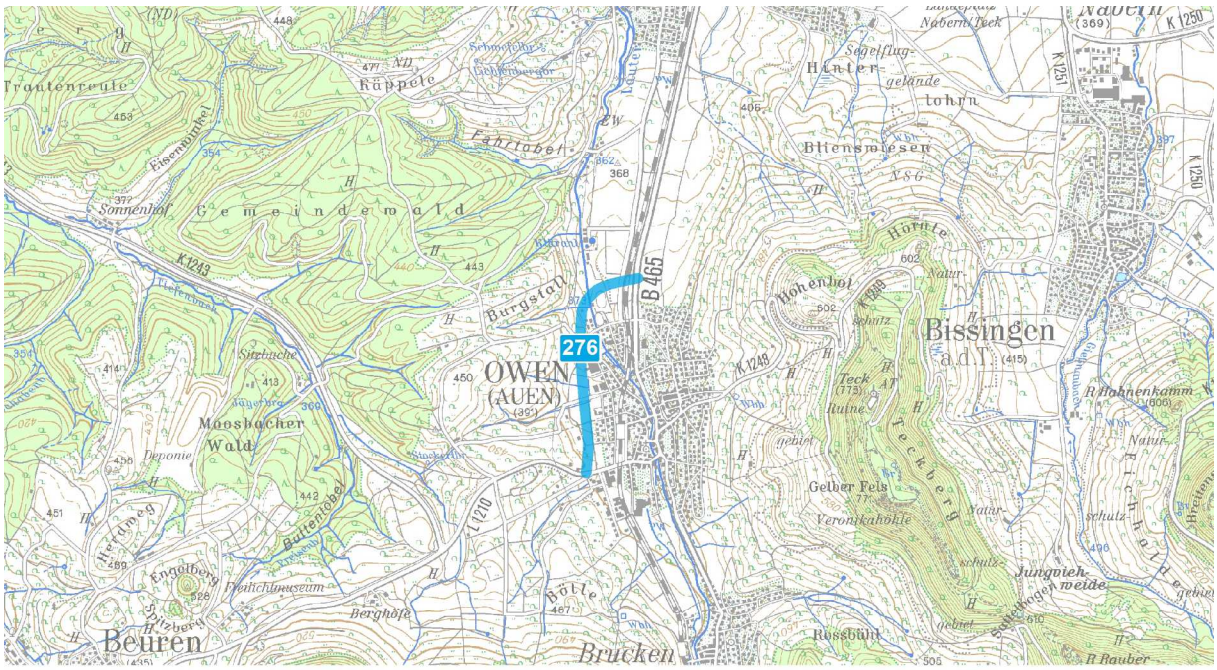
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	3 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,16 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-4 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Klima/Luft und Wasser zu erwarten. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigun-

	gen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie eine nachrangige Funktion für regionalbedeutsame Verkehre gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	2 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch einen Anschluss der Hans-Klemm-Straße an die B 464 kann das Gewerbegebiet Böblingen-Hulb effektiver als heute (über die Schickardstraße) an das regionalbedeutsame Straßennetz angebunden werden. Die Direktanbindung an die B 464 weist eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit auf, wobei die drei Knotenpunkte der K 1077 mit den beiden Rampen zur B 464 und der Schickardstraße entlastet werden können. Die technische Machbarkeit dieser Maßnahme ist noch nicht geklärt. Dies gilt ebenso für die Folgen eines neuen Anschlusses für den Verkehrsfluss auf der B 464. Die neue Anbindung würde nur eine kleine Zahl an Schutzgütern betreffen und relativ wenig Fläche in Anspruch nehmen. Sie dient vorrangig der Verbesserung der lokalen Verkehrsverhältnisse und hat eine allenfalls nachrangige Bedeutung für regionalbedeutsame Verkehre.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 276	
Bezeichnung	B 465 Umfahrung Owen
Streckenlänge	1,6 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	13.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	20.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	6.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+12.000 €/Tag

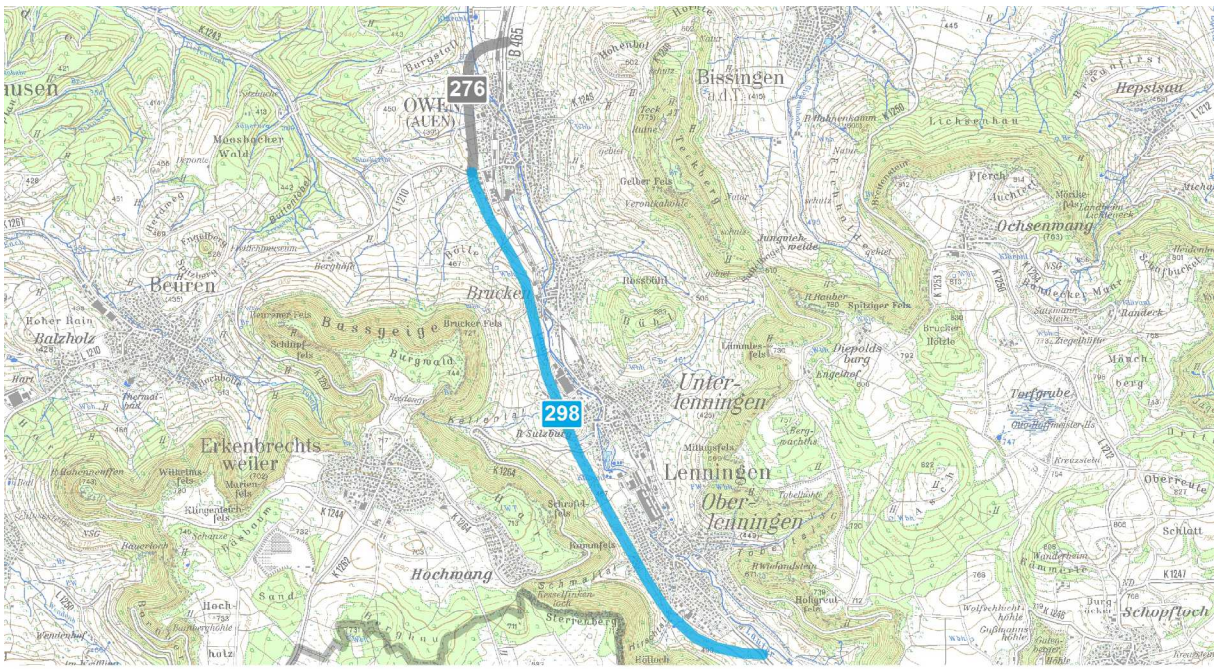
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	10,35 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	0 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+18.700 €/Tag
Lärmkennziffer	-14 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen

	werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Schwarzmilans (nördlich Owen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert die Lauter dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in großem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	20 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine 2-streifige Umfahrung von Owen im Zuge der B 465 ergab die volkswirtschaftliche Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart mit 5,1 einen hohen Nutzen-Kosten-Indikator. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist diese Maßnahme als vordringlicher Bedarf eingestuft. Sie ermöglicht bei einer relativ geringen Flächeninanspruchnahme und einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Zudem trägt sie zur Vermeidung von Verkehrslärm und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Es liegen keine Alternativrouten für das Lenninger Tal vor, so dass für eine Umfahrung von Owen auch aufgrund der hohen Belastung der Ortsdurchfahrt die höchste Dringlichkeit gegeben ist. Dies gilt insbesondere für den nördlichen Abschnitt, der infolge der Durchgangsverkehre von und nach Lenningen (über die B 465) und Beuren (über die L 1210) die stärksten Belastungen aufweist.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 298	
Bezeichnung	B 465 Umfahrung Lenningen
Streckenlänge	5,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	14.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	37.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-14.000 €/Tag

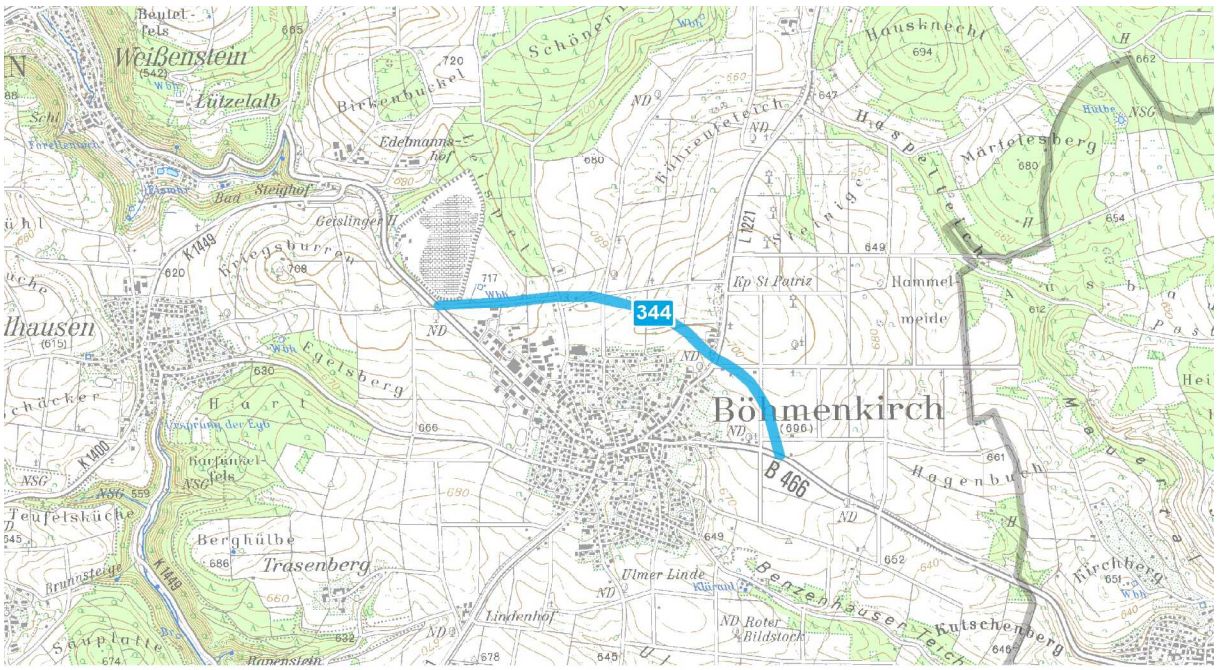
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	19 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	3,23 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-7.200 €/Tag
Lärmkennziffer	-34 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vor-

	land der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert das Vogelschutzgebiet "Mittlere Schwäbsiche Alb" sowie das FFH-Gebiet " Hohenneuffen, Jusi und Bassgeige". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilans (am Sterrenberg südlich von Lenningen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert die LSG "Lenningen", "Albtrauf Oberlenningen" und "Owen". Die Straße quert die Zuflüsse der Lauter, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Im Maßnahmenbereich befindet sich ein regional bedeutsames Kulturdenkmal (Ruine Sulzburg). Die Belange des Umgebungsschutzes sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	17 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	50 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung von Owen (Nr. 276) könnte im Süden durch eine Umfahrung von Lenningen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von Brucken, Unterlenningen und Oberlenningen fortgesetzt werden. Die Maßnahme ist (auch wegen der Gesamtlänge der Ortsdurchfahrten) verkehrlich hoch wirksam und dient der Vermeidung von Schadstoffen und Lärm. Dennoch ist infolge der im Lenninger Tal in Richtung Süden deutlich abnehmenden Verkehrsmengen und der topographischen wie landschaftlichen Situation sowie der hohen Betroffenheit von Schutzgütern für eine Umfahrung von Lenningen allenfalls ein weiterer Bedarf erkennbar. Geeignete Trassen sollten dennoch vorsorglich freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 344	
Bezeichnung	B 466 Umfahrung Böhmenkirch
Streckenlänge	2,8 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.800 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	11.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-14.000 €/Tag

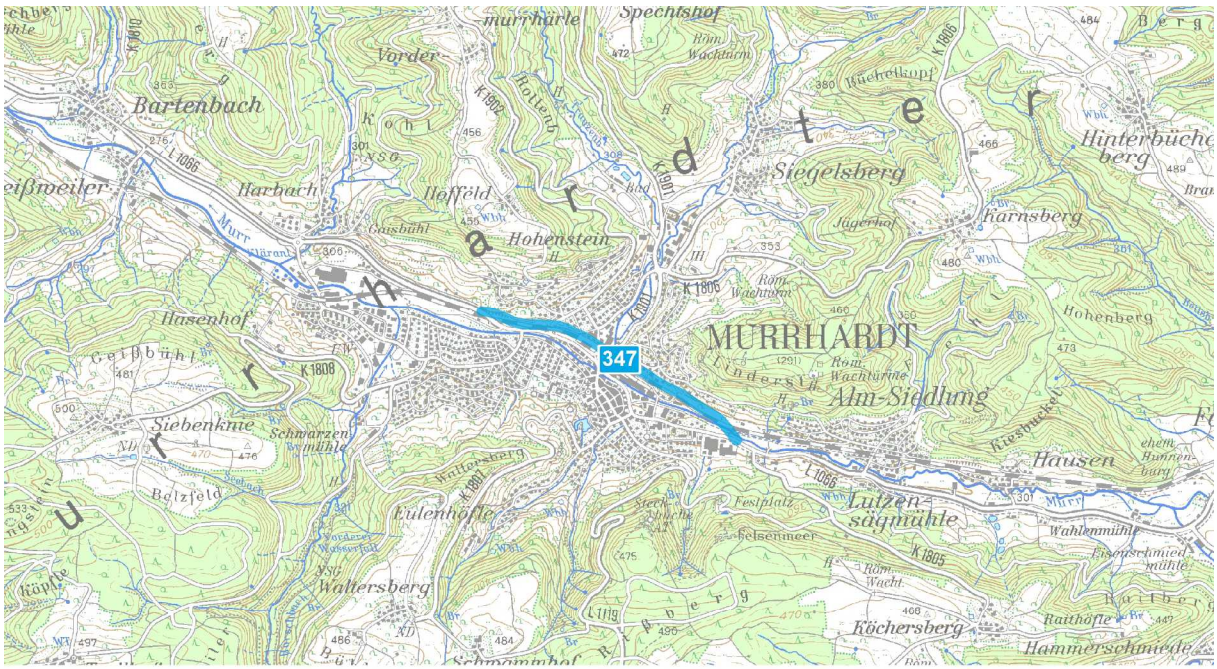
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	10 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	3,62 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+2 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-6.800 €/Tag
Lärmkennziffer	-18 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße

	wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Im Auswirkungsbereich der Maßnahme befindet sich ein regional bedeutsames Kulturdenkmal (Kapelle St. Patriz mit Kreuzweg). Die Belange des Umgebungsschutzes sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, eine Durchschneidung des Kreuzweges ist nach Angaben des Landesamtes für Denkmalschutz zu vermeiden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Vermeidung Lärm und Schadstoffen sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	10 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	9 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch eine 2-streifige Umfahrung von Böhmenkirch im Zuge der B 466 können die derzeitige Ortsdurchfahrt deutlich entlastet und die Verkehrsverhältnisse in der Ortsmitte erheblich verbessert werden. Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Projekt des vordringlichen Bedarfes genannt. In der volkswirtschaftlichen Bewertung i. A. des Verbandes Region Stuttgart wurde ein sehr hoher Nutzen-Kosten-Indikator von 6,8 ermittelt. Der geringen bis mittleren Betroffenheit von Schutzgütern stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Vermeidung von Lärm und Schadstoffen gegenüber. Bei der konkretisierenden Trassenplanung sollte eine neue Zerschneidungswirkung möglichst vermieden werden. Aufgrund der hohen Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt kommt einer Umfahrung von Böhmenkirch die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 347	
Bezeichnung	L 1066 Umfahrung Murrhardt
Streckenlänge	1,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	11.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	15.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	12.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

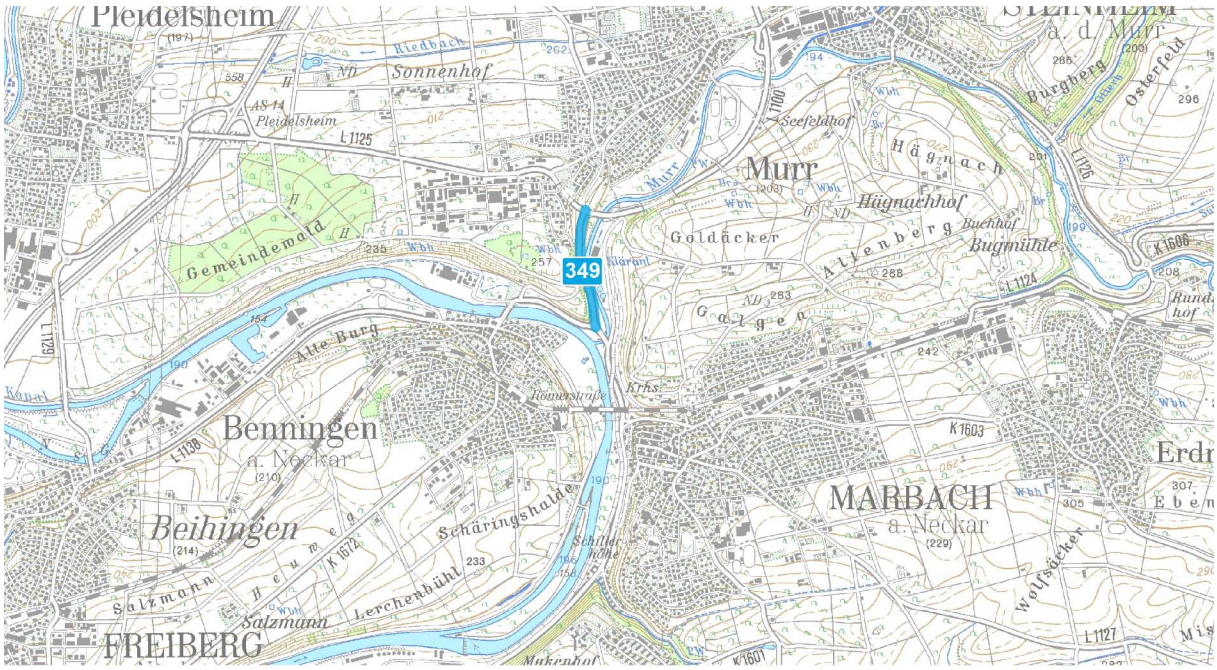
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	8,27 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-7 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme liegt teilweise in HQ100-Flächen

	der Murr. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine geringe verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	15 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Umfahrung im Zuge der L 1066 von Murrhardt kommt in Anbetracht der topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten lediglich eine ortsnahe Lösung in Betracht. Bei den Arbeiten zum RVP wurde eine 2-streifige Trasse in nördlicher Parallellage zur Bahnstrecke untersucht. Diese erzeugt eine insgesamt geringe verkehrliche Wirksamkeit, wobei der Stadtkern mit hoher Effektivität entlastet werden kann. Es ist von einer mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern auszugehen. Ein weiterer Bedarf ist erkennbar. Die Trasse sollte freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 349	
Bezeichnung	L 1100 Ausbau Murr - Marbach a.N.
Streckenlänge	1,5 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	27.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,7 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	7.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	30 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

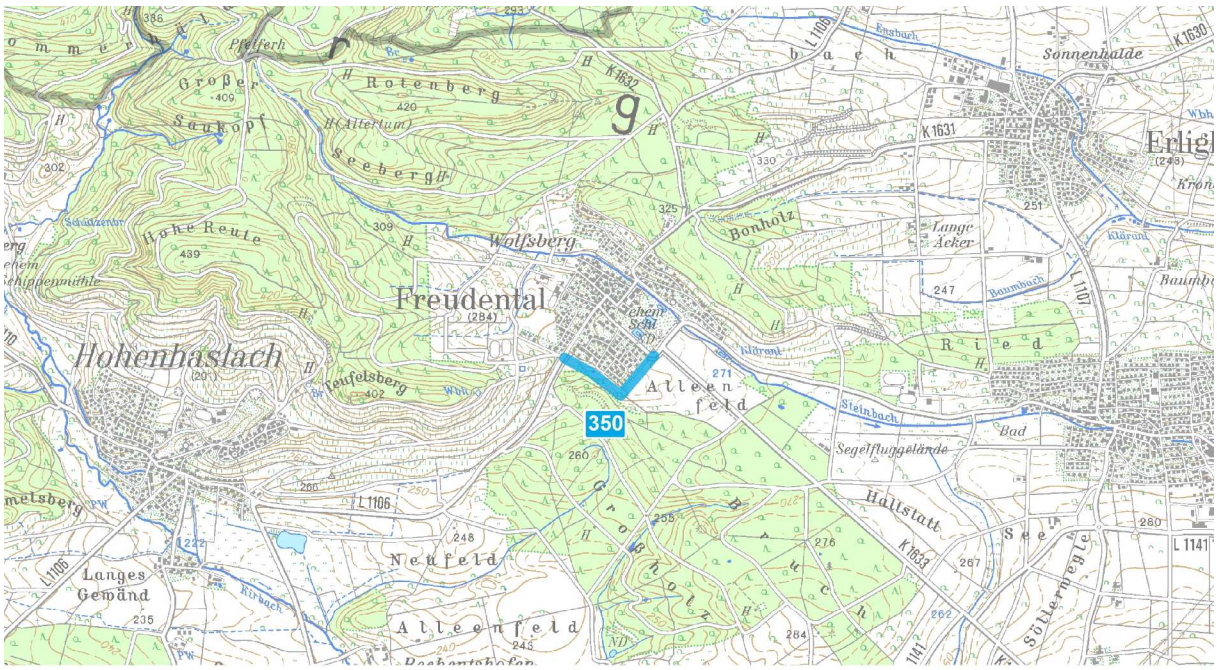
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-9 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme quert die LSG "Murrauer unterhalb

	Steinheim" und quert die Murr, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	12 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Verbesserung der Straßenverbindung Marbach a.N. – Murr über die L 1100 wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Lösungen diskutiert. Der in den Szenarien betrachtete Ausbau der L 1100 zwischen der Knotenpunkten „Oehler-Kreuzung“ und „Bergkelter-Kreuzung“ mit einem Ausbau dieser Knoten ermöglicht eine mittlere verkehrliche Wirkung. Den in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit erkennbaren, im regionalen Vergleich mittleren, Engpässen kann entgegengewirkt und Ortsdurchfahrten können entlastet werden. Daraus resultiert ein großes Potenzial zur Vermeidung von Verkehrslärm innerorts. Insofern weist eine Verbesserung der Straßenverbindung Marbach a.N. – Murr über die L 1100 eine hohe Dringlichkeit auf, die notwendigen Flächen sollten freigehalten werden. Als sinnvolle Ergänzung bzw. Fortsetzung der untersuchten Maßnahme Nr. 349 kommt auch einer Ertüchtigung der L 1100 im südlich anschließenden Bereich bei Marbach a. Neckar zwischen den Einmündungen Eichgraben (westlich der Schillerhöhe) und L 1138 (von / nach Benningen), und hierbei insbesondere einem bedarfsgerechten Ausbau der Einmündungen und Kreuzungen mit optimaler Signalisierung, eine hohe Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 350	
Bezeichnung	L 1106 Umfahrung Freudental
Streckenlänge	0,8 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	10.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

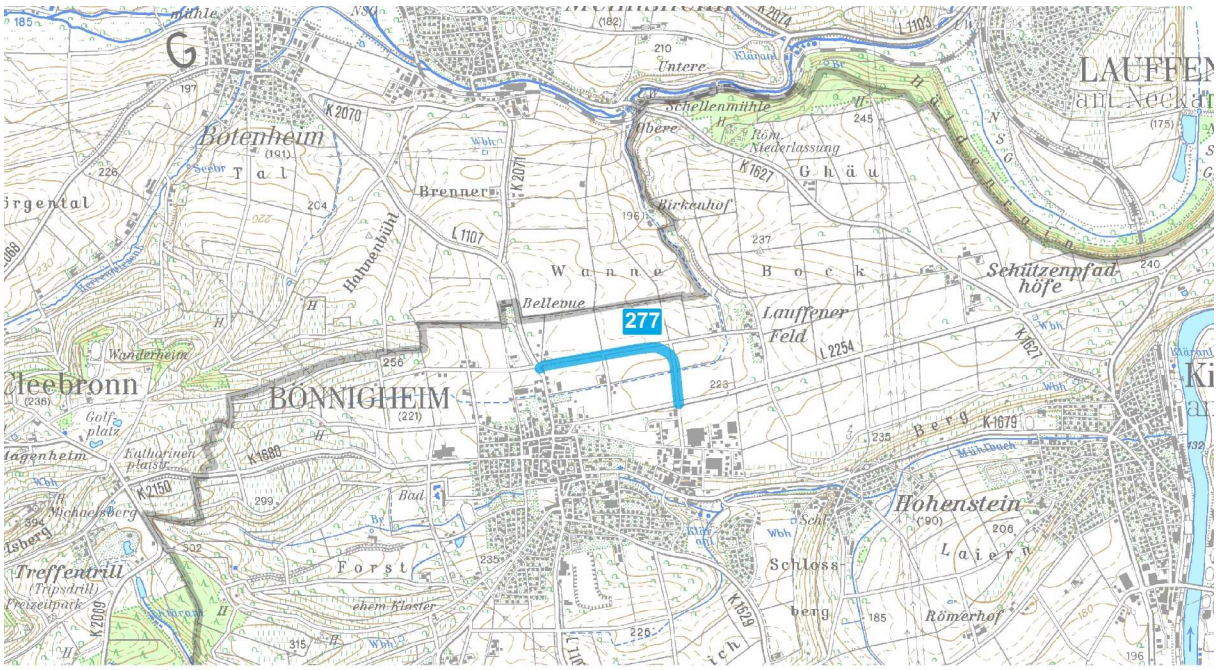
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	18 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	22,76 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-2 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Wasser zu erwarten. Die Maßnahme quert das FFH- und Vogelschutz-gebiet "Stromberg". Erhebliche Beeinträchtigungen

	können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Anhand der Bestandsdaten ist derzeit eine Überschreitung von Erheblichkeitsschwellen nicht auszuschließen (Ausnahmeprüfung!). Die Maßnahme quert die LSG "Ausläufer des Stromberges um Bönnigheim, Erligheim, Freudental, Löchgau und Kleinsachsenheim" und "Stromberg". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	4 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Freudental bestehen Überlegungen zum Bau einer ortsnah geführten Südostumfahrung im Zuge der L 1106. Diese Maßnahme ermöglicht eine geringe verkehrliche Wirksamkeit mit relativ geringer Entlastung der Ortsdurchfahrt. Dem steht eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern gegenüber. Es ist somit nur ein weiterer Bedarf erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 277	
Bezeichnung	L 1107 Umfahrung Bönnigheim
Streckenlänge	1,2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	8.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	50 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

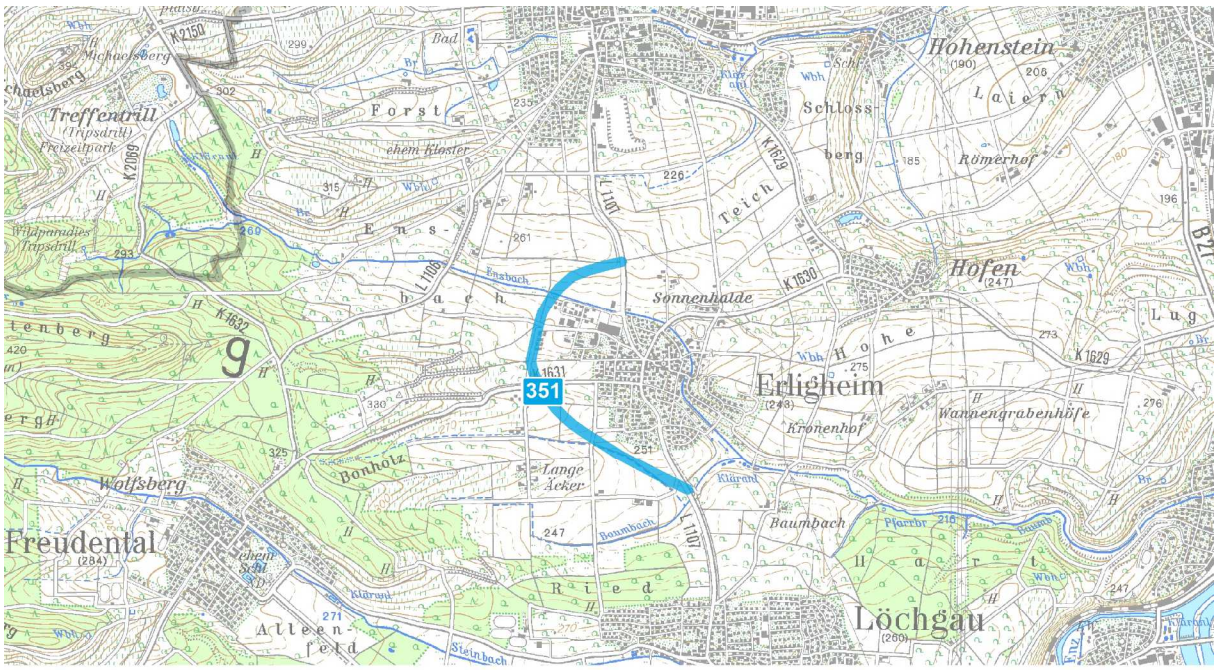
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	8 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,54 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-12 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Landschafts-bild/Erholung, Kulturlandschaft/Sachgüter und Boden zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße

	wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	6 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung der L 1107 von Bönnigheim erreicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Die Flächeninanspruchnahme der Maßnahme ist relativ gering, die untersuchte Trasse ist mit einer geringen bis mittleren Betroffenheit von Schutzgütern verbunden. Um einen Lösungsbeitrag für die Probleme entlang der L 1107 leisten zu können, sollte eine mit Kirchheim a. N. (Nr. 274) abgestimmte, gemeinsame Lösung verfolgt werden, mit der Verkehre aus dem nördlich angrenzenden Zabergäu bereits frühzeitig von der L 1107 auf die B 27 und weiter auf die A 81 gelenkt werden können.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 351	
Bezeichnung	L 1107 Umfahrung Erligheim
Streckenlänge	2,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	14.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	18.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	6.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

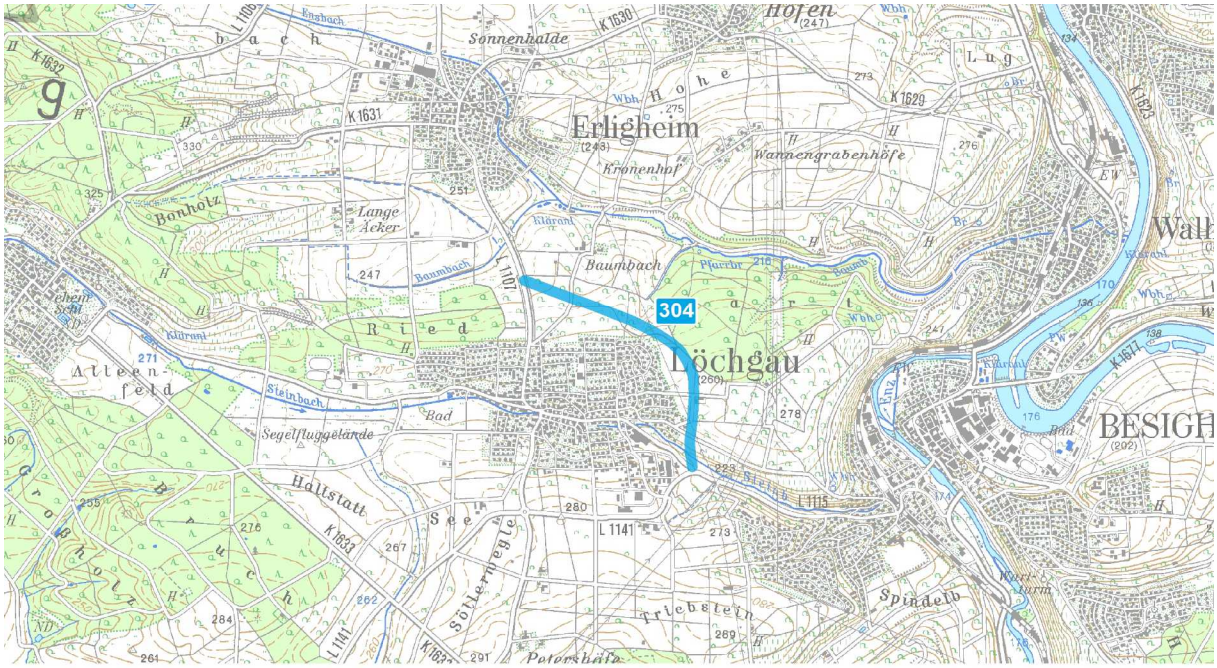
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,31 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-12 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße

	wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Die Maßnahme tangiert das LSG "Ausläufer des Stromberges um Bönnigheim, Erligheim, Freudental, Löchgau und Kleinsachsenheim". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	13 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Entlastung für Erligheim durch eine Umfahrung der L 1107 weist eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie eine mittlere Flächeninanspruchnahme und Betroffenheit von Schutzgütern auf. Es ist ein weiterer Bedarf erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 304	
Bezeichnung	L 1107 Nordost-Umfahrung Löchgau
Streckenlänge	1,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.900 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	6.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	21.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	50 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	11.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

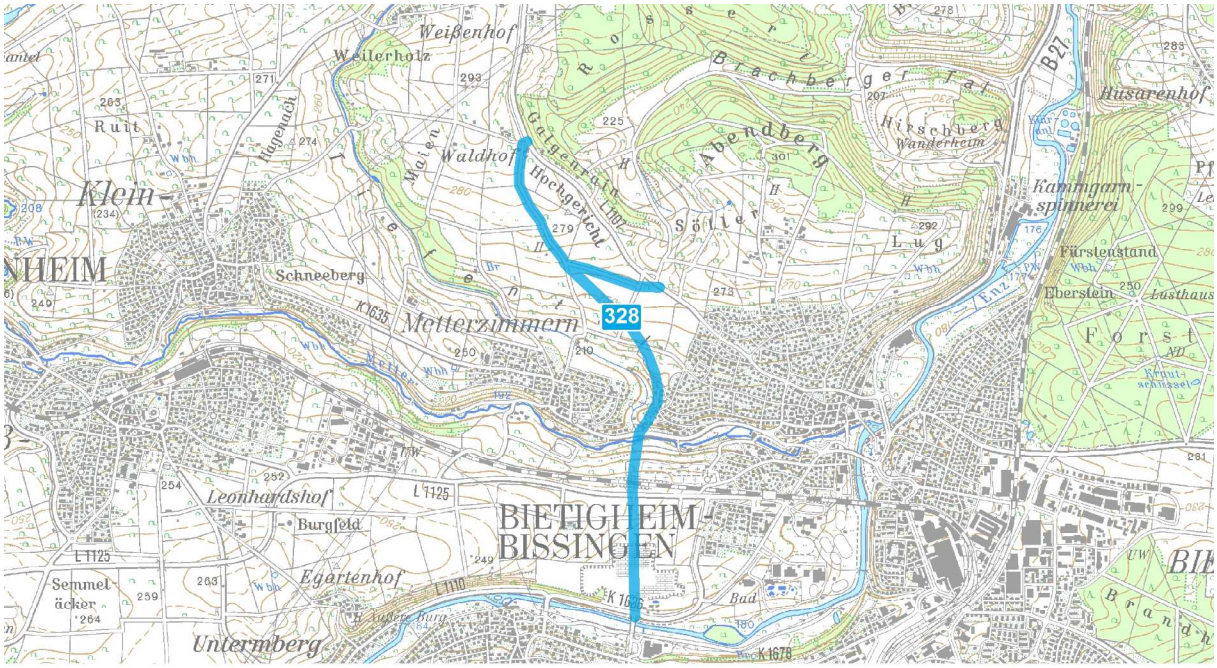
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,72 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-11 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flä-

	chenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Die Maßnahme quert das LSG "Baumbachtal". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	10 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für Löchgau wurde eine Ergänzung der bestehenden Südostumfahrung durch eine Nordostumfahrung von der L 1115 zur L 1107 untersucht. Die Maßnahme ermöglicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit bei einer mittleren Flächeninanspruchnahme und ebenso mittleren Betroffenheit von Schutzgütern. Es besteht ein weiterer Bedarf.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 328	
Bezeichnung	Bietigheim-Bissingen Westumfahrung ortsnah
Streckenlänge	4,2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	16.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	39.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	17.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

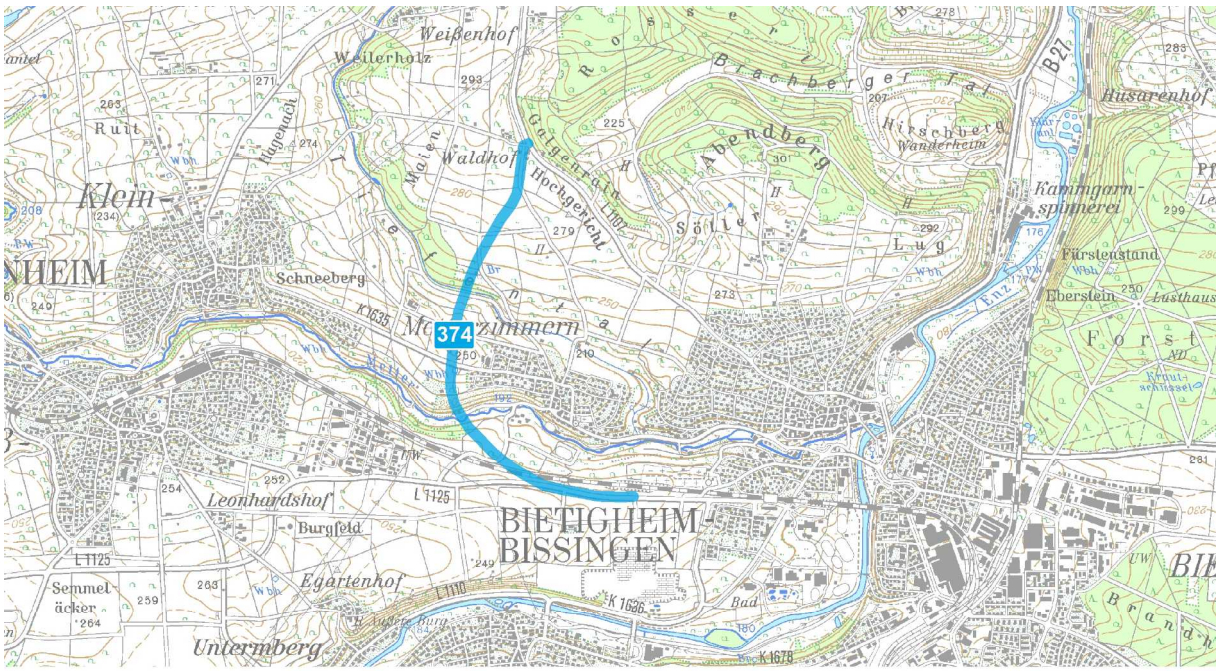
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	20 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,78 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-28 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das FFH-Gebiet "Strohgäu und unteres Enztal". Erhebliche Beeinträchtigun-

	gen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Anhand der Bestandsdaten ist derzeit eine Überschreitung von Erheblichkeitsschwellen nicht auszuschließen (Ausnahmeprüfung!). Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilan (nördlich von Metterzimmern) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert das LSG "Unteres Metter- und Tiefental" sowie die Metter, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit, eine Engpassbeseitigung sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	45 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Bietigheim-Bissingen bestehen Überlegungen zu einer Westtangente, die u. a. den Durchgangsverkehr zwischen der L 1107 im Nordosten und der B 27 im Südwesten aufnehmen soll. In den Szenarien wurden zwei alternative Trassen betrachtet: Die ortsnahe Variante stellt eine östlich von Metterzimmern verlaufende Verbindung zwischen der L 1107 und der L 1110 dar, die ortsferne Trasse umfährt Metterzimmern im Westen und verbindet die L 1107 mit der L 1125. Die Anbindung an die B 27 erfolgt bei beiden Varianten über die K 1671 nahezu anbaufrei. Beide Varianten erzielen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und hohe Beiträge zur Lärmvermeidung. Mit beiden Trassen kann ein Beitrag zur Engpassbeseitigung (B 27 und L 1107 in Bietigheim-Bissingen geleistet werden. Auch im Hinblick auf die Betroffenheit von Schutzgütern und die Flächeninanspruchnahme sind beide Varianten ähnlich zu bewerten. Aufgrund der ermittelten Wirkungen kommt einer Westtangente die höchste Dringlichkeit zu. Dies gilt aufgrund der sehr ähnlichen Wirkungen für beide Varianten. Zur Festlegung auf eine Vorzugsvariante wären weitere Detailuntersuchungen erforderlich, die im Rahmen der RVP-Fortschreibung nicht geleistet werden können.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit (für eine Westumfahrung)**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 374	
Bezeichnung	Bietigheim-Bissingen Westumfahrung ortsfern
Streckenlänge	4,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	13.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	36.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	15.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

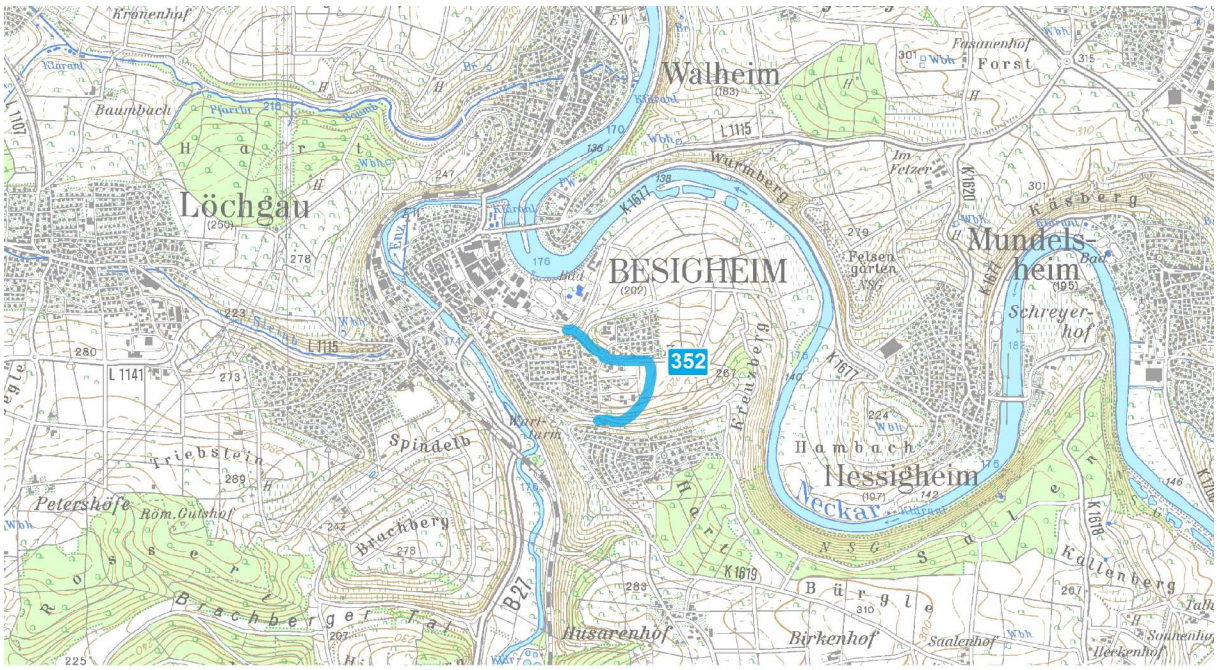
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	19 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,65 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-23 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das FFH-Gebiet "Strohgäu und unteres Enztal". Erhebliche Beeinträchtigun-

	gen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Anhand der Bestandsdaten ist derzeit eine Überschreitung von Erheblichkeitsschwellen nicht auszuschließen (Ausnahmeprüfung!). Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilan (nördlich von Metterzimmern) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert das LSG "Unteres Metter- und Tiefental" sowie die Metter, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit, eine Engpassbeseitigung sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	30 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Bietigheim-Bissingen bestehen Überlegungen zu einer Westtangente, die u. a. den Durchgangsverkehr zwischen der L 1107 im Nordosten und der B 27 im Südwesten aufnehmen soll. In den Szenarien wurden zwei alternative Trassen betrachtet: Die ortsnahe Variante stellt eine östlich von Metterzimmern verlaufende Verbindung zwischen der L 1107 und der L 1110 dar, die ortsferne Trasse umfährt Metterzimmern im Westen und verbindet die L 1107 mit der L 1125. Die Anbindung an die B 27 erfolgt bei beiden Varianten über die K 1671 nahezu anbaufrei. Beide Varianten erzielen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und hohe Beiträge zur Lärmvermeidung. Mit beiden Trassen kann ein Beitrag zur Engpassbeseitigung (B 27 und L 1107 in Bietigheim-Bissingen geleistet werden. Auch im Hinblick auf die Betroffenheit von Schutzgütern und die Flächeninanspruchnahme sind beide Varianten ähnlich zu bewerten. Aufgrund der ermittelten Wirkungen kommt einer Westtangente die höchste Dringlichkeit zu. Dies gilt aufgrund der sehr ähnlichen Wirkungen für beide Varianten. Zur Festlegung auf eine Vorzugsvariante wären weitere Detailuntersuchungen erforderlich, die im Rahmen der RVP-Fortschreibung nicht geleistet werden können.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit (für eine Westumfahrung)**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 352	
Bezeichnung	L 1113 Umfahrung Besigheim-Schimmelfeld
Streckenlänge	1,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	1.300 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

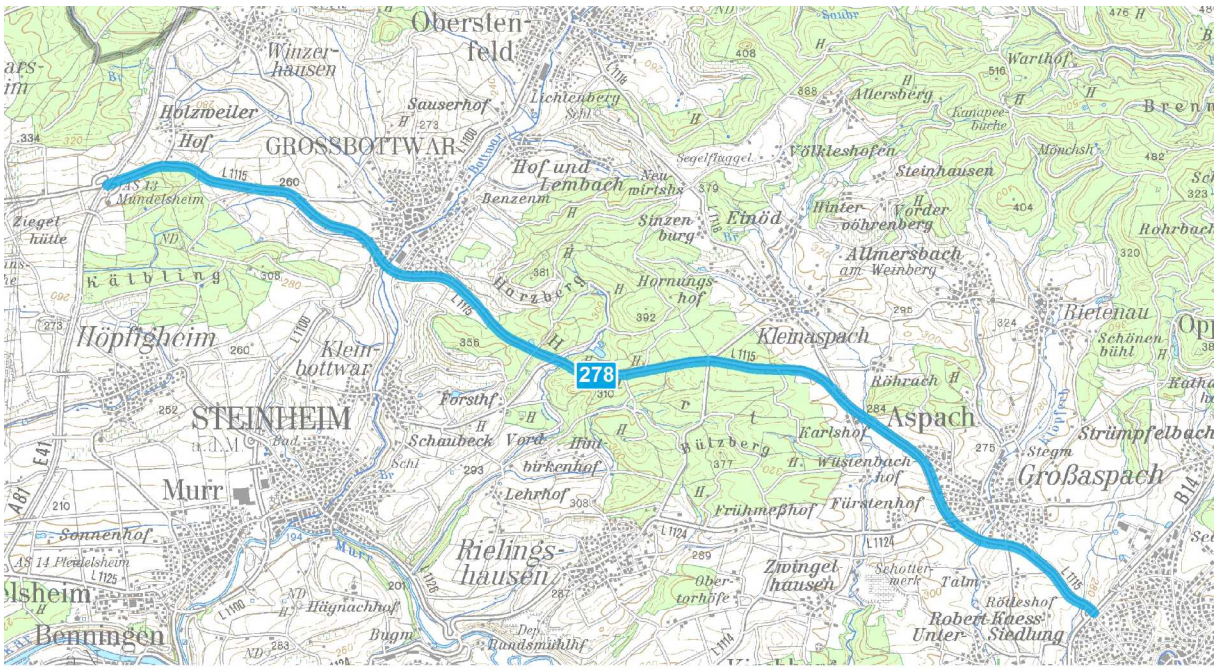
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	11,86 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-5 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Flora/Fauna/Biodiversität sowie Boden zu erwarten.

	Die Maßnahme tangiert das LSG "Neckartal zwischen Hessigheim und Besigheim: Hamberg, Neckarhalde, Hörnle, Häslach und Wasen". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	6 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die verkehrliche Wirksamkeit (ausgedrückt in der Belastungsänderung entlang angebauter Straßen [Kfz*km]) einer Umfahrung der L 1113 von Besigheim-Schimmelfeld ist aufgrund der recht kurzen Ortsdurchfahrt eher gering. Dennoch zeigt die Maßnahme eine hohe Effektivität, da ein Großteil des Verkehrs aus der Ortsdurchfahrt verlagert werden kann. Mit der Maßnahme geht eine mittlere Betroffenheit von Schutzgütern und eine geringe Flächeninanspruchnahme einher. Ein weiterer Bedarf ist erkennbar und die am besten geeignete Trasse sollte freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK100 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 2 4 6 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 278	
Bezeichnung	L 1115 Ausbau Backnang - AS Mundelsheim
Streckenlänge	15,3 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 3 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

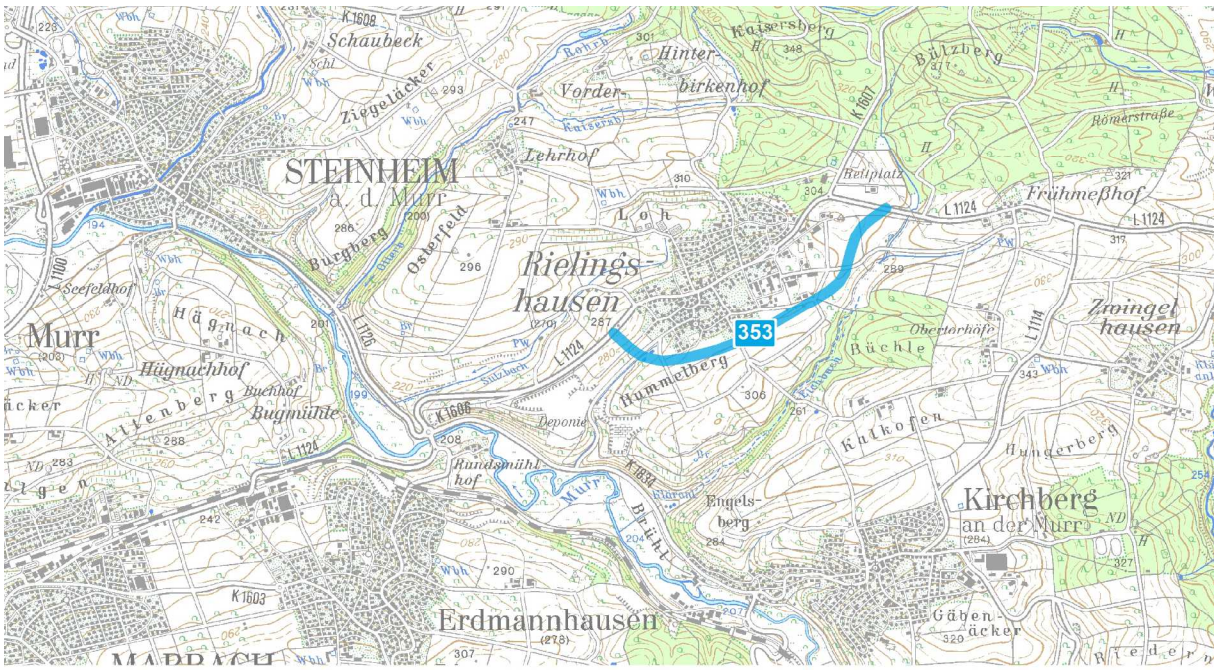
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	18.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	36.800 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,8 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	23.000 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	80 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	14.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	6 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-13 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	1 Ziel
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	3 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	19 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	57 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für den 3-streifigen Ausbau des Autobahnzubringers von Backnang nach Mundelsheim im Zuge der L 1115 ergaben die Verkehrsprognosen zu den Szenarien eine hohe verkehrliche Wirksamkeit. Die Maßnahme bewirkt eine weitere Bündelung von Verkehren auf der L 1115 in Verbindung mit einer Entlastung von Ortsdurchfahrten und einer Reduzierung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen in Siedlungsbereichen. Durch die Schaffung von Überholmöglichkeiten wird zudem die Verkehrssicherheit erhöht. Gleichzeitig werden die Erreichbarkeitsverhältnisse für den nordöstlichen Teil der Region verbessert (u. a. Anbindung des Mittelzentrums Backnang an das Autobahnnetz). Angesichts der prognostizierten Verkehrsbelastungen von annähernd 30.000 Kfz / d (in den Anschlussbereichen an die A 81 und die B 14 darüber) und sehr hoher Schwerverkehrsanteile ist der Ausbau von höchster Dringlichkeit. Der Ausbaubedarf ist von Seiten des Landes Baden-Württemberg durch die Aufnahme des Vorhabens in den Maßnahmenplan Straße zwar grundsätzlich bestätigt, das Kostenvolumen ist jedoch nicht im Maßnahmenplan enthalten. Infolge des Ausbaus ist auch westlich der A 81 mit Mehrbelastungen zu rechnen, in deren Folge ein Bedarf für eine Ertüchtigung der Knotenpunkte und Einmündungen an den Rampen zur A 81 entstehen kann. Dies sollte in den weiteren Planungen berücksichtigt werden
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 353	
Bezeichnung	L 1124 Umfahrung Marbach-Rielingshausen
Streckenlänge	2,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	80 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

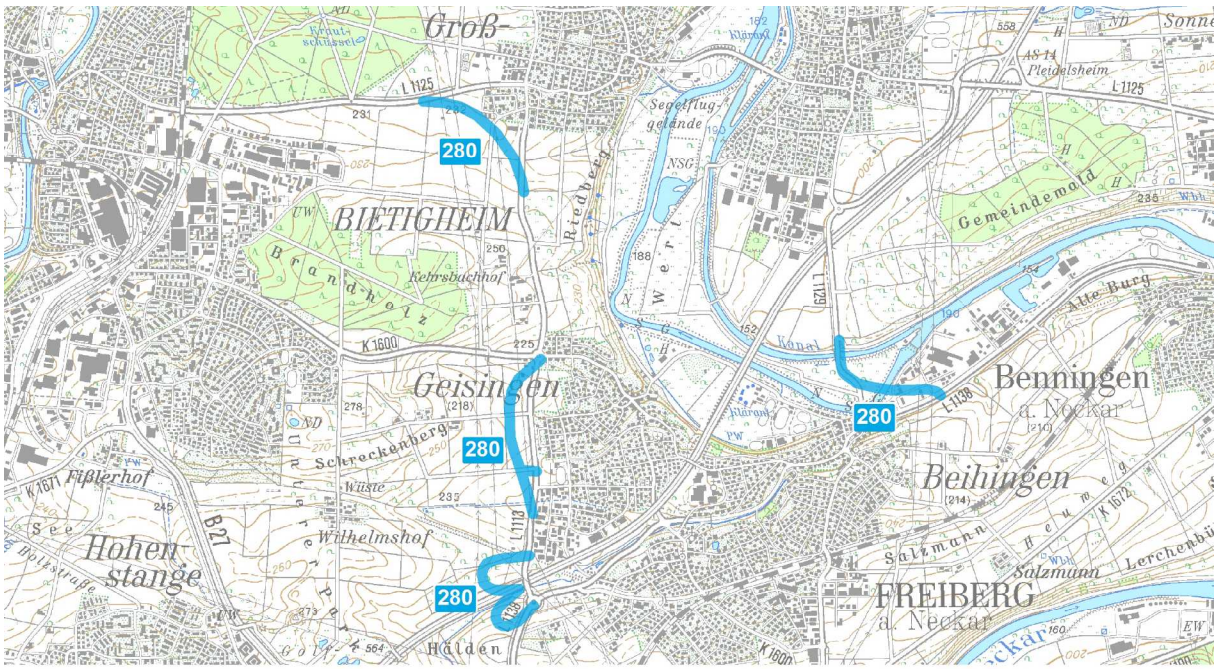
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,71 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-14 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Flora/Fauna/Biodiversität sowie Boden zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungs-

	standes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme tangiert das LSG "Unteres Murrtal". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	9 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch eine ortsnah geführte Südumfahrung der L 1124 von Marbach-Rielingshausen können Durchgangsverkehre vor allem der Relationen Backnang / Aspach - Marbach / Ludwigsburg / Benningen aus der Ortsdurchfahrt des Ortsteiles Rielingshausen herausgehalten werden. Die Maßnahme erreicht bei einer mittleren bis hohen relativen Entlastung der Ortsdurchfahrt insgesamt eine geringe verkehrliche Wirksamkeit. Dem stehen eine mittlere Betroffenheit von Schutzgütern und eine mittlere Flächeninanspruchnahme gegenüber. Es kann somit ein weiterer Bedarf festgestellt werden und eine ortsnahe Trasse sollte freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 280	
Bezeichnung	Ingersheim, Pleidelsheim, Freiberg u. Bietigheim-Bissingen, Stufe 1 des interkomm. Verkehrskonzeptes (Halbanschluss Freiberg, Verlegung L 1113, Teilortsumfahrung Ingersheim, Schwörer-Trasse Freiberg, Lkw-Sperrung entlang L 1125 und in Freiberg)
Streckenlänge	4,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	11.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	negativ
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	39.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	100 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	17.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

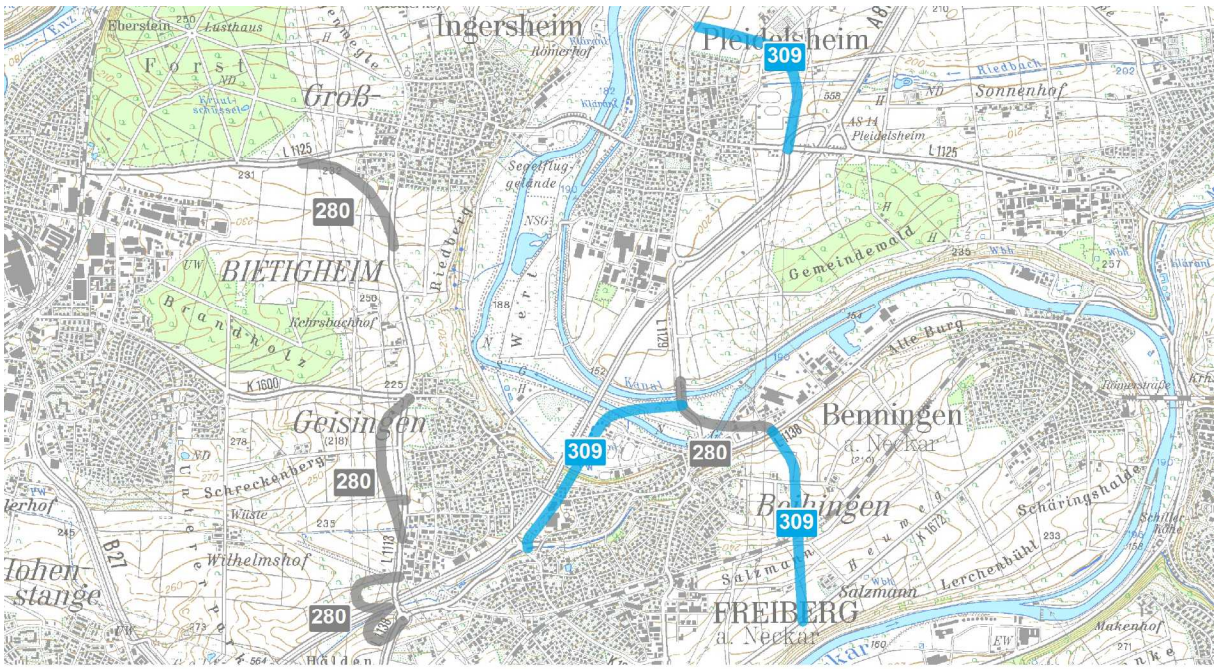
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	19 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,33 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-24 dB * km Innerortsstrecken

Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Das östliche Teilstück der Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Pleidelsheimer Wiesental mit Altneckar" und das FFH-Gebiet "Nördliches Neckarbecken". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Anhand der Bestandsdaten ist derzeit eine Überschreitung von Erheblichkeitsschwellen nicht auszuschließen (Ausnahmeprüfung!). Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen der windkraftsensiblen Vogelarten Schwarz- und Rotmilan (westlich Bietigheim) sowie Kormorane (im NSG Pleidelsheimer Wiesen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert das NSG "Altneckar" sowie die LSG "Enztal zwischen Bietigheim und Besigheim mit Rossert, Brachberg, Abendberg und Hirschberg sowie Galgenfeld, Forst und Brandholz mit Umgebung", "Schloßanlage Monrepos und Seeschloßallee mit Umgebung" sowie "Neckartal zwischen Benningen und Großingersheim mit angrenzenden Gebieten". Die Straße quert außerdem den Neckar dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	15 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	20 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für die Städte und Gemeinden Bietigheim-Bissingen, Freiberg, Ingersheim und Pleidelsheim liegt ein zweistufiges interkommunales Verkehrskonzept vor. Stufe 1 umfasst einen Halbanschluss Freiberg der A 81, eine Verlegung der L 1113 bei Freiberg, eine Teilortsumfahrung von Ingersheim, die so genannte Schwörer-Trasse Freiberg sowie eine Lkw-Sperrung entlang der L 1125 und in Freiberg. Stufe 2 sieht eine Nordostumfahrung von Pleidelsheim und eine Ost- oder Nordwestumfahrung von Freiberg vor. Das Konzept weist eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit auf und kann die Ortsdurchfahrten sehr stark entlasten. Gleichzeitig sind eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern und eine große Flächeninanspruchnahme zu verzeichnen. Bei Stufe 2 ist zudem von einer zusätzlichen Zerschneidungswirkung auszugehen. Baulastträger wäre neben dem Bund für den Halbanschluss vorrangig das Land, das das Konzept jedoch nicht mehr mitträgt. Dennoch bietet das von den Kommunen entwickelte Konzept gute, untereinander abgestimmte Lösungsansätze, deren Trassen (mangels besserer Alternativvorschläge und unter Berücksichtigung der großen Zahl an früher bereits verworfenen Überlegungen) vorsorglich freigehalten werden sollten.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung (für Nr. 280 und 309)**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 309	
Bezeichnung	Ingersheim, Pleidelsheim, Freiberg u. Bietigheim-Bissingen, Stufe 2 des interkomm. Verkehrskonzeptes (Nordostumfahrung Pleidelsheim, Ost- oder Nordwestumfahrung Freiberg) (verkehrliche Kenngrößen beziehen sich auf Stufe 1 und 2 des Konzepts)
Streckenlänge	4,5 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	6.300 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	12.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	86.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	100 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	29.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	3 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

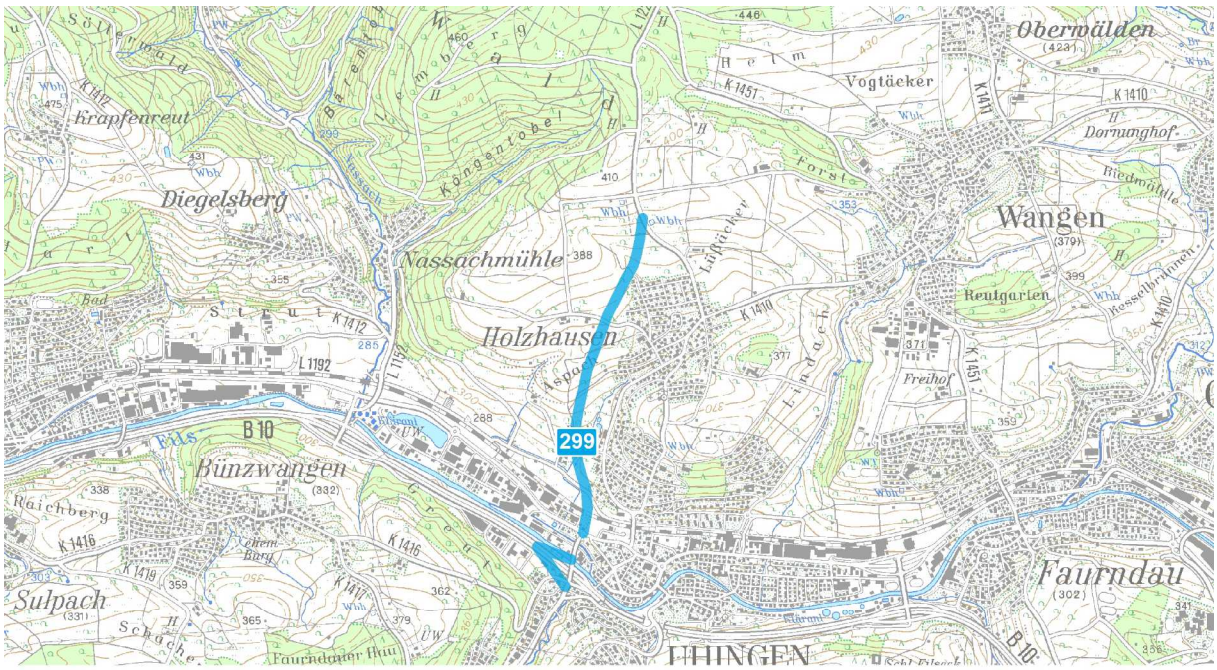
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	18 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,01 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-66 dB * km Innerortsstrecken

Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Das südwestliche Teilstück der Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Pleidelsheimer Wiesental mit Altneckar" und das FFH-Gebiet "Nördliches Neckarbecken". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Anhand der Bestandsdaten ist derzeit eine Überschreitung von Erheblichkeitsschwellen nicht auszuschließen (Ausnahmeprüfung!). Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen der windkraftsensiblen Vogelarten Schwarz- und Rotmilan (westlich Bietigheim) sowie Kormorane (im NSG Pleidelsheimer Wiesen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert das NSG "Altneckar" sowie die LSG "Landschaftsbestandteile der Neckartalaue zwischen Benningen und Freiberg und Landschaftsbestandteile in den Gewannen Steinlanden, Oberer Beihinger Weg und Seelach (4 Teilgebiete)" sowie "Neckartal zwischen Benningen und Großingersheim mit angrenzenden Gebieten". Die Straße quert außerdem den Neckar dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und eine große Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	14 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	15 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für die Städte und Gemeinden Bietigheim-Bissingen, Freiberg, Ingersheim und Pleidelsheim liegt ein zweistufiges interkommunales Verkehrskonzept vor. Stufe 1 umfasst einen Halbanschluss Freiberg der A 81, eine Verlegung der L 1113 bei Freiberg, eine Teilortsumfahrung von Ingersheim, die so genannte Schwörer-Trasse Freiberg sowie eine Lkw-Sperrung entlang der L 1125 und in Freiberg. Stufe 2 sieht eine Nordostumfahrung von Pleidelsheim und eine Ost- oder Nordwestumfahrung von Freiberg vor. Das Konzept weist eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit auf und kann die Ortsdurchfahrten sehr stark entlasten. Gleichzeitig sind eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern und eine große Flächeninanspruchnahme zu verzeichnen. Bei Stufe 2 ist zudem von einer zusätzlichen Zerschneidungswirkung auszugehen. Baulastträger wäre neben dem Bund für den Halbanschluss vorrangig das Land, das das Konzept jedoch nicht mehr mitträgt. Dennoch bietet das von den Kommunen entwickelte Konzept gute, untereinander abgestimmte Lösungsansätze, deren Trassen (mangels besserer Alternativvorschläge und unter Berücksichtigung der großen Zahl an früher bereits verworfenen Überlegungen) vorsorglich freigehalten werden sollten.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung (für Nr. 280 und 309)**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 299	
Bezeichnung	L 1125 Umfahrung Uhingen-Holzhausen mit Vollanschluss B 10 / B 297 Uhingen Mitte
Streckenlänge	2,2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	8.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	41.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	30.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

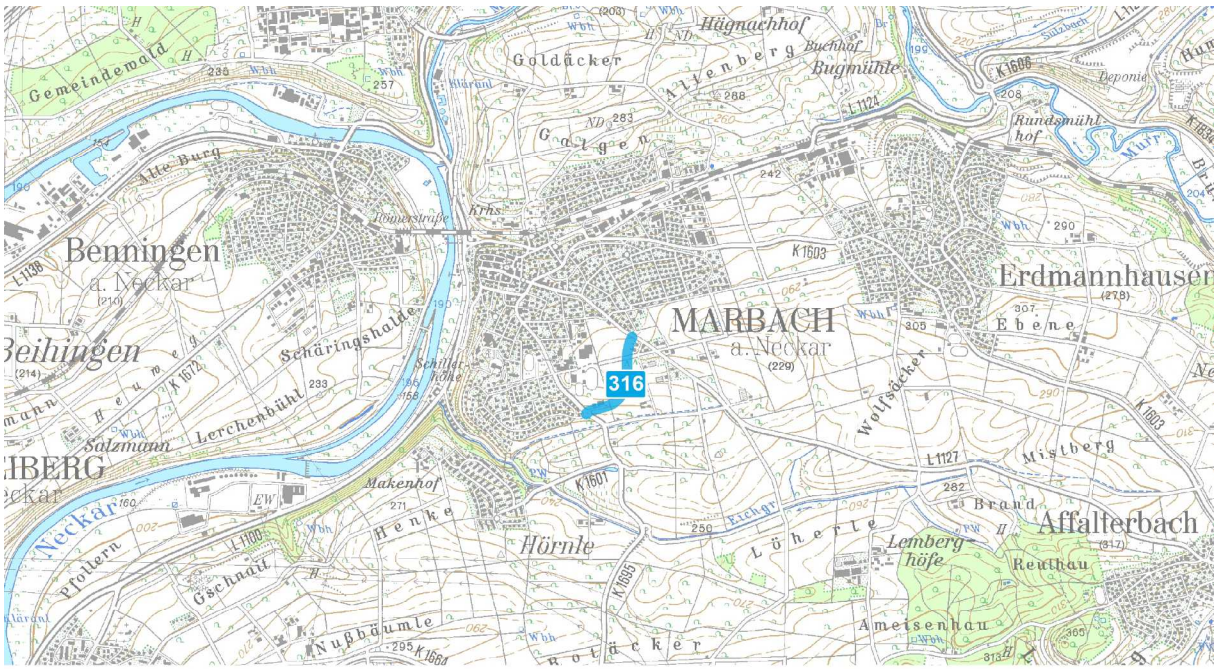
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	11 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,04 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-9 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden.

	Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	15 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Uhingen wurde eine Umfahrung im Zuge der L 1125 von Uhingen-Holzhausen zusammen mit dem Ausbau der Anschlussstelle B 10 / B 297 Uhingen-Mitte zum Vollanschluss als zusammenhängende Maßnahme geprüft. Diese erzeugt eine mittlere verkehrliche Wirkung. Auch bei den Kenngrößen Betroffenheit von Schutzgütern und Flächeninanspruchnahme ergaben sich mittlere Werte. Hinzu kommt eine zusätzliche Zerschneidungswirkung durch die Ortsumfahrung. Angesichts der Wirkungen ist ein weiterer Bedarf erkennbar. Die erforderlichen Trassen sollten freigehalten werden, wobei bei den weiteren Überlegungen der Zerschneidungswirkung entgegengewirkt werden sollte.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 316	
Bezeichnung	Querspange zwischen K 1695 und L 1127 in Marbach am Neckar
Streckenlänge	0,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	1.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	25 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	13,53 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-2 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität zu

	erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine sehr geringe verkehrliche Wirksamkeit aber dennoch die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	4 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Querspange zwischen der K 1695 und der L 1127 in Marbach am Neckar ermöglicht sowohl eine gewisse Verkehrsentlastung der Stadtmitte als auch eine attraktive Anbindung eines zwischen der Schillerhöhe und der Affalterbacher Straße geplanten Schul- und Sportparks. Die untersuchte Maßnahme zeigt im regionalen Maßstab eine geringe verkehrliche Wirksamkeit, wobei diese durch eine zusätzliche Erschließungsfunktion für das neu geplante Baugebiet Affalterbacher Straße / Kreuzäcker (ca. 12 ha) gesteigert werden kann. Da die Querspange keine Funktion für den regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III aufweist, da keine Verkehrsrelationen zwischen zentralen Orten über die neue Straße verlaufen würden, ist eine Einstufung als wichtiges lokales Projekt angemessen.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 305	
Bezeichnung	L 1127 Umfahrung Affalterbach
Streckenlänge	2,8 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	13.800 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	16.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

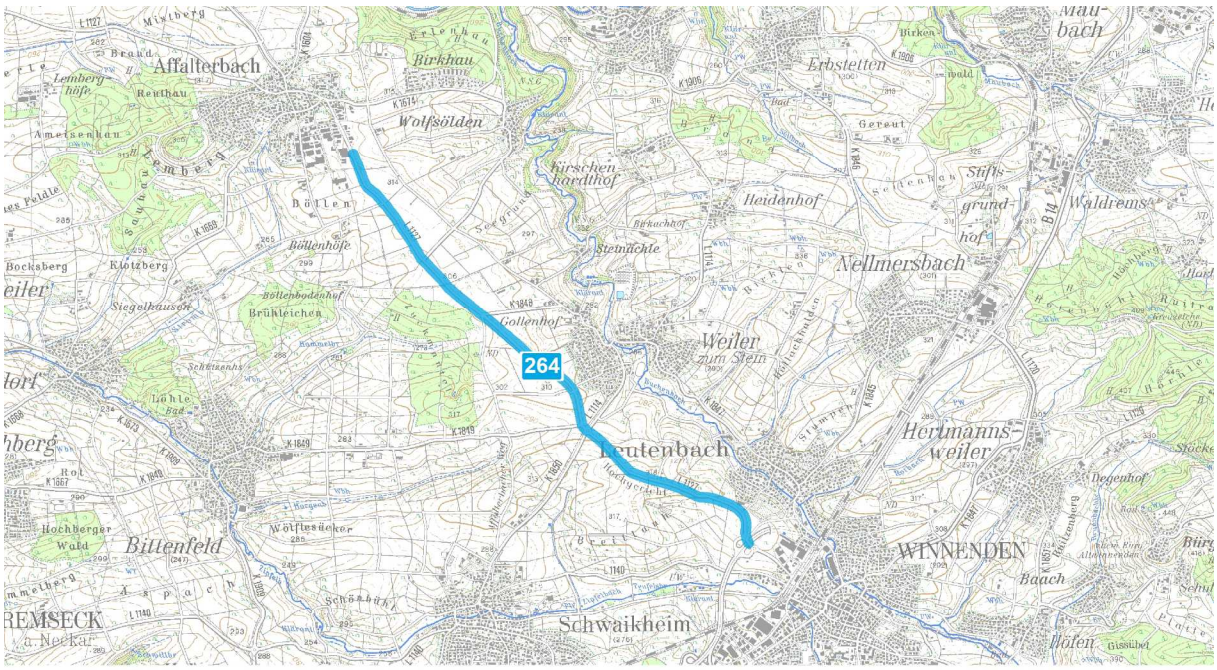
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	10 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	3,54 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-27 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Wasser, in teils großem Umfang zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf als unerheblich

	eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	10 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	13 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für die Umfahrung der L 1127 von Affalterbach wird derzeit ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Bei einer mittleren verkehrlichen Wirksamkeit führt die Maßnahme zu einer hohen Reduzierung von Lärm. Es ist ein weiterer Bedarf erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1,5 3 4,5 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 264	
Bezeichnung	L 1127 Ausbau Winnenden - Affalterbach
Streckenlänge	5,7 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

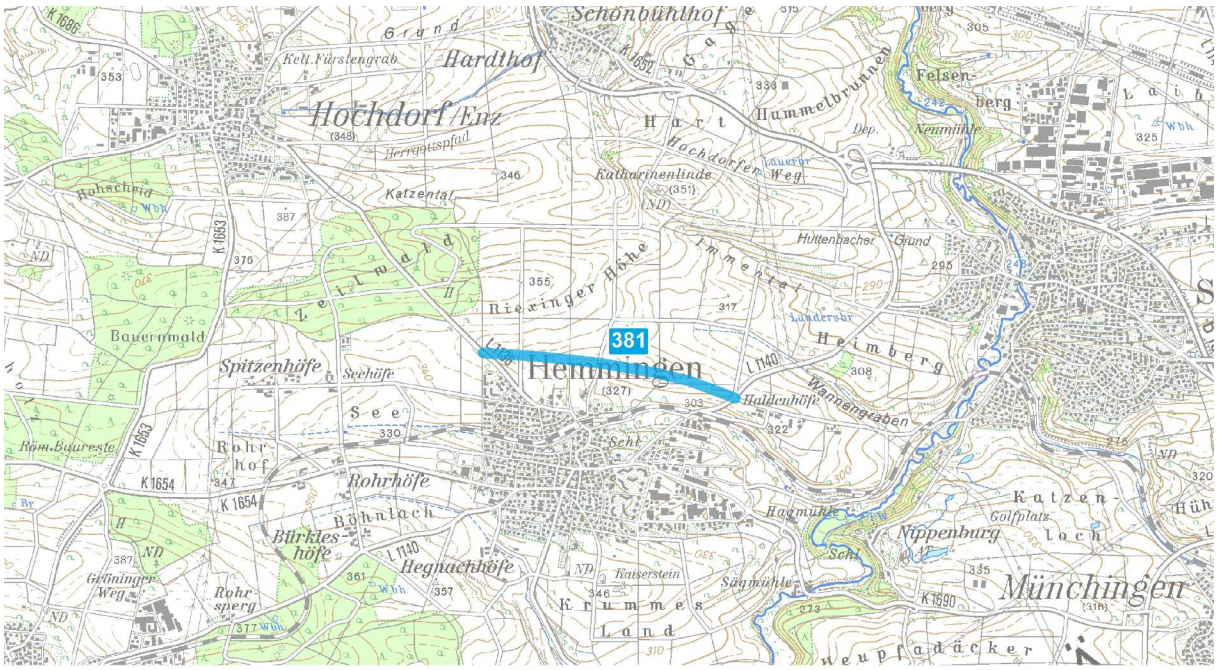
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	19.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,9 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	6.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-3 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	4 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ein bestandsnaher Ausbau der L 1127 zwischen Winnenden und Affalterbach führt zu geringen verkehrlichen Wirkungen infolge geringfügiger Reisezeitverbesserungen. Verlagerungen von anderen Routen und eine Bündelung auf die L 1127 sind nicht in größerem Ausmaß zu erwarten. Der Ausbau, der im Maßnahmenplan Straße des Landes enthalten ist, weist daher eine vorrangig lokale Bedeutung auf.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 381	
Bezeichnung	Verbindung L 1136 - L 1140 am nördlichen Ortsrand von Hemmingen
Streckenlänge	1,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

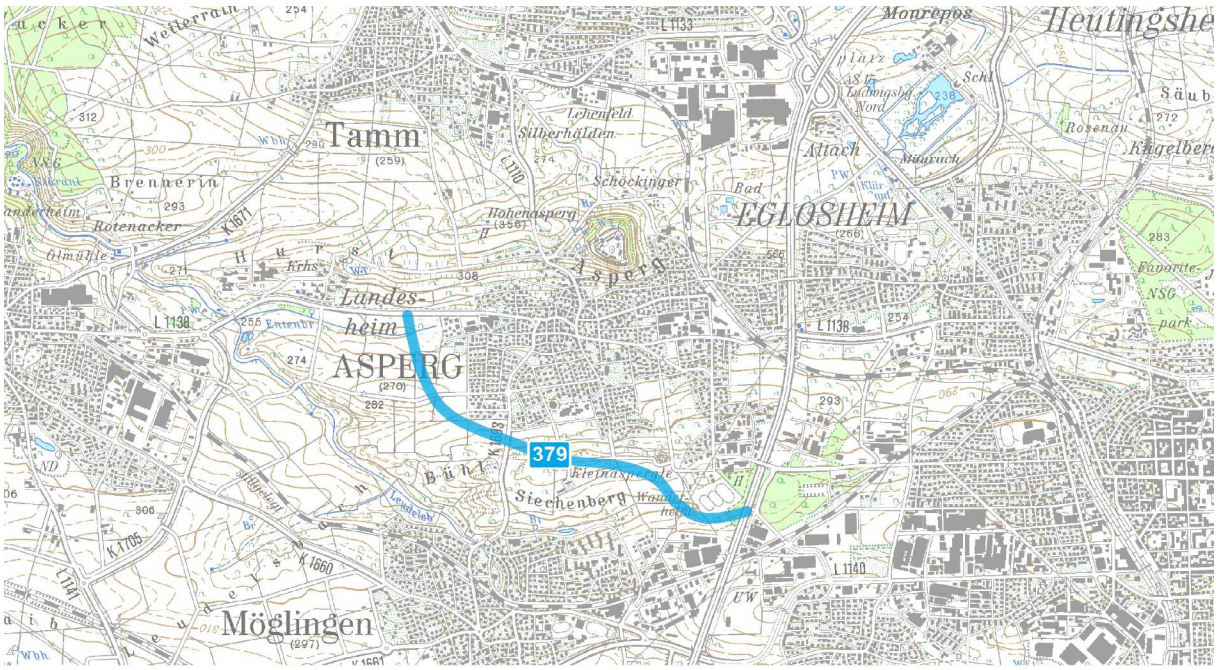
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,28 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-3 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Wasser zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenhei-

	ten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten gegenüber. Die Maßnahme hat keine Funktion für regionalbedeutsame Verkehre, sie wird deshalb nicht weiterverfolgt.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	12 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Verbindungsspange zwischen der L 1136 und der L 1140 am nördlichen Ortsrand von Hemmingen ermöglicht nur eine geringe verkehrliche Wirksamkeit. Die Maßnahme weist eine geringe bis mittlere Betroffenheit von Schutzgütern sowie eine mittlere Flächeninanspruchnahme auf. Über die Verbindungsspange verlaufen keine Verkehrsrelationen von zentralen Orten. Die neue Trasse dient somit nicht dem regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III und erfüllt folglich vor allem Funktionen für den lokalen Verkehr.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 379	
Bezeichnung	L 1138 Südumfahrung Asperg
Streckenlänge	2,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	5.900 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	13.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	29.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	75 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	22.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	3 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

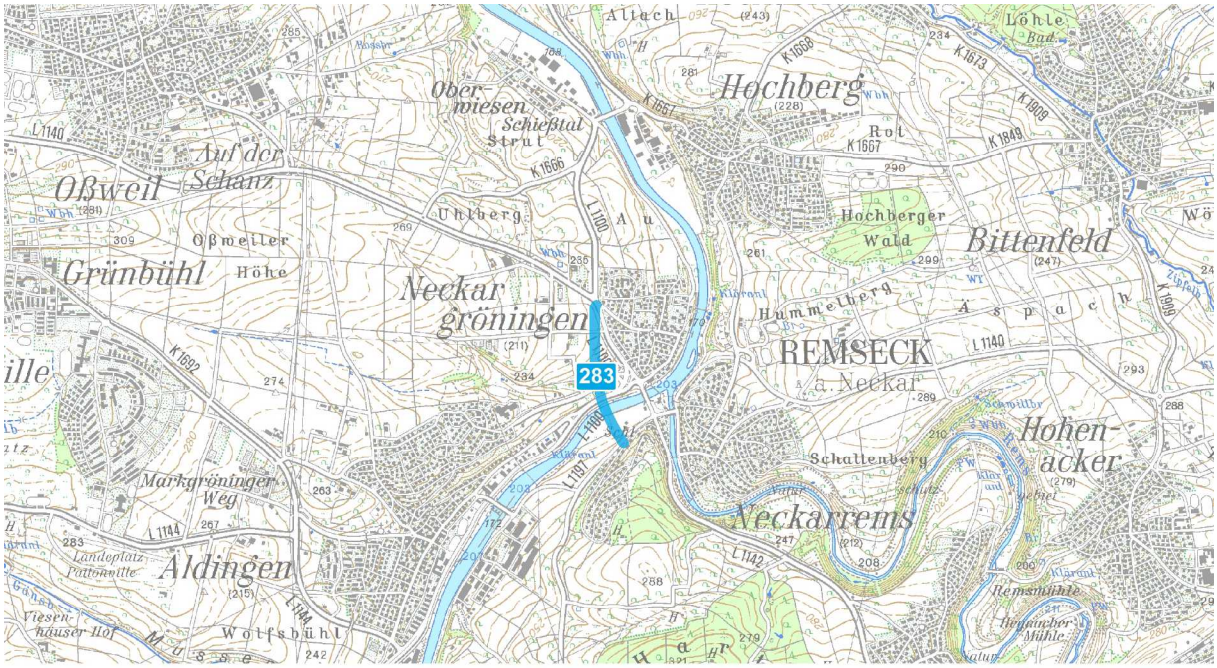
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,51 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-4 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme quert das LSG "Oberes Leudels-

	bachtal". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber. gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	14 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Asperg konnte durch die Ostumfahrung eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und insbesondere eine Entlastung der Südlichen Alleenstraße bewirkt werden. Eine Straßennetzergänzung durch eine Südumfahrung von Asperg ermöglicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit bei einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern und einer mittleren Flächeninanspruchnahme. Es ist insgesamt ein weiterer Bedarf erkennbar. Die am besten geeignete Trasse sollte freigehalten werden, wobei bei der Trassenplanung der Zerschneidungswirkung entgegengewirkt werden sollte.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 283	
Bezeichnung	L 1140 / L 1142 neue Neckarbrücke bei Remseck (ortsnahe Lösung / Westrandbrücke)
Streckenlänge	1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	9.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	21.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	75 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	10.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

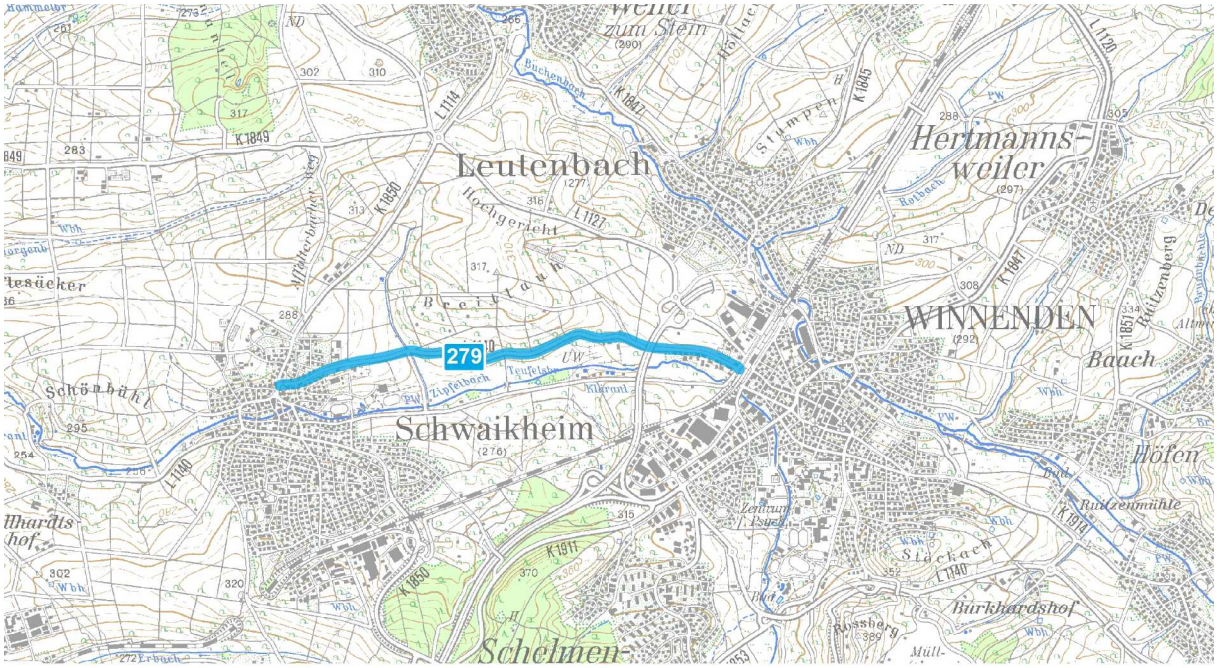
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	12,59 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Unteres Remstal" und das FFH-Gebiet "Unteres

	Remstal und Backnanger Bucht". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Schwarzmilans (südwestlich Neckarems) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert den Neckar, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	20 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine neue Neckarbrücke der L 1140 / L 1142 bei Remseck-Neckargröningen (Westrandbrücke) ca. 400 m südwestlich der bestehenden Querung soll das Städtebauprojekt einer Neuen Mitte in Remseck ermöglichen. In Kombination mit einer Sperrung der Bestandsbrücke für Pkw und Lkw sollen die Verkehrsströme westlich am neuen Zentrum vorbeigeführt werden. Diese Maßnahmenkombination erreicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit und ist mit einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern verbunden. Die Wirkungen sind lokal sehr begrenzt, eine umfassende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Raum nordöstlich von Stuttgart wird nicht erreicht. Es handelt sich somit um ein wichtiges lokales Projekt.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 279	
Bezeichnung	L 1140 Ausbau Winnenden - Schwaikheim
Streckenlänge	3,3 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

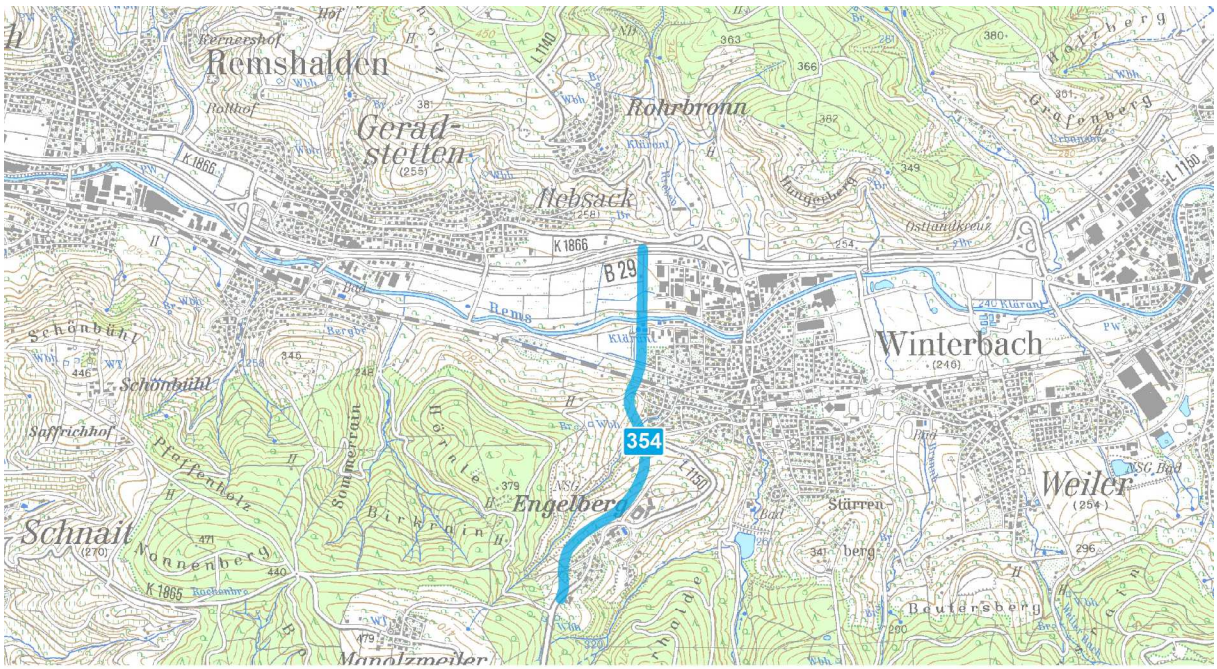
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	9.300 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,5 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	30 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	0 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	3 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Ein Ausbau der L 1140 zwischen Winnenden und Schwaikheim erhöht die Verkehrssicherheit. In der Folge könnte eine derzeit angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben werden. Dennoch ermöglicht der Ausbau lediglich geringe Reisezeitgewinne und bewirkt daher nur sehr geringe verkehrliche Wirkungen. Dem Ausbau kommt damit vor allem eine wichtige lokale Bedeutung zu.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 354	
Bezeichnung	L 1150 Umfahrung Winterbach
Streckenlänge	2,6 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	3.900 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	15.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	51.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	24.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

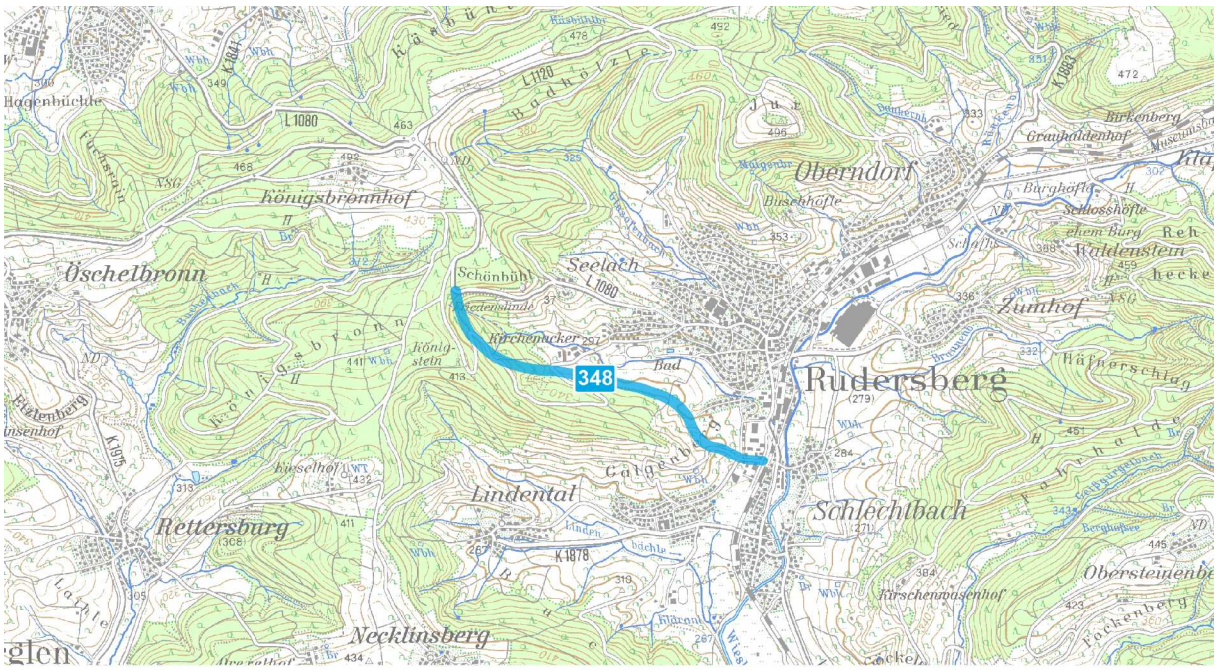
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	19 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	7,37 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-35 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Vsl. erhebl. Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in tlw. großem Umfang zu erwarten. Die in den Szenarien untersuchte Trasse tangiert das Vogelschutzgebiet "Streuobst und Weinberggebiete zw. Geradstetten und Rudersberg" und das FFH-Gebiet "Schurwald". Erhebliche Beeinträchtigungen

	können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Das VSG wird von der Maßnahme nicht geschnitten und die bestehenden Straßen B29 und K1866 sind, der Maßnahme vorgelagert, als erhebliche Vorbelastung zu bewerten, was die direkten Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf das VSG stark einschränkt. Dennoch ist eine erhebliche Beeinträchtigung nicht auszuschließen, da eine Fragmentierung der Vogelhabitate nicht ausgeschlossen werden kann. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des windkraftsensiblen Rotmilan sowie weitere artenschutzfachliche Hinweise zu Vögeln, Pflanzen, Fledermäusen und Amphibien zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW sowie Daten vom LRA). Die untersuchte Trasse quert das LSG "Engelberg" und die Rems, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Sie verläuft abschnittsweise in der Nähe des NSG „Hirschäcker“. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den vsl. erheblichen Beeinträchtigungen in tlw. großem Umfang stehen eine hohe verkehrliche Wirksamkeit mit Beitrag zur Lärmminderung, sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbed. Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse i.d. Ortsdurchfahrt ggü. Die Maßnahme würde eine weitgehend ortsdurchfahrtsfreie Schurwaldquerung ermöglichen.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	10 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	13 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Gemeinde Winterbach favorisiert eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Maßnahmen an der Ortsdurchfahrt der L 1150. Eine Umfahrung bzw. deren Untersuchung kommt dann in Betracht, falls die gewünschten Verbesserungen nicht möglich sind oder die beabsichtigen Wirkungen nicht erzielen. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt konnte inzwischen umgesetzt werden. Da die langfristigen Wirkungen noch nicht bekannt sind, wurde in den Szenarien eine Umfahrung geprüft, die auch den Ortsteil Engelberg umgeht. Diese weist eine hohe verkehrliche Wirksamkeit und ein großes Potenzial zur Lärmvermeidung auf. Allerdings ist auch eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern festzustellen. Diese Maßnahme kann neben einer Entlastung der Ortsdurchfahrt der L 1150 weitere Funktionen, insbesondere die einer weitestgehend ortsdurchfahrtsfreien Schurwaldquerung, übernehmen: Da der Neubau einer Verbindung zwischen Fils- und Remstal wegen der hierfür eher geringen Nachfragepotenziale nicht gerechtfertigt wäre, ist der Bündelung der Verkehrsströme in einem geeigneten Korridor besondere Bedeutung zuzumessen. Mit der L 1150 und der L 1201 liegt ein solcher Korridor vor, der durch eine Umfahrung von Winterbach und die Stumpenhof-Auffahrt bei Plochingen mit vergleichsweise geringem Aufwand unter weitgehender Benutzung bestehender Straßen und mit dem Zusatznutzen der weitergehenden Entlastung der Ortsdurchfahrten ausreichend leistungsfähig geschaffen werden kann. Der Umfahrung von Winterbach als möglichem Abschnitt einer solchen Lösung kommt eine regionale Bedeutung und angesichts der bereits realisierten Umgestaltung der Ortsdurchfahrt ein weiterer Bedarf zu. Die Trassenführung dieser Maßnahme ist noch festzulegen, wobei aus Sicht der Gemeinde Winterbach nur eine ortsferne Lösung in Betracht kommt.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 348	
Bezeichnung	L 1080 / L 1148 Umfahrung Rudersberg
Streckenlänge	2,5 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	11.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	16.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

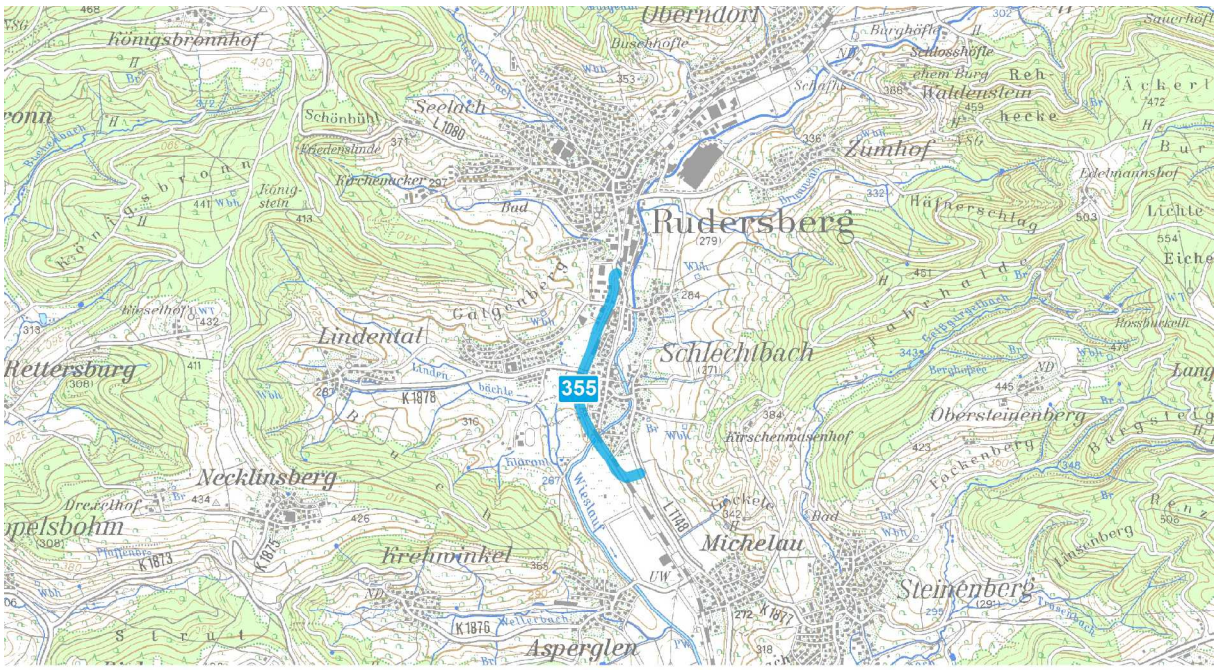
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,37 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Streuobst und Weinberggebiete zwischen Ge-

	radstetten und Rudersberg". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des windkraftsensiblen Rotmilans im Umfeld zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert die LSG "Südliches Weissacher Tal und Berglen" und "Schornbach-, Wieslauf-, Urbach- und Bärenbachtal mit angrenzenden Höhen und Sünchenberg". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	14 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Gemeinde Rudersberg verfolgt seit einem Bürgerentscheid im Jahr 2007 als verkehrskonzeptionellen Ansatz eine stadtverträgliche Führung des Verkehrs durch den Hauptort sowie die Teilorte Schlechtbach und Michelau. Die Ortsdurchfahrt der L 1080 und L 1148 durch den Hauptort wurde inzwischen nach dem Prinzip des „Shared Space“ umgestaltet, in Schlechtbach wurde eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h angeordnet. Umfahrungen entlang der Wieslauftalstraße kommen vor diesem Hintergrund aus Sicht der Gemeinde allenfalls dann in Betracht, wenn die verkehrsberuhigenden Maßnahmen langfristig keine ausreichende Wirksamkeit entfalten sollten. Über diese Zusammenhänge hinaus können durch den Ausbau der B 14 im Abschnitt Nellmersbach – Backnang (Maßnahmen Nr. 229 und 263) Verkehrsströme zwischen den Räumen Backnang und Schorndorf auf dem dann hochleistungsfähigen Straßenzug B 14 – B 29 gebündelt werden, womit auch eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im Wieslauftal erzielt werden kann. Zudem würde eine Aneinanderreihung mehrerer Ortsumfahrungen im Wieslauftal die Konkurrenz zur Wieslauftalbahn verstärken. Umfahrungen des Hauptortes Rudersberg sowie der Teilorte Schlechtbach und Michelau werden daher nicht in den Regionalverkehrsplan aufgenommen.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen (wegen Entscheidung der Gemeinde und des erfolgten Umbaus der Ortsdurchfahrt)**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 355	
Bezeichnung	L 1148 Umfahrung Rudersberg-Schlechtbach
Streckenlänge	1,6 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	3.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	11.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	14.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

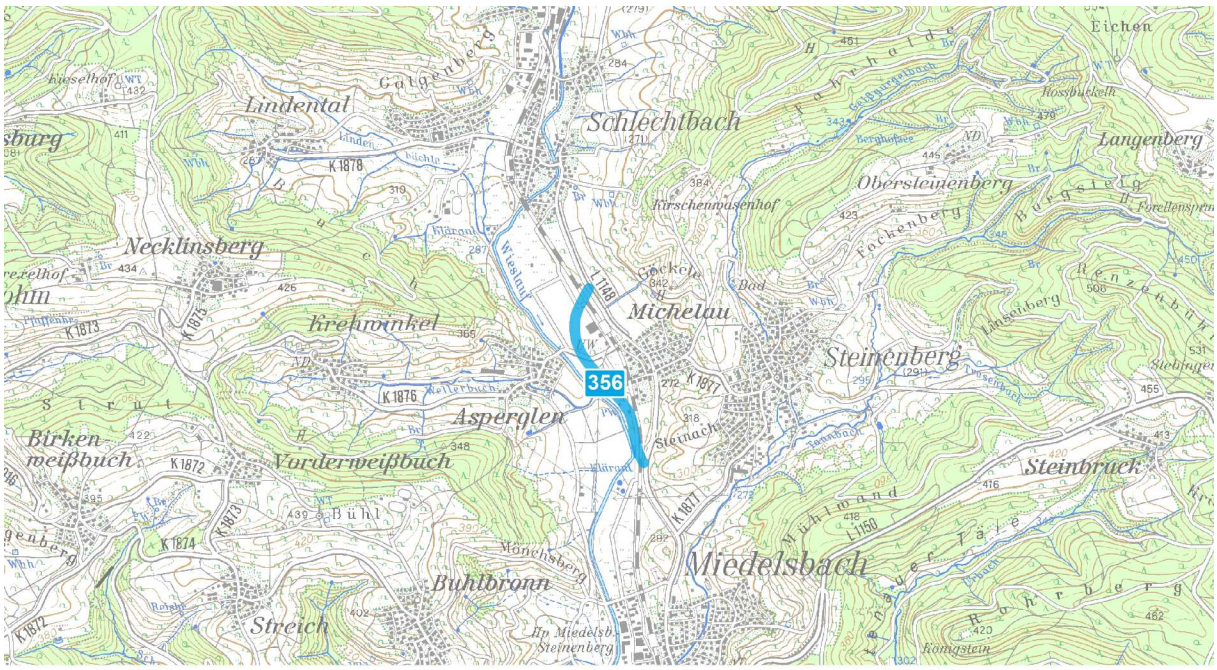
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	9,35 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-7 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Streuobst und Weinberggebiete zwischen Ge-

	radstetten und Rudersberg". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Hinweise des LRA auf Vögel und Amphibien zu berücksichtigen. Die Maßnahme quert die Wieslauf, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	12 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Gemeinde Rudersberg verfolgt seit einem Bürgerentscheid im Jahr 2007 als verkehrskonzeptionellen Ansatz eine stadtverträgliche Führung des Verkehrs durch den Hauptort sowie die Teilorte Schlechtbach und Michelau. Die Ortsdurchfahrt der L 1080 und L 1148 durch den Hauptort wurde inzwischen nach dem Prinzip des „Shared Space“ umgestaltet, in Schlechtbach wurde eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h angeordnet. Umfahrungen entlang der Wieslauftalstraße kommen vor diesem Hintergrund aus Sicht der Gemeinde allenfalls dann in Betracht, wenn die verkehrsberuhigenden Maßnahmen langfristig keine ausreichende Wirksamkeit entfalten sollten. Über diese Zusammenhänge hinaus können durch den Ausbau der B 14 im Abschnitt Nellmersbach – Backnang (Maßnahmen Nr. 229 und 263) Verkehrsströme zwischen den Räumen Backnang und Schorndorf auf dem dann hochleistungsfähigen Straßenzug B 14 – B 29 gebündelt werden, womit auch eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im Wieslauftal erzielt werden kann. Zudem würde eine Aneinanderreihung mehrerer Ortsumfahrungen im Wieslauftal die Konkurrenz zur Wieslauftalbahn verstärken. Umfahrungen des Hauptortes Rudersberg sowie der Teilorte Schlechtbach und Michelau werden daher nicht in den Regionalverkehrsplan aufgenommen.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 356	
Bezeichnung	L 1148 Umfahrung Rudersberg-Michelau
Streckenlänge	1,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.300 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	15.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

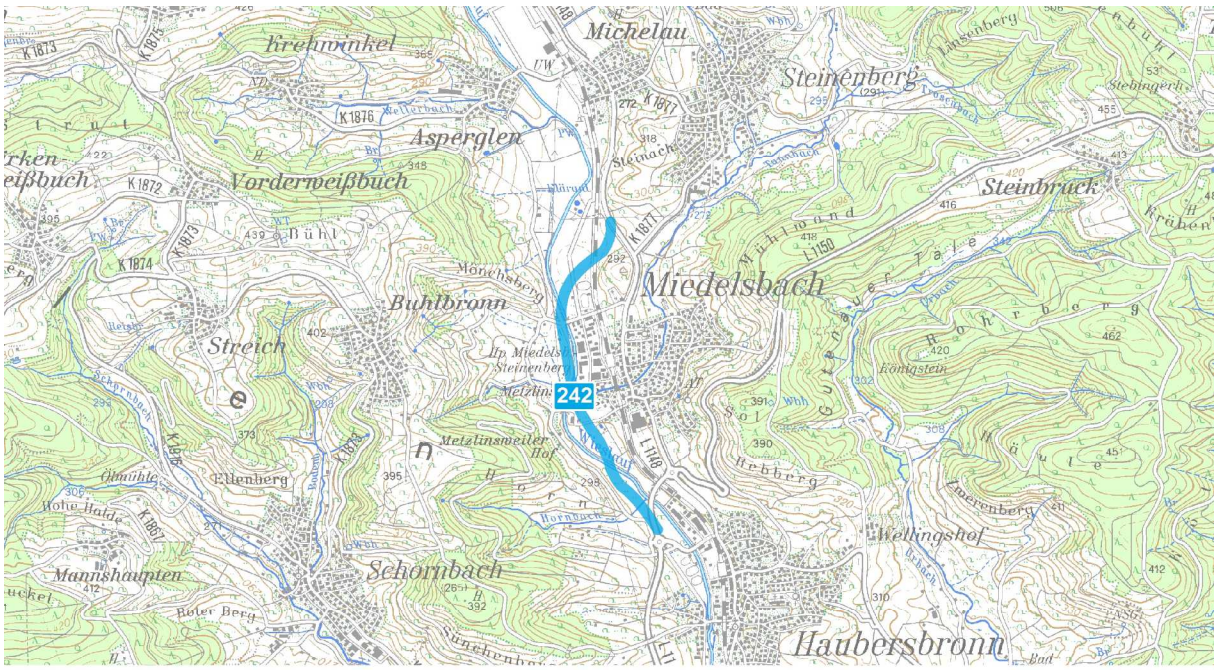
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	12,15 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-11 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Streuobst und Weinberggebiete zwischen Geradstetten und Rudersberg". Aufgrund der Vorbe-

	lastung durch die bestehende, dem VSG vorgelagerte, L1148 sowie der Bahnstrecke, sind Wirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgebiet vernachlässigbar. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Schwarzmilan im Umfeld zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Schornbach-, Wieslauf-, Urbach- und Bärenbachtal mit angrenzenden Höhen und Sünchenberg" sowie HQ100-Flächen der Wieslauf. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	6 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die Gemeinde Rudersberg verfolgt seit einem Bürgerentscheid im Jahr 2007 als verkehrskonzeptionellen Ansatz eine stadtverträgliche Führung des Verkehrs durch den Hauptort sowie die Teilorte Schlechtbach und Michelau. Die Ortsdurchfahrt der L 1080 und L 1148 durch den Hauptort wurde inzwischen nach dem Prinzip des „Shared Space“ umgestaltet, in Schlechtbach wurde eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h angeordnet. Umfahrungen entlang der Wieslauftalstraße kommen vor diesem Hintergrund aus Sicht der Gemeinde allenfalls dann in Betracht, wenn die verkehrsberuhigenden Maßnahmen langfristig keine ausreichende Wirksamkeit entfalten sollten. Über diese Zusammenhänge hinaus können durch den Ausbau der B 14 im Abschnitt Nellmersbach – Backnang (Maßnahmen Nr. 229 und 263) Verkehrsströme zwischen den Räumen Backnang und Schorndorf auf dem dann hochleistungsfähigen Straßenzug B 14 – B 29 gebündelt werden, womit auch eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im Wieslauftal erzielt werden kann. Zudem würde eine Aneinanderreihung mehrerer Ortsumfahrungen im Wieslauftal die Konkurrenz zur Wieslauftalbahn verstärken. Umfahrungen des Hauptortes Rudersberg sowie der Teilorte Schlechtbach und Michelau werden daher nicht in den Regionalverkehrsplan aufgenommen.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 242	
Bezeichnung	L 1148 Umfahrung Miedelsbach
Streckenlänge	2,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.900 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	18.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

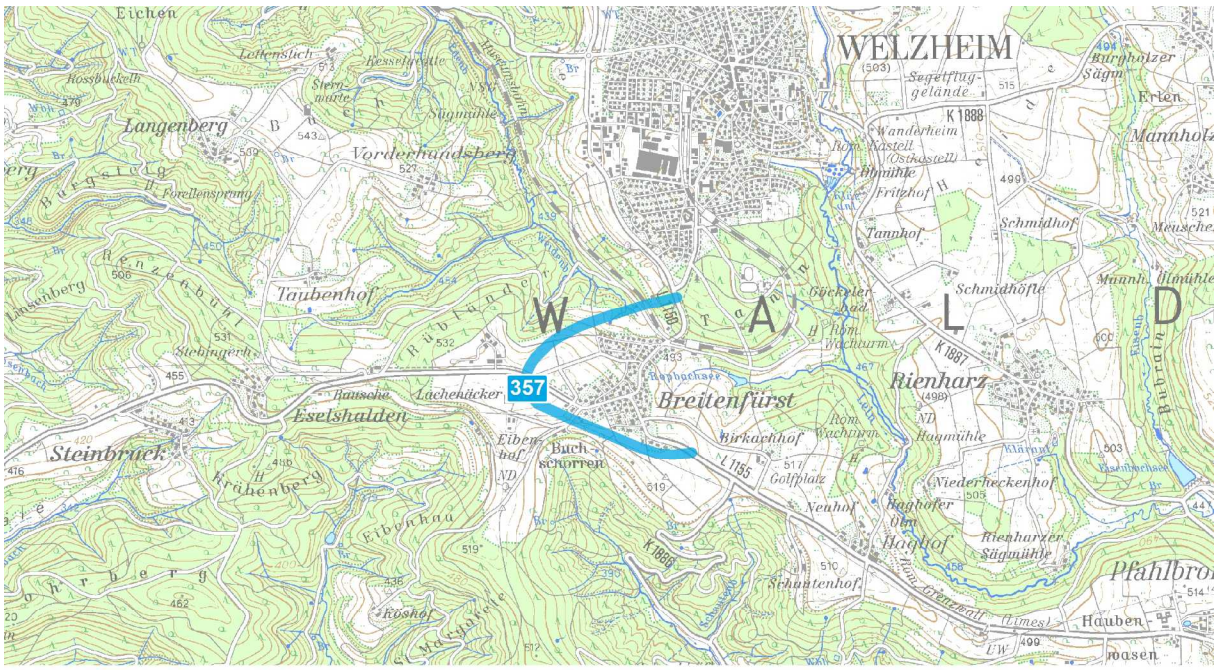
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	7,26 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-7 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Streuobst- und Weinberggebiete zwischen Ge-

	radstetten, Rudersberg". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Hinweise auf den Großen Feuerfalter (LRA Rems-Murr-Kreis) müssen bei einer artenschutzrechtlichen (Vor)Prüfung auf der folgenden Planungsebene konkretisiert werden. Die Straße quert das LSG "Schornbach-, Wieslauf-, Urbach- und Bärenbachtal mit angrenzenden Höhen und Sünchenberg" und liegt im Bereich des HQ100 der Wieslauf. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	9 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung der L 1148 von Schorndorf-Miedelsbach ist im Maßnahmenplan Straße des Landes als Neubauprojekt enthalten. Die Maßnahme erreicht eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit bei einer mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern. Es kann ein weiterer Bedarf für eine Lösung in direkter Nähe zur Wieslauftalbahn festgestellt werden. Ortsferne Trassen wären ökologisch als nicht ausgleichbar einzustufen. Eine entsprechende Trasse sollte freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 357	
Bezeichnung	L 1150 Umfahrung Welzheim-Breitenfürst
Streckenlänge	2,5 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	11.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

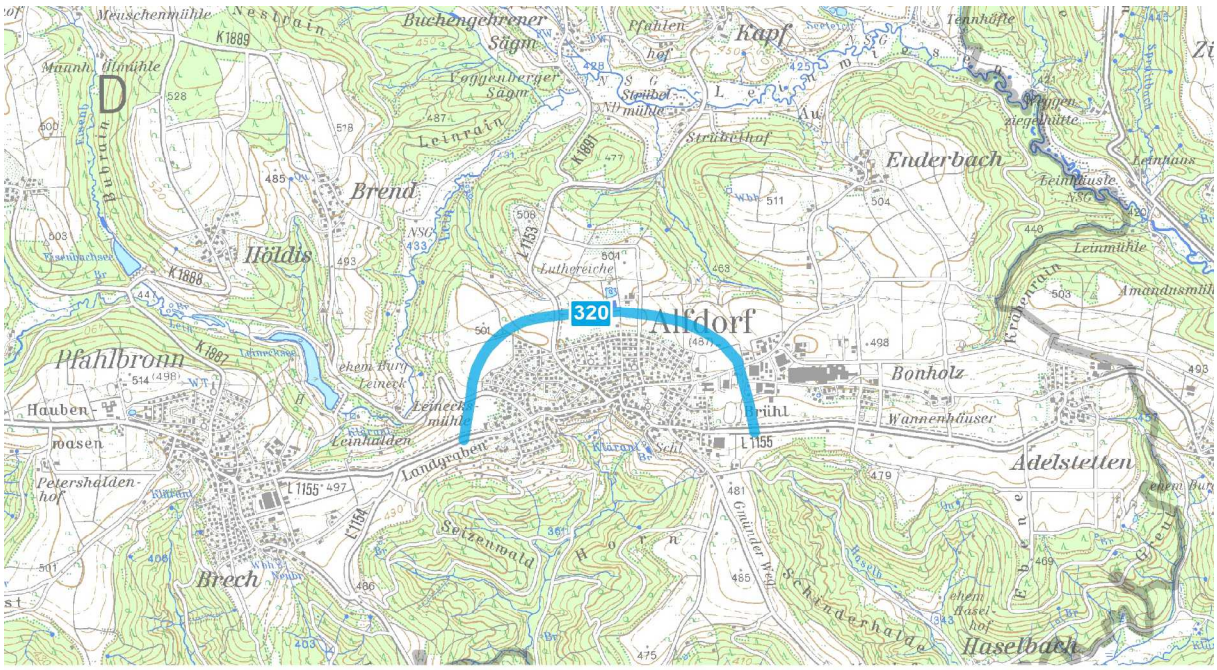
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,87 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-15 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Wasser zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden.

	Die Maßnahme quert das LSG "Gebiete um Welzheim und Walkersbacher Tal". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	12 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die verkehrliche Wirksamkeit (ausgedrückt in der Belastungsänderung entlang angebauter Straßen [Kfz*km]) einer Umfahrung der L 1150 von Welzheim-Breitenfürst ist aufgrund der recht kurzen Ortsdurchfahrt eher gering. Dennoch zeigt die Maßnahme eine hohe Effektivität und ermöglicht eine erhebliche Reduzierung des Verkehrs entlang der Ortsdurchfahrt der L 1150. Dabei sind eine mittlere Betroffenheit von Schutzgütern und eine mittlere bis hohe Flächeninanspruchnahme festzustellen. Der verkehrliche Nutzen dieser Maßnahme, die an einer Straße der Verbindungsfunktionsstufe II (Straße für den überregionalen Verkehr) liegt, rechtfertigt die Einstufung in die hohe Dringlichkeit.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 320	
Bezeichnung	L 1155 Umfahrung Alfdorf
Streckenlänge	2,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.800 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

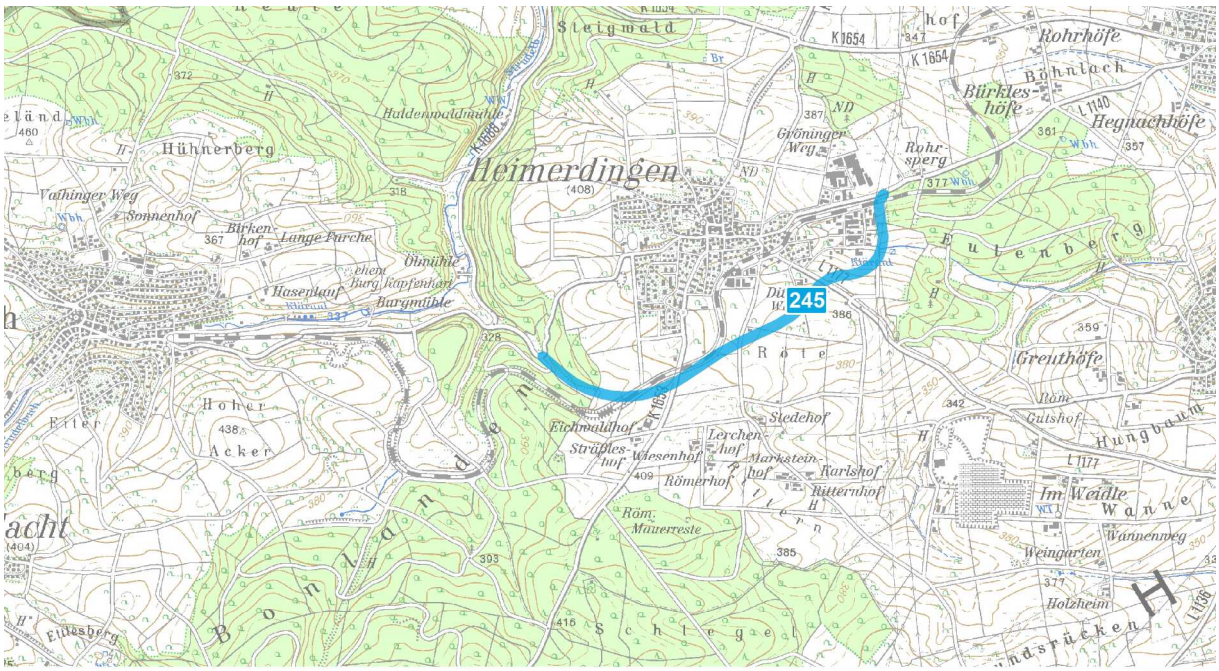
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,10 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-14 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Welz-

	heimer Wald". Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Gebiets können aufgrund der unkonkreten Maßnahmenplanung nicht ausgeschlossen werden. Abarbeitung im Rahmen der erforderlichen NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung mit dann konkretisierter Maßnahmenbeschreibung. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rot- und Schwarzmilan (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW) sowie von Feldlerche und Amphibien (Hinweise vom LRA Rems-Murr-Kreis) im Umfeld der Planungen zu berücksichtigen. Die Maßnahme tangiert das LSG "Welzheimer Wald mit Leintal". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	11 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	16 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch eine Nordumfahrung kann die Ortsdurchfahrt von Alfdorf der L 1155 effektiv entlastet werden. Angesichts der geringen Verkehrsbelastungen liegt jedoch nur eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit vor. Die Maßnahme bedingt eine mittlere Betroffenheit von Schutzgütern und eine relativ große Flächeninanspruchnahme. Es kann ein weiterer Bedarf erkannt und es sollte eine geeignete Trasse freigehalten werden. Bei der konkretisierenden Trassenplanung sollte einer Zerschneidungswirkung entgegengewirkt werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 245	
Bezeichnung	L 1177 Umfahrung Heimerdingen
Streckenlänge	3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	3.700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	14.300 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	23.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

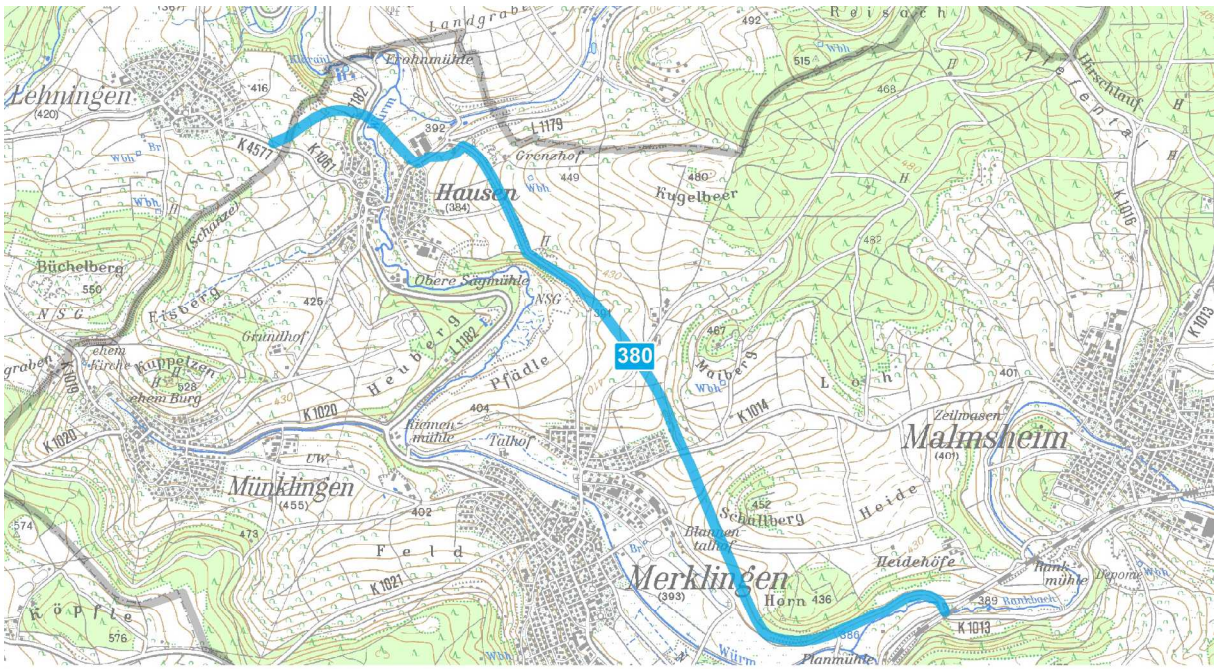
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,98 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-26 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Strohgäu und unteres Enztal". Erhebliche Beeinträchtigun-

	gen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilan im Umfeld zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert das LSG "Strudelbachtal". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	10 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	17 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung der L 1177 von Heimerdingen ermöglicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit in Verbindung mit einer sehr starken Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt und einer Reduzierung von Verkehrslärm. Die Maßnahme bedingt eine mittlere Betroffenheit von Schutzgütern sowie eine mittlere Flächeninanspruchnahme. Der Abschnitt Kreisgrenze Böblingen – Ludwigsburg bis zur L 1177 von / nach Hirschlanden ist als Neubauvorhaben im Maßnahmenplan Straße des Landes Baden-Württemberg genannt. Angesichts der Verkehrsmengen und möglichen Entlastungen der heutigen Ortsdurchfahrt ist ein weiterer Bedarf festzustellen. Die vorgesehene Trasse sollte freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 380	
Bezeichnung	L 1182 Weil der Stadt, Umfahrung Hausen und Merklingen
Streckenlänge	6,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	3.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	12.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	25.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	12.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

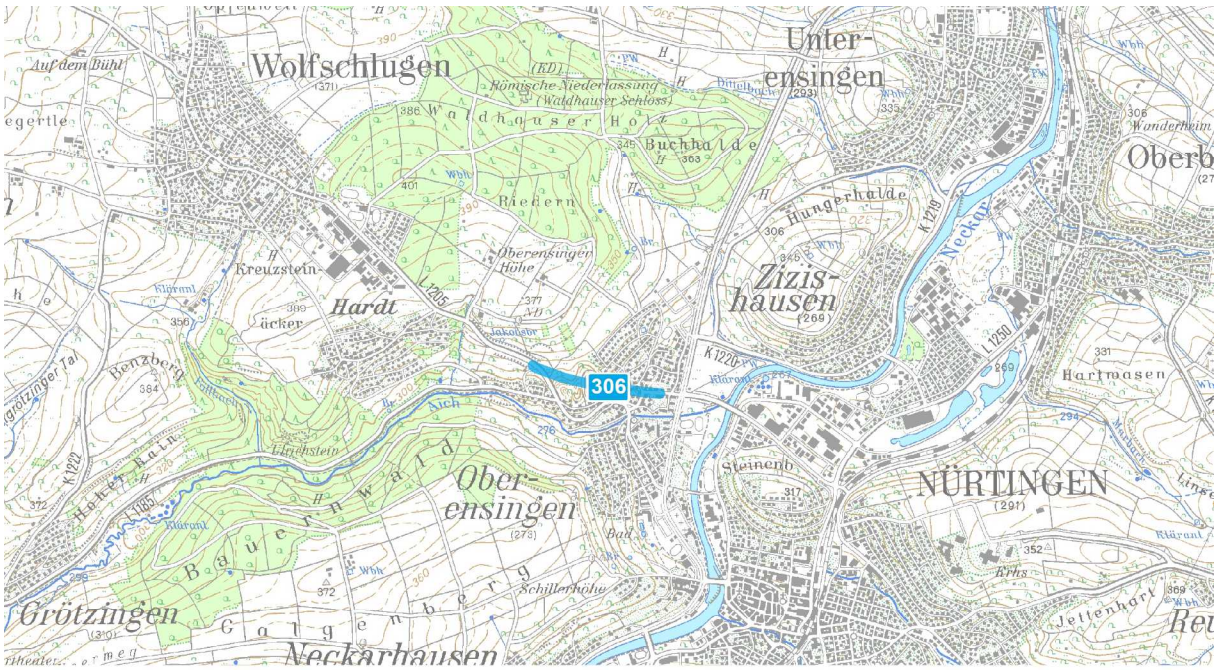
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	20 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	2,99 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-21 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, auf Grund der Länge der Maßnahme in sehr großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet

	"Gäulandschaften an der Würm". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Schwarzmilan (im NSG Würmaue am Heuberg) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme tangiert das NSG "Würmaue am Heuberg" und quert die LSG "Heckengäu - Weil der Stadt" und "Renningen" sowie die Würm, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Bei der weiteren Planung ist nach Angaben des LRA BB das empfindliche Grundwasserregime des naheliegenden NSG Merklinger Ried besonders zu berücksichtigen. Im Bereich der Maßnahme entlang der Regionsgrenze bei Hausen befindet sich ein regional bedeutsames Kulturdenkmal (ehem. württemberg. Landgraben). Bei der weiteren Planung ist aus Sicht des Landesamtes für Denkmalschutz neben der substantiellen Erhaltung auch die Bewahrung der landschaftl. Raumwirkung von besonderer Bedeutung. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in sehr großem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten gegenüber. Die Maßnahme hat eine nachrangige Funktion für regionalbedeutsame Verkehre.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	22 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	34 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung der L 1182 von Weil der Stadt -Hausen und –Merklingen erreicht trotz im regionalen Vergleich nicht sehr hoher Verkehrsbelastungen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Dies ist vor allem auf die Länge der entlasteten Ortsdurchfahrten zurückzuführen. Infolge der großen Maßnahmenlänge ist jedoch auch eine sehr hohe Flächeninanspruchnahme in Verbindung mit einer sehr hohen Betroffenheit von Schutzgütern festzustellen. Der positiven Wirkung im Hinblick auf die Lärmvermeidung steht eine zusätzliche, umfangreiche Zerschneidungswirkung gegenüber. Da mit dem Straßenzug B 295 - A 8 eine hochleistungsfähige Alternativroute zur Verfügung steht, weist die Maßnahme allenfalls eine nachrangige Funktion für regionalbedeutsame Verkehre auf. Insofern überwiegen die lokalen Wirkungen.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 306	
Bezeichnung	L 1185 Umfahrung Nürtingen-Oberensingen (Tunnellösung)
Streckenlänge	1 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	100 %

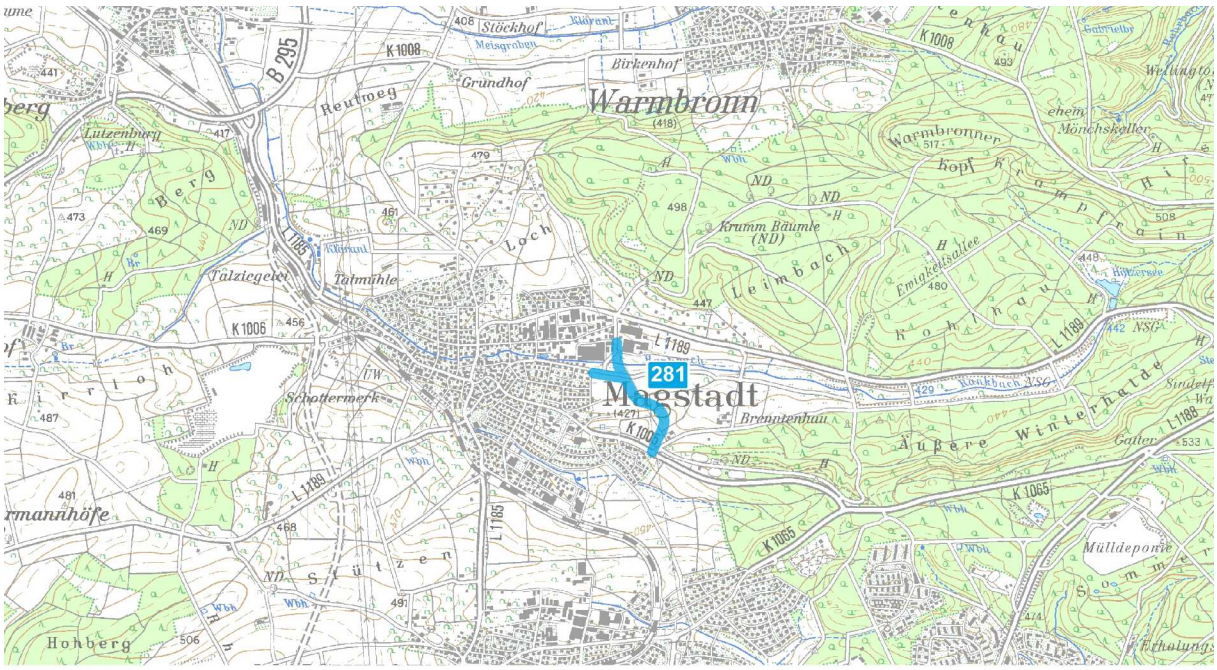
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	14.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	12.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	6.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	0 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	0,00 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-6 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Es sind voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Dem gegenüber steht eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	45 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Tunnellösung für Nürtingen-Oberensingen kann in Verbindung mit den Maßnahmen "Umfahrung von Wolfschlugen (Nr. 363)" und "östliche Umfahrung von Sielmingen (Nr. 346)" einen neuen attraktiven Straßenzug eröffnen, der im Widerspruch zum regionalplanerischen Ziel der Bündelung von Verkehren in vorhandenen, leistungsfähigen Korridoren steht. Ein solcher Korridor ist mit der inzwischen 4-streifig ausgebauten B 313 Nürtingen - Wendlingen und der A 8 vorhanden, wobei eine weitere Ertüchtigung der A 8 durch Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit geplant ist. Insofern sollte der Tunnel in Oberensingen so dimensioniert und gestaltet werden, dass eine Attraktivitätssteigerung der Achse L 1185 / L 1205 unterbleibt. Dann kommt dieser Maßnahme trotz der hohen Kosten eine hohe Dringlichkeit zu, da sie bei einer geringen bis mittleren verkehrlichen Wirksamkeit aufgrund des hohen Tunnelanteils nur eine sehr geringe Flächeninanspruchnahme ohne Betroffenheit von Schutzgütern erfordert.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 281	
Bezeichnung	Magstadt, Osttangente (mit Schließung der Hölzertalstraße)
Streckenlänge	1,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-900 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	3.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

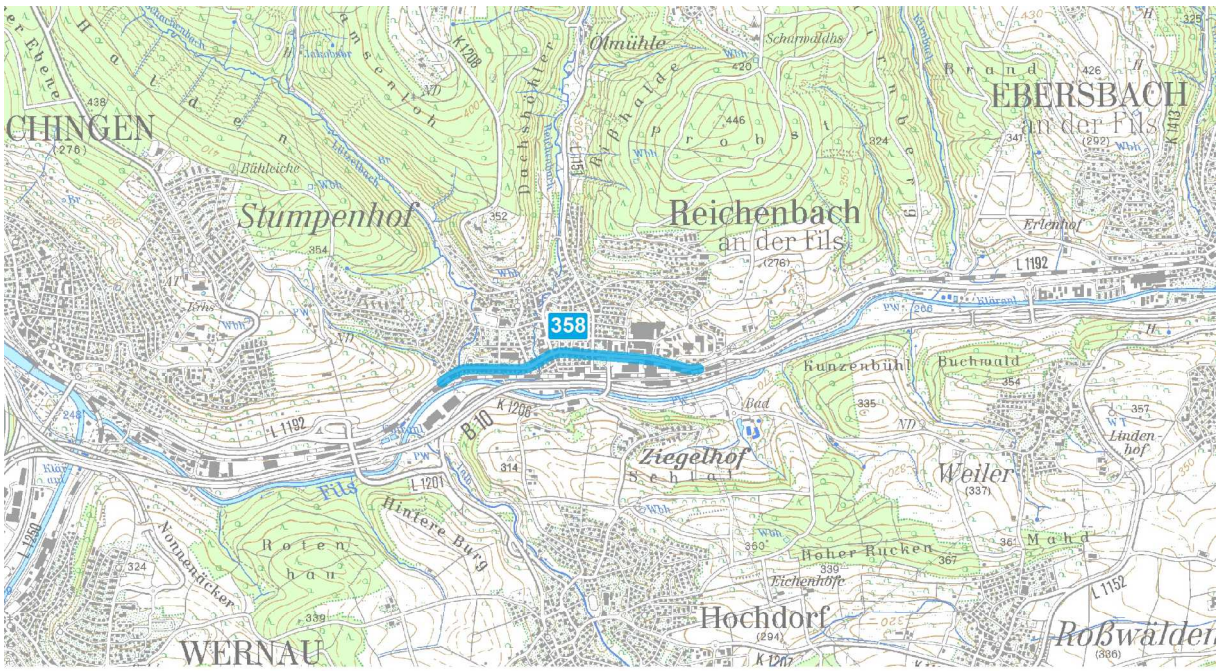
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	13,82 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-5 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Straße quert das LSG "Glemswald" und liegt in HQ100-Flächen der Würm.

	Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in großem Umfang stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber. Flächeninanspruchnahme der Umfahrung wird durch den Rückbau der Hölzertalstraße kompensiert.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	2 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Magstadt liegt für eine Osttangente (mit Schließung der Hölzertalstraße) ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Der im regionsweiten Vergleich geringen verkehrlichen Wirksamkeit steht eine mittlere Betroffenheit von Schutzgütern gegenüber. Die maßnahmenbezogene Flächeninanspruchnahme kann durch den Rückbau der Hölzertalstraße kompensiert werden. Die Osttangente hat keine Funktion für regionalbedeutsame Verkehre der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III, da keine Verkehrsrelationen von zentralen Orten darüber verlaufen. Die Maßnahme erfüllt damit in erster Linie die Funktion eines lokalen Projekts.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 358	
Bezeichnung	L 1192 Rückbau auf 6,5 m in Reichenbach a.d.Fils (Stuttgarter und Ulmer Straße)
Streckenlänge	1,8 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

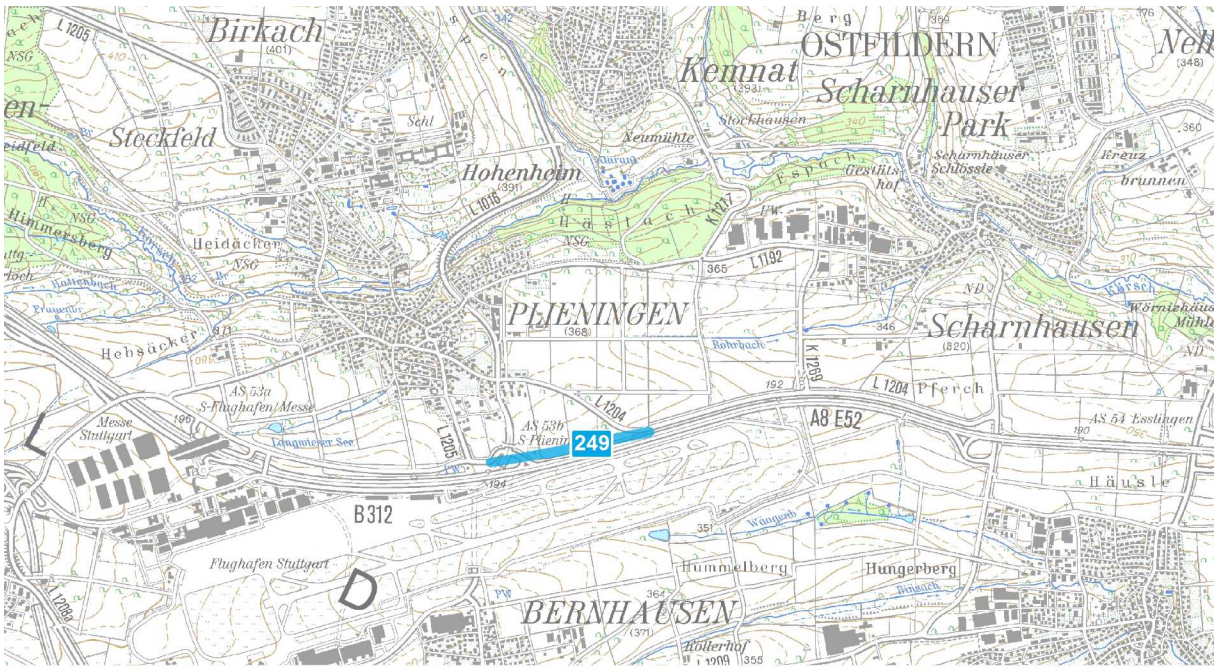
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-1.000 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	9.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-11 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	2 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Reichenbach ist ein Rückbau der Ortsdurchfahrt der L 1192 (Stuttgarter Straße und Ulmer Straße) auf 6,5 m geplant und im Bereich der Ortsmitte bereits realisiert. Die Maßnahme erzielt im Hinblick auf eine Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt eine geringe verkehrliche Wirksamkeit, führt aber zu einer stadtverträglichen Verkehrsabwicklung und Lärmreduktionen. Es ist keine Flächeninanspruchnahme erforderlich. Die L 1192 ist in den betreffenden Abschnitten als Straße für den regionalen Verkehr ausgewiesen. Sie dient vor allem der Anbindung des Kleinzentrums Reichenbach an die B 10. Nachteilige Wirkungen auf weitere regionalbedeutsame Verkehre sind nicht zu erwarten. Die Maßnahme ist somit vorrangig durch lokale Wirkungen gekennzeichnet. Es ist zu beachten, dass die L 1192 als Großraum- und Schwerlaststrecke von Göppingen zum Hafen Plochingen ausgewiesen ist. Dies sollte bei den weiteren Überlegungen berücksichtigt werden.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 249	
Bezeichnung	L 1192 / L 1204 Südumgehung Plieningen, BA II
Streckenlänge	1,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.300 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	21.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	11.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

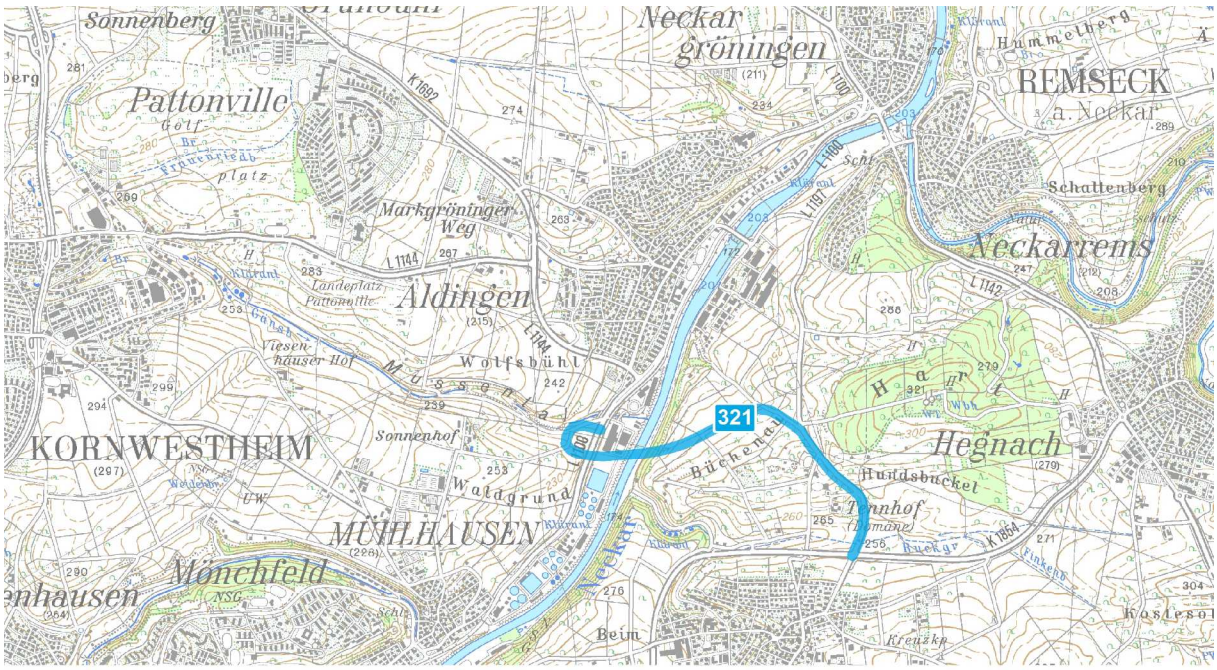
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	3 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	2,81 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-23 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft und Boden in geringem Umfang zu erwarten. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigun-

	gen in geringem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit und eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	7 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 2. Bauabschnitt der Südumgehung Plieningen der L 1192 / L 1204 soll in Parallellage zur A 8 und zur Teilstrecke Stuttgart-Flughafen – Wendlingen des Projektes Stuttgart 21 errichtet werden. Diese Maßnahme und die Nordumfahrung von Neuhausen (Maßnahme Nr. 307) stellen die letzten noch fehlenden Teilstücke eines Umfahrungskonzeptes für die Filderorte zwischen der Landesmesse und der B 10 bei Oberesslingen dar. Im Anschluss an den Neubau des Lückenschlusses südöstlich von Plieningen ist vorgesehen, die L 1204 südöstlich von Plieningen (Neuhauser Straße) zurückzubauen auf der L 1192 östlich von Plieningen (Scharnhauser Straße) nur noch Bus-, Rad- und landwirtschaftlichen Verkehr zuzulassen. Der Lückenschluss ist als Neubaumaßnahme mit weit fortgeschrittener Planung im Maßnahmenplan Straße des Landes enthalten und wird als Folgemaßnahme mit dem Planfeststellungsabschnitt 1.3a des Projektes Stuttgart 21 gebaut. Es handelt sich um ein Vorhaben der höchsten Dringlichkeit, das bei einer geringen Betroffenheit von Schutzgütern eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit und eine erhebliche Lärmreduktion ermöglicht.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 321	
Bezeichnung	L 1197 Neckarquerung (südlich Remseck-Aldingen)
Streckenlänge	3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 3 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	8.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	19.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	83.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	59.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	4 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

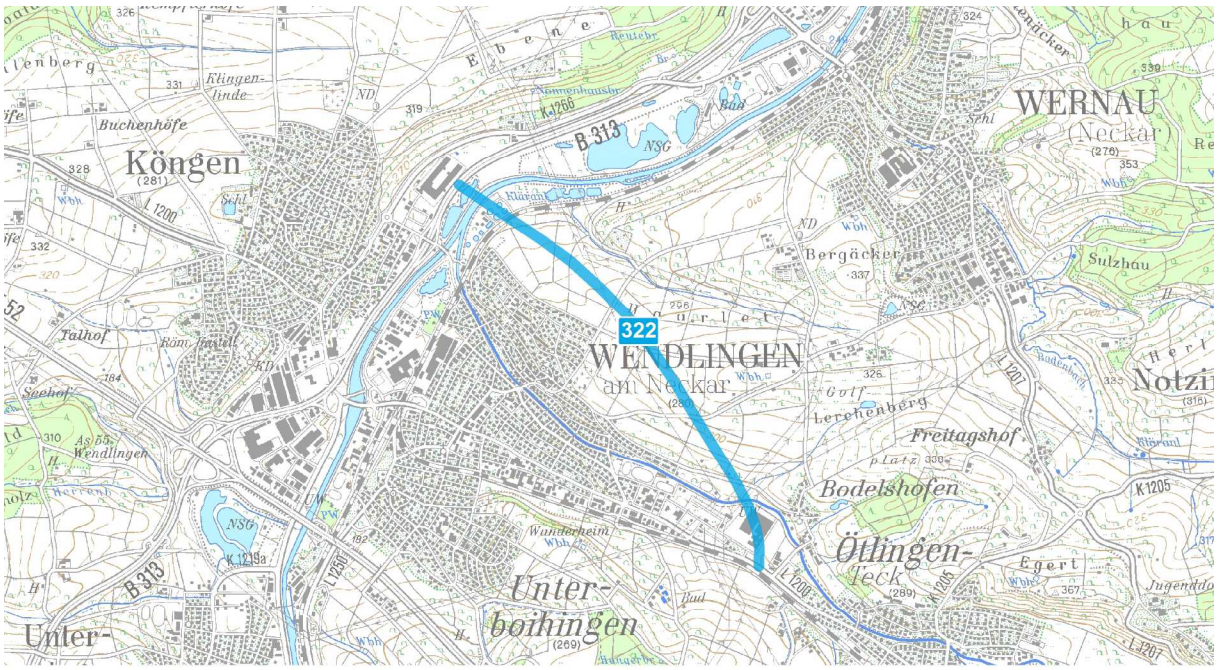
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	19 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,36 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-33 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Unteres Remstal und Backnanger Bucht" sowie das Vogel-

	schutzgebiet "Unteres Remstal". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Umfeld der Maßnahmen zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Öffinger Rain und Weidachtal" sowie den Neckar, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	3 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	2 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	9 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	40 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine neue Neckarquerung im Zuge der L 1197 südlich von Remseck-Aldingen kann bereits als eigenständige Maßnahme eine sehr hohe Verkehrswirksamkeit erzielen, die bestehende Neckarbrücke der L 1140 in Remseck entlasten und die Verkehrsverhältnisse im Nordosten von Stuttgart verbessern. Wegen der insgesamt hohen Verkehrsbelastung in diesem Raum ermöglicht sie jedoch nur geringe Reisezeiteinsparungen. Eine neue Neckarquerung bei Aldingen stellt zudem einen möglichen ersten Bauabschnitt einer durchgehenden Tangentialverbindung Waiblingen / Fellbach – Ludwigsburg / Kornwestheim (Nr. 338) dar, die die höchste Dringlichkeit aufweist. Insofern kommt der neuen Querung ebenfalls höchste Dringlichkeit zu. Sie sollte so verwirklicht werden, dass ein Ausbau zu einer angemessen leistungsfähigen durchgehenden Verbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim ohne Mehraufwand möglich ist.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit (als erster Bauabschnitt von 338 oder 338a)**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 322	
Bezeichnung	L 1200 Nordumfahrung Wendlingen
Streckenlänge	3,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.900 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	16.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

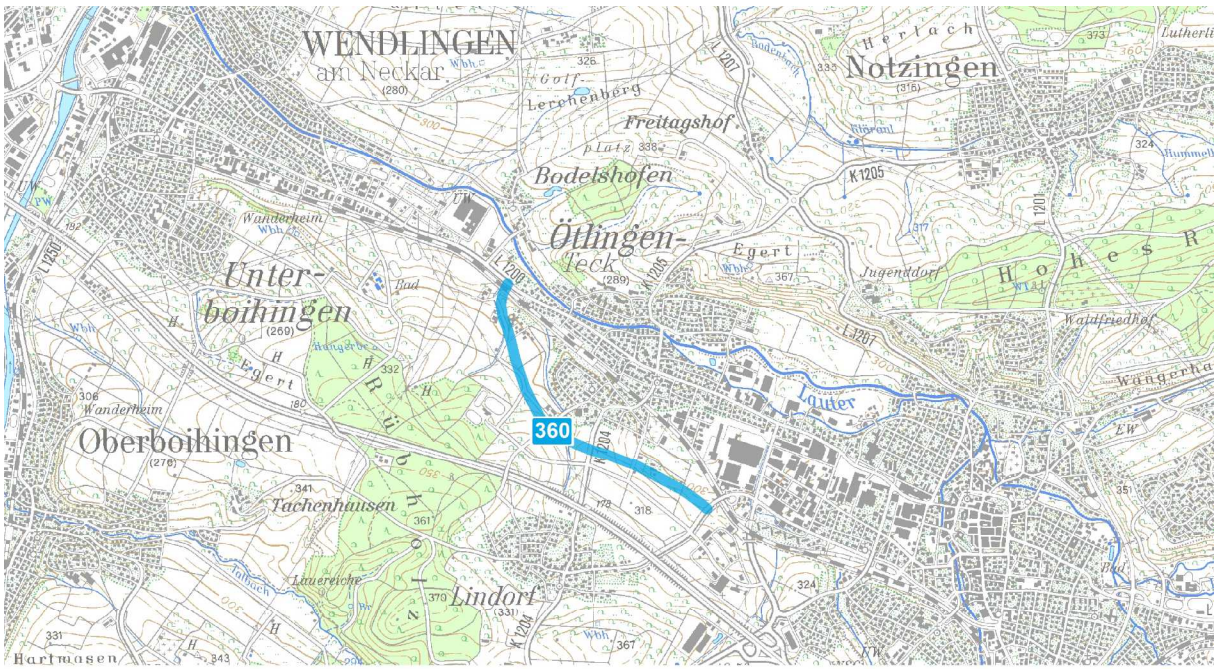
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,25 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Filder"

	sowie die Vogelschutzgebiete "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und "Grienwiesen und Wernauer Baggerseen". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Kormorans (im Bereich der Wernauer Baggerseen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Wendlingen am Neckar" sowie die Lauter und den Neckar, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Maßnahme führt in einem kurzen Abschnitt nahe des NSG Neckarwasen vorbei. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	13 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	10 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Nordumfahrung der L 1200 von Wendlingen ermöglicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit und ist mit einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern und einer großen Flächeninanspruchnahme verbunden. Die Maßnahme muss zudem im Kontext mit zwei anderen Vorhaben im Korridor Kirchheim u.T. – B 313 / B 10 beurteilt werden (Umfahrungen von Hochdorf und Notzingen der L 1201). Im Vergleich zu diesen Vorhaben weist die Nordumfahrung von Wendlingen eine geringere Effektivität und eine insgesamt niedrigere Entlastungswirkung bei einer etwa gleich großen Flächeninanspruchnahme auf. Da in diesem Korridor eine Konzentration auf einen Straßenzug geboten scheint, sollte die Nordumfahrung von Wendlingen so gestaltet werden, dass sie vor allem lokale Erschließungs- und Entlastungsfunktionen erfüllen kann.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 360	
Bezeichnung	L 1200 Südumfahrung Kirchheim u. T.-Ötlingen
Streckenlänge	2,2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	5.800 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

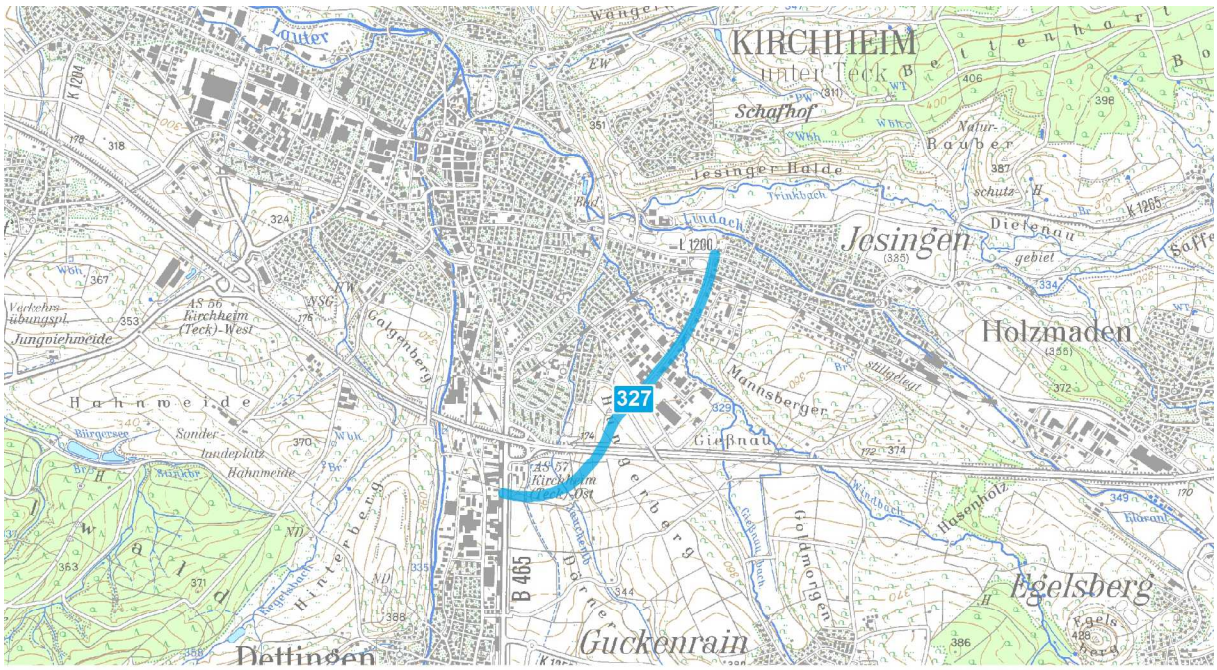
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,39 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-6 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Flora/Fauna/Biodiversität sowie Boden zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungs-

	standes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilan (nördlich von Bodelshofen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	11 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	18 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Südumfahrung der L 1200 von Kirchheim u. T.-Ötlingen zwischen dem westlichen Ortseingang und der Hegelstraße wurde in den Szenarien eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit ermittelt. Die Maßnahme führt zu einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern und erfordert eine hohe Flächeninanspruchnahme. Es ist ein weiterer Bedarf erkennbar, so dass die am besten geeignete Trasse freigehalten werden sollte. Bei den weiteren Planungen sollte der zusätzlichen Zerschneidungswirkung entgegengewirkt werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 327	
Bezeichnung	Kirchheim u.Teck Verbindung B 465 - L 1200
Streckenlänge	2,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	4.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	80 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	14 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,10 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-2 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet

	"Vorland der mittleren Schwäbischen Alb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des windkraftsensiblen Rotmilans (südlich Jesingen am Gießnaubach) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Die Maßnahme quert den Gießnaubach, daher sind auch HQ100-Flächen betroffen. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	9 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	10 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Verbindung zwischen der B 465 und der L 1200 südöstlich von Kirchheim u. T. ist angesichts der geringen Verkehrsmengen und geringen verkehrlichen Wirksamkeit sowie mittleren Betroffenheit von Schutzgütern allenfalls ein weiterer Bedarf feststellbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 323	
Bezeichnung	L 1200 Umfahrung Weilheim a.d.Teck
Streckenlänge	3,6 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	12.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	17.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

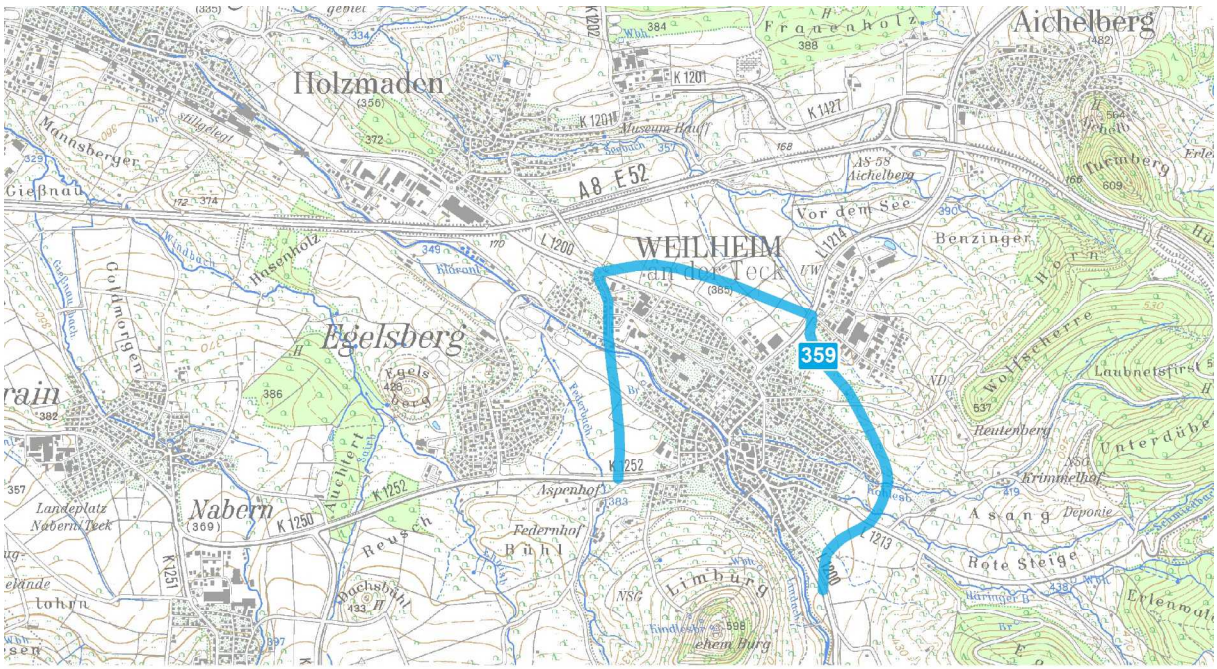
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,15 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-27 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert

	das FFH-Gebiet "Neidlinger Alb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	10 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	17 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für Weilheim a.d.T. wurden in den Szenarien zwei Varianten für Ortsumfahrungen geprüft. Maßnahme Nr. 323 stellt eine Umfahrung im Zuge der L 1200 dar, die die Entlastungsstraßen Nord und Ost umfasst. Diese wird in Maßnahme Nr. 359 durch eine Entlastungsstraße West ergänzt. Mit beiden Varianten können die bestehenden Innerortsstraßen von Durchgangsverkehren der Relation Neidlingen – Kirchheim u.T. entlastet werden. Im Falle der Entlastungsstraße West (Nr. 359) erfolgt zusätzlich eine Entlastung von Verkehren aus Richtung der K 1252 (Egelsberg). Maßnahme Nr. 359 erzielt eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit in Verbindung mit einer deutlichen Reduzierung von Lärm, wobei auch eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern und Flächeninanspruchnahme festzustellen sind. Zudem ist ohne Gegenmaßnahmen mit einer zusätzlichen Zerschneidungswirkung zu rechnen. Wegen der verkehrlichen Effektivität und hohen Vermeidung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen stellt die Entlastungsstraßenkonzeption mit den Entlastungsstraßen Nord, Ost und West eine Maßnahme der hohen Dringlichkeit dar. Maßnahme Nr. 323 hat vergleichbare, aber etwas schwächer ausgeprägte Wirkungen als Maßnahme Nr. 359.
Dringlichkeit	**Nicht weiterverfolgen (vgl. Nr. 359)**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 359	
Bezeichnung	L 1200 Entlastungsstraßenkonzeption Weilheim an der Teck
Streckenlänge	1,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.600 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	12.300 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	20.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

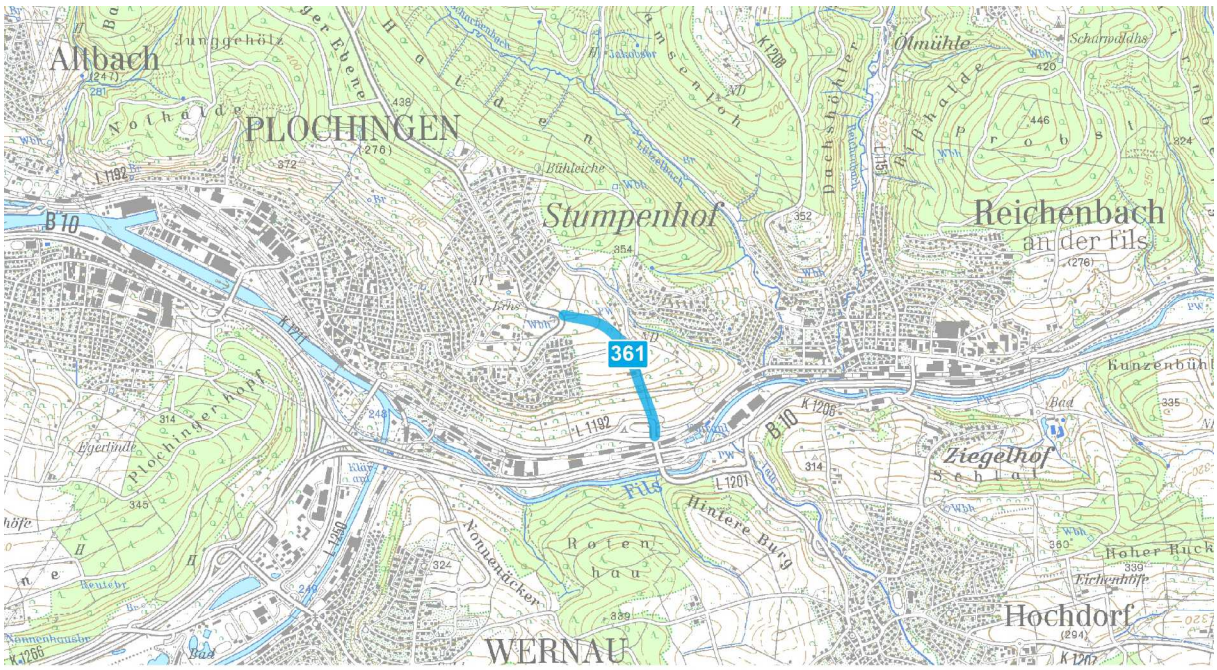
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	18 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	12,99 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-32 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb". Trotz

	des sehr frühen Planungsstandes sind bei Beibehaltung der Linienführung keine Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele von NATURA-2000-Gebieten zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	15 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	27 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für Weilheim a.d.T. wurden in den Szenarien zwei Varianten für Ortsumfahrungen geprüft. Maßnahme Nr. 323 stellt eine Umfahrung im Zuge der L 1200 dar, die die Entlastungsstraßen Nord und Ost umfasst. Diese wird in Maßnahme Nr. 359 durch eine Entlastungsstraße West ergänzt. Mit beiden Varianten können die bestehenden Innerortsstraßen von Durchgangsverkehren der Relation Neidlingen – Kirchheim u.T. entlastet werden. Im Falle der Entlastungsstraße West (Nr. 359) erfolgt zusätzlich eine Entlastung von Verkehren aus Richtung der K 1252 (Egelsberg). Maßnahme Nr. 359 erzielt eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit in Verbindung mit einer deutlichen Reduzierung von Lärm, wobei auch eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern und Flächeninanspruchnahme festzustellen sind. Zudem ist ohne Gegenmaßnahmen mit einer zusätzlichen Zerschneidungswirkung zu rechnen. Wegen der verkehrlichen Effektivität und hohen Vermeidung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen stellt die Entlastungsstraßenkonzeption mit den Entlastungsstraßen Nord, Ost und West eine Maßnahme der hohen Dringlichkeit dar. Maßnahme Nr. 323 hat vergleichbare, aber etwas schwächer ausgeprägte Wirkungen als Maßnahme Nr. 359.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 361	
Bezeichnung	L 1201 Umfahrung Plochingen-Stumpenhof (Stumpenhofauffahrt)
Streckenlänge	1,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	12.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	34.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	23.800 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

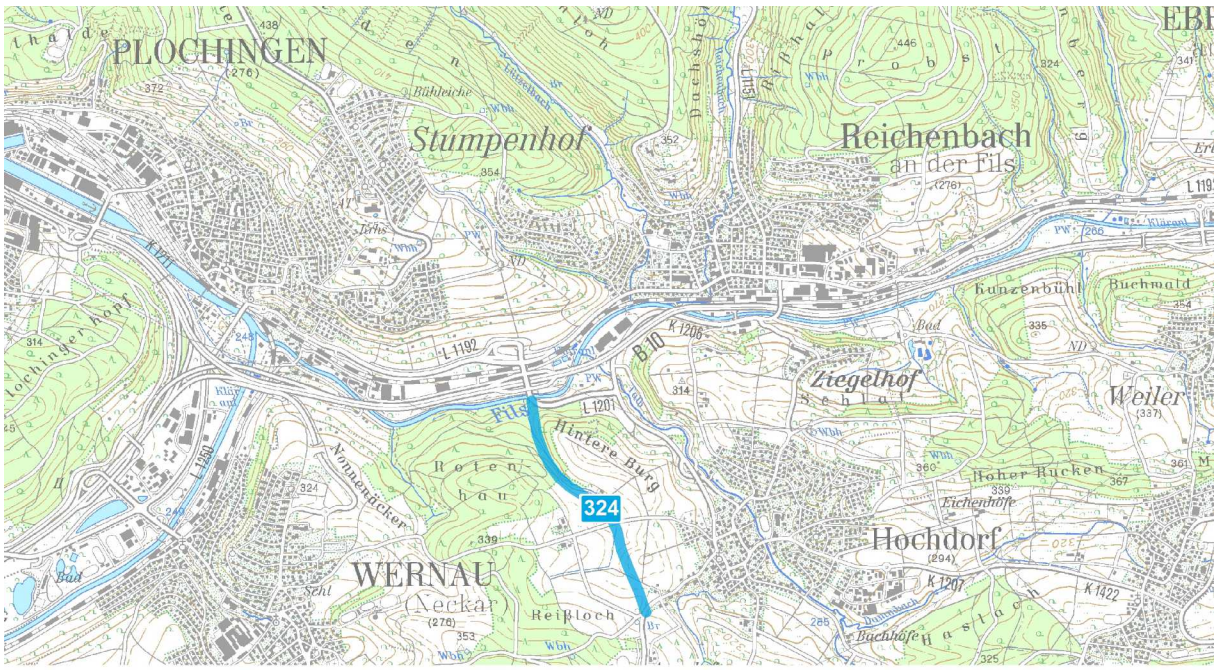
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	10,91 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-13 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf die SG Wasser zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenhei-

	ten angegeben werden. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Schurwald". Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungs- und Entwicklungsziele des FFH-Gebiets können aufgrund der unkonkreten Maßnahmenplanung und unzureichender Bestandsdaten nicht ausgeschlossen werden. Abarbeitung im Rahmen der erforderlichen NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung mit dann konkretisierter Maßnahmenbeschreibung. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Umfeld zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Schurwaldrand Altbach-Plochingen-Reichenbach". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	nicht bekannt

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung der L 1201 bei Plochingen (Stumpenhof-Auffahrt) ermöglicht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Bei einer relativ geringen Flächeninanspruchnahme ist von einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern auszugehen. Die so genannte Stumpenhof-Auffahrt kann neben einer Entlastung eines Teiles der Ortsdurchfahrt der L 1201 weitere Funktionen, insbesondere die einer weitestgehend ortsdurchfahrtsfreien Schurwaldquerung, übernehmen: Da der Neubau einer Verbindung zwischen Fils- und Remstal wegen der eher geringen Nachfragepotenziale nicht gerechtfertigt wäre, ist der Bündelung der Verkehrsströme in einem geeigneten Korridor besondere Bedeutung zuzumessen. Mit der L 1150 und der L 1201 liegt ein solchen Korridor vor, der durch eine Umfahrung bei Winterbach und die Stumpenhof-Auffahrt mit vergleichsweise geringem Aufwand unter weitgehender Benutzung bestehender Straßen und mit dem Zusatznutzen der Entlastung der Ortsdurchfahrten ausreichend leistungsfähig geschaffen werden kann. Für den Anschluss der Maßnahme an die B 10 erscheint ein Um- / Neubau der Querspange Reichenbach a.d.F. erforderlich. Die Stadt Plochingen strebt statt der untersuchten Trasse eine kleinräumigere Umfahrung für die untere Schorndorfer Straße an, die bereits weiter südwestlich an die L 1201 anschließt. Mit dem Ziel, vor einer endgültigen Entscheidung über die Trassenalternativen beide Optionen offen zu halten, wird die untersuchte Aufstiegsstraße als Vorhaben zur Trassenfreihaltung eingestuft, da bei dieser durch flankierende Maßnahmen weitere lokale Verbesserungen im Bereich Schorndorfer Straße erreichbar sind. Im Falle der kleinräumigeren Umfahrung sollten bei deren weiterer planerischer Entwicklung auch die Anforderungen einer regionalbedeutsamen Verbindung über den Schurwald einbezogen werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 324	
Bezeichnung	L 1201 Umfahrung Hochdorf
Streckenlänge	1,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	14.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	12.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	6.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

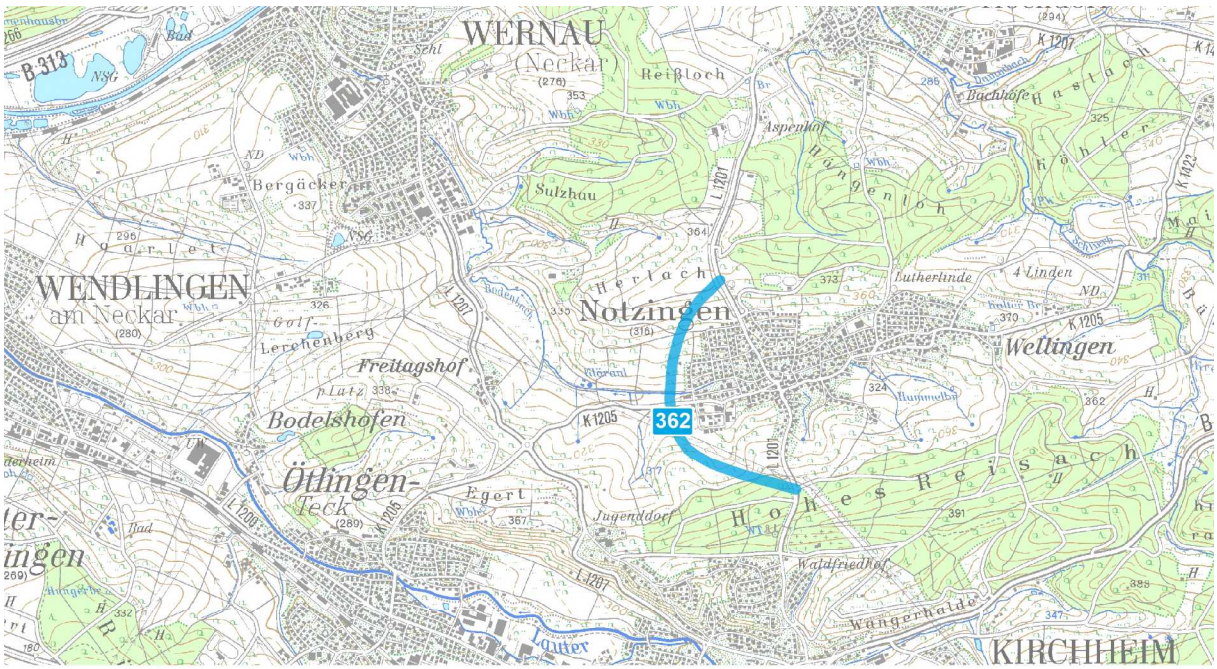
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	7,83 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-9 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme quert das LSG "Hochdorf".

	Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Entlang der L 1201 wurden Umfahrungen von Hochdorf und Notzingen untersucht. Beide erreichen eine hohe Effektivität im Hinblick auf die relative Entlastung der Ortsdurchfahrt. Die verkehrliche Wirksamkeit aber auch die Flächeninanspruchnahme und die Betroffenheit von Schutzgütern fallen bei der Umfahrung von Notzingen etwas höher aus. Bei beiden Vorhaben ist ein weiterer Bedarf gegeben, so dass die am besten geeigneten Trassen freigehalten werden sollten.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 362	
Bezeichnung	L 1201 Umfahrung Notzingen
Streckenlänge	2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	13.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	19.300 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

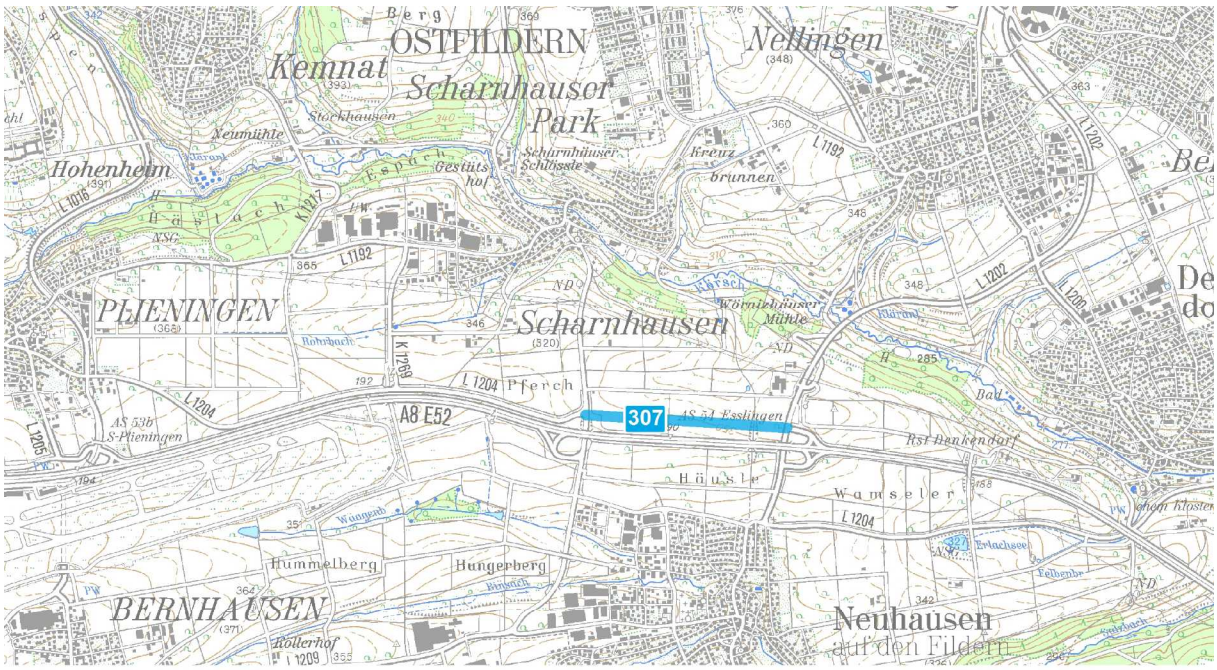
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	16 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	7,92 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-16 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme liegt fast vollständig im Vogel-

	schutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb" und quert das FFH-Gebiet "Hohes Reisach und Rauber". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilan (nördlich von Notzingen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Notzingen" sowie HQ100-Flächen im Einzugsgebiet der Lauter. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	11 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Entlang der L 1201 wurden Umfahrungen von Hochdorf und Notzingen untersucht. Beide erreichen eine hohe Effektivität im Hinblick auf die relative Entlastung der Ortsdurchfahrt. Die verkehrliche Wirksamkeit aber auch die Flächeninanspruchnahme und die Betroffenheit von Schutzgütern fallen bei der Umfahrung von Notzingen etwas höher aus. Bei beiden Vorhaben ist ein weiterer Bedarf gegeben, so dass die am besten geeigneten Trassen freigehalten werden sollten.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 307	
Bezeichnung	L 1204 Verlegung nördl. von Neuhausen (Variante I), Autobahnparallele (Nordumfahrung Neuhausen a.d.F.)
Streckenlänge	1,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	16.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	14.400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	80 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

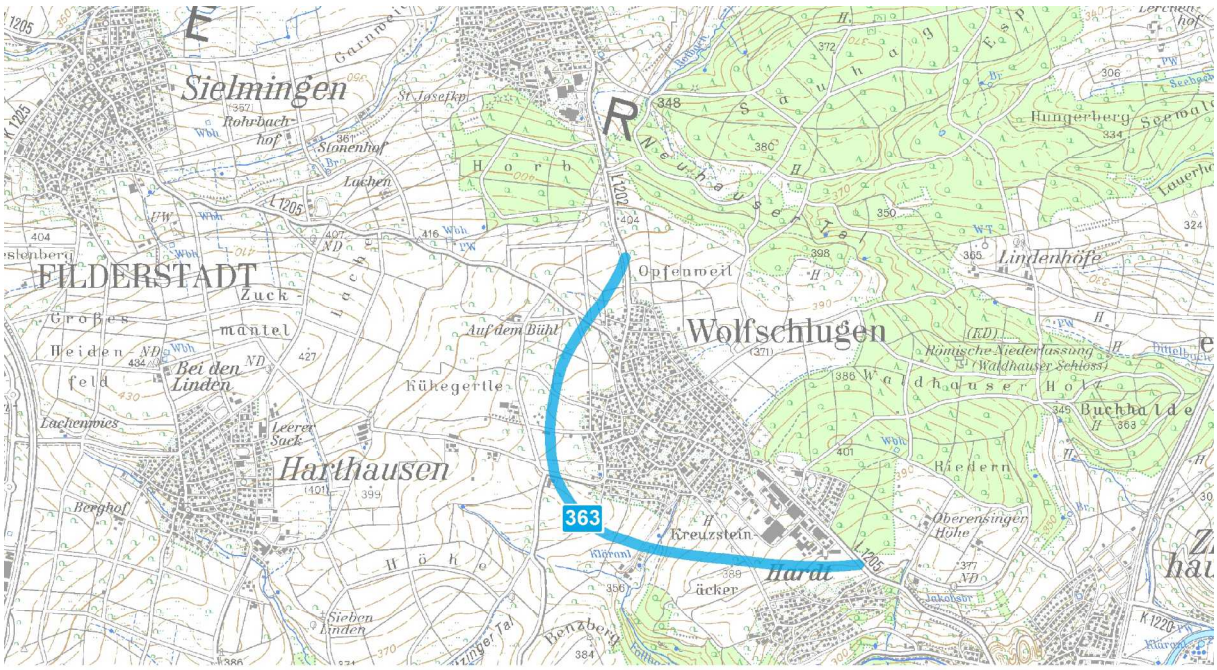
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	4 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	2,99 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-8 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft und Boden zu erwarten.

	Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Nordumfahrung der L 1204 von Neuhausen a.d.F. soll in nördlicher Parallellage zur A 8 und zum Planfeststellungsabschnitt 1.4 des Projektes Stuttgart 21 errichtet werden. Diese Maßnahme und der 2. Bauabschnitt der Südumgehung Plieningen (Maßnahme Nr. 249) stellen die letzten noch fehlenden Teilstücke eines Umfahrungskonzeptes für die Filderorte zwischen der Landesmesse und der B 10 bei Oberesslingen dar. Für die Nordumfahrung von Neuhausen soll eine Baustraße ausgebaut werden, die für den Bau des Abschnittes Stuttgart-Flughafen – Wendlingen des Projektes Stuttgart 21 benötigt wird. Das Land Baden-Württemberg hat die autobahnparallele Nordumfahrung (L 1204) bei Neuhausen in sein Bauprogramm für die Jahre ab 2017 aufgenommen. Die Maßnahme ermöglicht bei einer geringen Betroffenheit von Schutzgütern und einer geringen Flächeninanspruchnahme eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit und eine effektive Entlastung des Nordrandes von Neuhausen von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen. Diesem Vorhaben kommt die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 363	
Bezeichnung	L 1205 Umfahrung Wolfschlugen
Streckenlänge	3,8 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	9.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	15.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	6.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

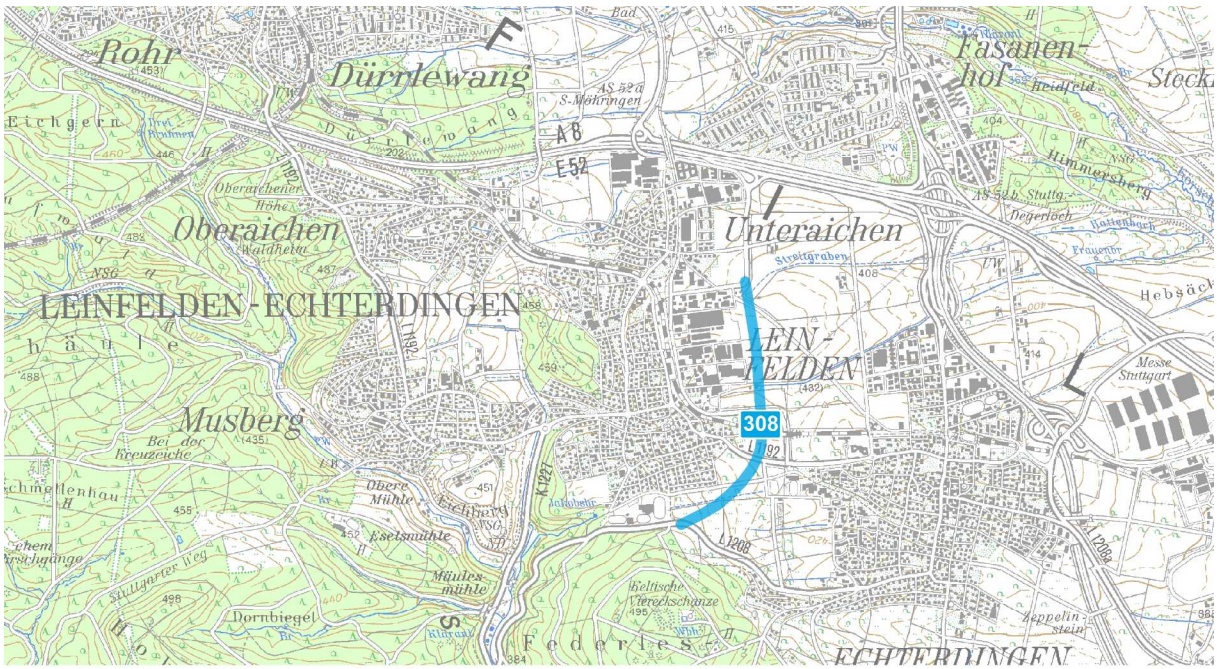
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	3,16 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-18 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Wasser zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden.

	Die Maßnahme tangiert das LSG "Wolfschlugen". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	12 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	22 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine leistungsfähige Umfahrung der L 1205 von Wolfschlugen führt in Verbindung mit den Maßnahmen östliche Umfahrung von Sielmingen (Nr. 346) und Tunnel in Nürtingen-Oberensingen (Nr. 306) zu einem neuen attraktiven Straßenzug, der nicht im Einklang mit dem regionalplanerischen Ziel der Bündelung von Verkehren in vorhandenen, leistungsfähigen Korridoren steht. Ein solcher Korridor ist mit der inzwischen 4-streifig ausgebauten B 313 Nürtingen - Wendlingen und der A 8 vorhanden, wobei eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit der A 8 durch Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit geplant ist. Daher ist für eine Umfahrung von Wolfschlugen angesichts der mittleren verkehrlichen Wirksamkeit, der mittleren Betroffenheit von Schutzgütern und der relativ großen Flächeninanspruchnahme allenfalls ein weiterer Bedarf für eine kleinräumig wirkende Lösung erkennbar. Eine Attraktivitätssteigerung der L 1205 für Durchgangsverkehre, die auf der B 313 und A 8 gebündelt werden sollten, sollte vermieden werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 308	
Bezeichnung	Leinfelden-Echterdingen, Verbindung Nord-Süd-Straße - L 1208
Streckenlänge	1,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	15.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	30.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	25.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

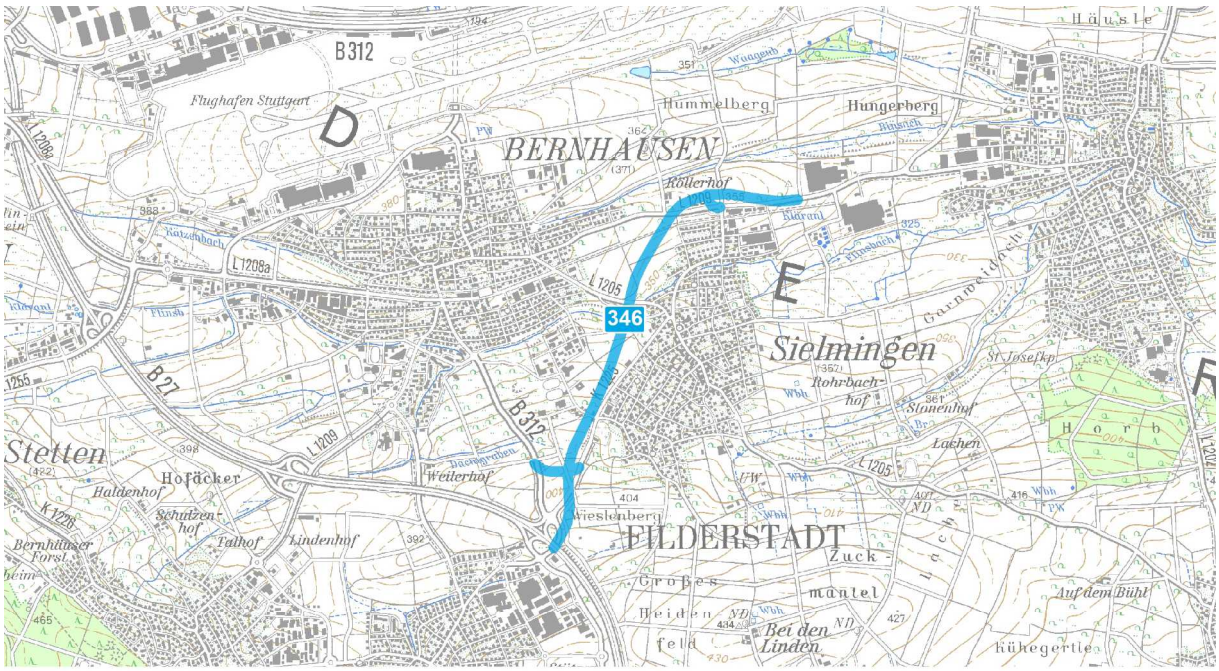
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	4,81 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-6 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Klima/Luft, Landschaftsbild/Erholung und Boden zu erwarten.

	Die Maßnahme tangiert das LSG "Glemswald". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	11 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Fortsetzung der Nord-Süd-Straße in Leinfelden-Echterdingen von der Maybachstraße bis zur L 1208 ist im Regionalplan eine Trasse durch ein Vorranggebiet gesichert. Das Vorhaben ermöglicht (auch für den Fall, dass eine Verlängerung der U 5 bis zur geplanten Haltestelle Neuer Markt bzw. Echterdingen unterstellt wird) eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrten von Leinfelden und insbesondere von Echterdingen. Im regionalen Vergleich ist eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit festzustellen, wobei im Falle des Ausbaus der Nord-Süd-Straße in Stuttgart (Maßnahme Nr. 390, höchste Dringlichkeit) eine Zunahme der Wirksamkeit erkennbar ist. Ebenso liegt eine geringe bis mittlere Betroffenheit von Schutzgütern vor. Insgesamt ist eine hohe Dringlichkeit gegeben, zumal für eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Echterdingen kaum Alternativen erkennbar sind.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 346	
Bezeichnung	Verbindung A 8 - B 27 östlich des Flughafens (Umfahrung Sielmingen)
Streckenlänge	6,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	22.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	55.100 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	17.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

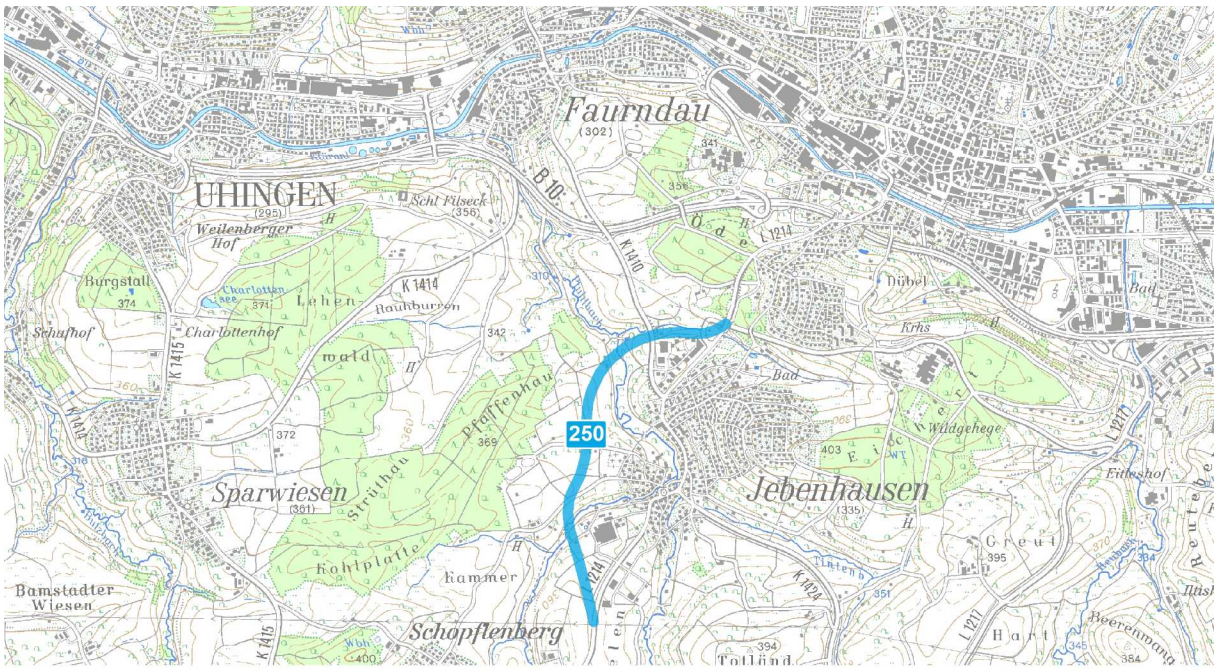
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	14 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	2,19 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-88 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert die LSG "Filder" und quert

	HQ100-Flächen der Körsch. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit mit einem sehr hohen Beitrag zur Vermeidung von Lärm sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	20 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Umfahrung von Filderstadt-Sielmingen kommt neben der in den Szenarien geprüften Umfahrung westlich von Sielmingen auch eine Trassierung östlich des Stadtteils in Betracht. Sofern eine Umfahrung als Ostumfahrung realisiert wird, kann sie in Verbindung mit den Maßnahmen Umfahrung von Wolfschlugen (Nr. 363) und Tunnel in Nürtingen-Oberensingen (Nr. 306) zu einem neuen attraktiven Straßenzug führen, der im Widerspruch zum regionalplanerischen Ziel der Bündelung von Verkehren in vorhandenen, leistungsfähigen Korridoren steht. Ein solcher Korridor ist mit der inzwischen 4-streifig ausgebauten B 313 Nürtingen - Wendlingen und der A 8 vorhanden, wobei eine weitere Ertüchtigung der A 8 durch Maßnahmen der höchsten Dringlichkeit geplant ist. Eine Umfahrung von Sielmingen sollte daher weniger eine Verbesserung für die Relation Nürtingen – A 8 bewirken als der Verbindung B 27 – A 8 und der Entlastung von Sielmingen dienen. Hierfür dürfte eine ortsnahe Trassierung am besten geeignet sein (wobei frühere Untersuchungen aufzeigten, dass eine westlich von Sielmingen verlaufende Trasse zudem auch Entlastungen in Bernhausen hervorrufen kann). Angesichts der sehr hohen verkehrlichen Wirksamkeit mit sehr hohem Beitrag zur Vermeidung von Lärm bei einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern ist für eine Umfahrung von Sielmingen eine hohe Dringlichkeit gegeben. Für den Fall, dass der geplante Ausbau der B 27 im Abschnitt AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen (Nr. 275) nicht realisiert werden kann und somit keine Entlastung von Sielmingen durch eine leistungsfähigere B 27 erzielt wird, besteht für die Umfahrung von Sielmingen sogar die höchste Dringlichkeit.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit (falls Ausbau B 27 AS Aich - AS Leinfelden-Echterdingen (Nr. 275) nicht realisiert wird: Maßnahme der höchsten Dringlichkeit)**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

Beschreibung der Maßnahme Nr. 250	
Bezeichnung	L 1214 Umfahrung Jebenhausen
Streckenlänge	2,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	4.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	18.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	44.000 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	22.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

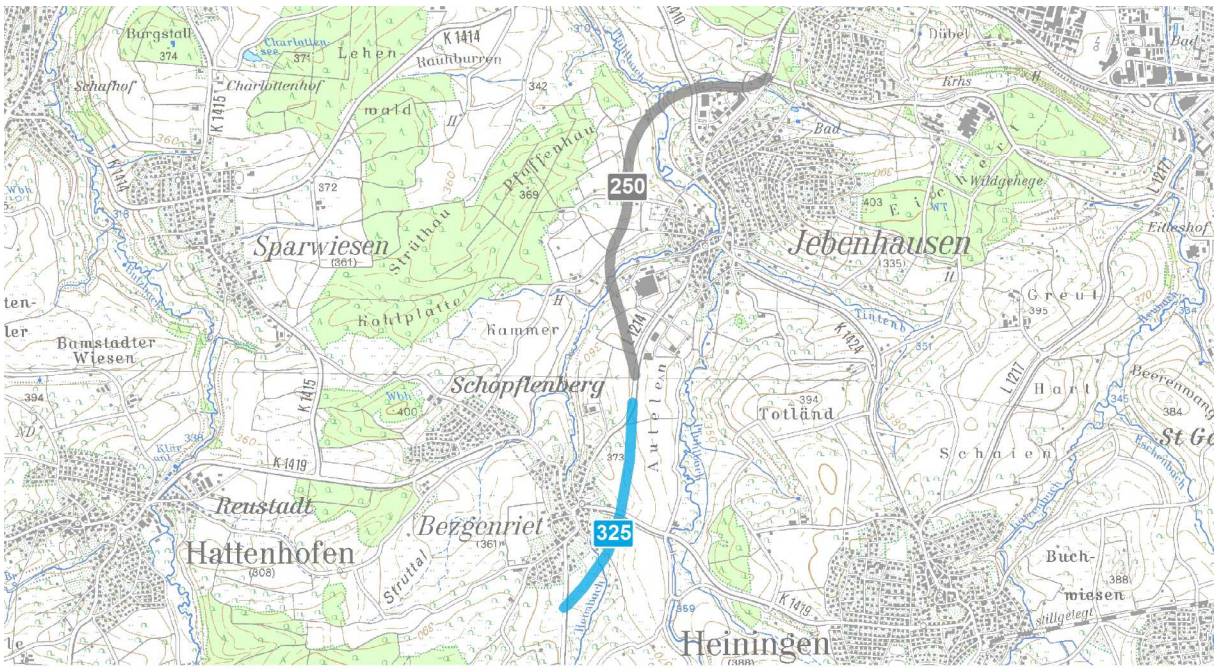
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	18 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,79 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-30 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme quert das FFH-Gebiet "Pfuhlbach und Eichert" und das Vogelschutzgebiet "Vorland

	der mittleren Schwäbischen Alb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilan im Umfeld zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Straße quert den Heimbach dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in teils großem Umfang stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	11 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	12 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Umfahrungen von Göppingen-Jebenhausen und -Bezgenriet im Zuge der L 1214 dienen nicht nur der Entlastung der jeweiligen Ortslagen von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen, sondern auch einer Verbesserung der Anbindung des mittleren Filstals an die A 8 und damit an das Straßennetz für den großräumigen Verkehr. Die Umfahrung von Jebenhausen ist verkehrlich hoch wirksam und führt zu einer starken Entlastung der Ortsdurchfahrt, wobei auch bei den Kriterien Betroffenheit von Schutzgütern und Flächeninanspruchnahme hohe Werte festzustellen sind. Dennoch kommt der Umfahrung auch angesichts der erreichbaren Lärmreduzierung die höchste Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 325	
Bezeichnung	L 1214 Umfahrung Bezgenriet
Streckenlänge	1,5 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	3.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	13.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	20.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

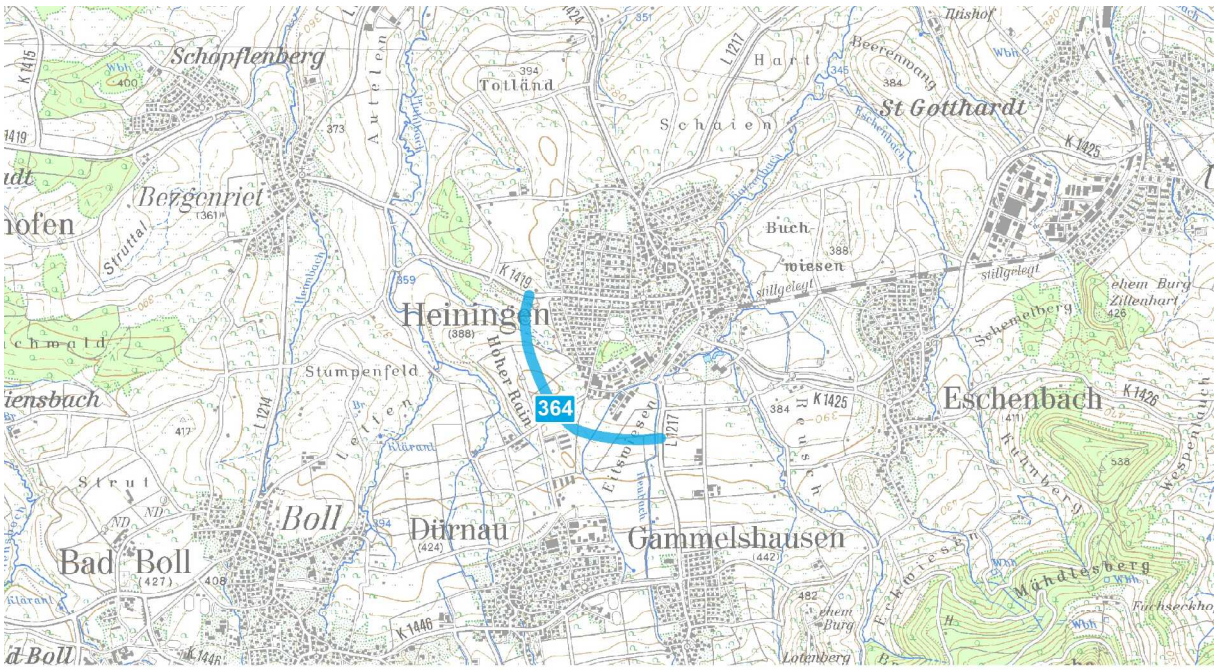
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	8,78 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-31 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Wasser zu erwarten. Die Maßnahme quert das FFH-Gebiet "Pfuhlbach und Eichert" und das Vogelschutzgebiet "Vorland

	der mittleren Schwäbischen Alb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilan (östlich Bezgenriet) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	9 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Umfahrungen von Göppingen-Jebenhausen und -Bezgenriet im Zuge der L 1214 dienen nicht nur der Entlastung der jeweiligen Ortslagen von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen, sondern auch einer Verbesserung der Anbindung des mittleren Filstals an die A 8 und damit an das Straßennetz für den großräumigen Verkehr. Die Umfahrung von Bezgenriet weist eine mittlere bis hohe verkehrliche Wirksamkeit mit einer sehr hohen relativen Entlastung der Ortsdurchfahrt auf bei mittleren Werten im Hinblick auf die Betroffenheit von Schutzgütern und die Flächeninanspruchnahme sowie einem hohen Lärmvermeidungspotenzial. Somit ist eine Einstufung als Vorhaben der höchsten Dringlichkeit angemessen.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 364	
Bezeichnung	L 1217 Umfahrung Heiningen
Streckenlänge	1,6 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	3.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.400 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	14 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	8,97 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-1 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in teils großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet "Pfuhlbach und Eichert". Bei Umsetzung der Planung im

	derzeitigen Trassenverlauf sind keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungs- und Entwicklungszielen von NATURA-2000-Gebieten zu erwarten. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des windkraftsensiblen Rotmilan (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW) sowie Hinweise auf Zauneidechse und Feldlerche (Daten des zuständigen LRA) im Umfeld zu berücksichtigen. Die Maßnahme liegt in HQ100-Flächen im Einzugsgebiet der Fils. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	9 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Südwestumfahrung von Heiningen (Verbindung L 1217 – K 1419) ist Teil des Verkehrskonzeptes Albvorland, für das eine hohe Bündelungswirkung der Verkehrsströme nachgewiesen wurde. Sie erreicht eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit bei einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern. Durch innerörtliche Entlastungen wird Verkehrslärm vermieden und ein Beitrag zum Lärmminderungsplan Heiningen geleistet. Insofern kommt der Maßnahme eine hohe Dringlichkeit zu.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 365	
Bezeichnung	L 1218 Umfahrung Göppingen-Holzheim
Streckenlänge	1,2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

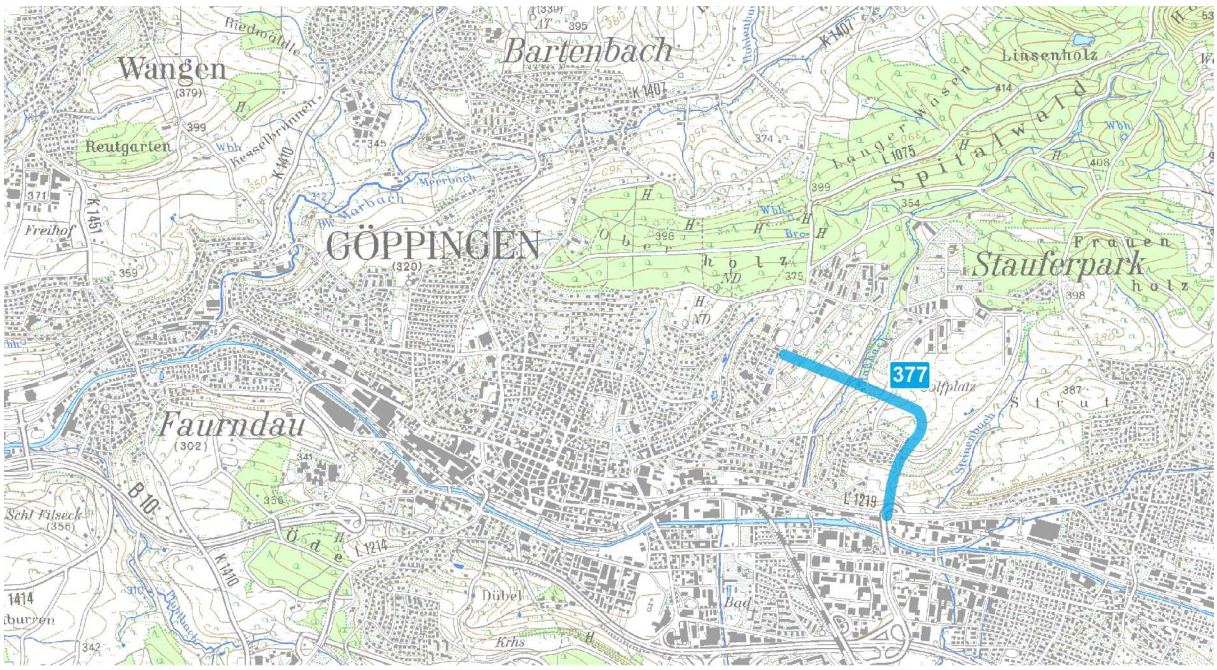
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	10,07 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-7 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Flora/Fauna/Biodiversität sowie Boden zu erwarten.

	Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vorland der mittleren Schwäbischen Alb". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Hinweise auf Vögel, Fledermäuse, Zauneidechse und Käfer zu berücksichtigen (Daten des LRA). Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden, hierbei sind auch die kumulativen Wirkungen in Verbindung mit der Maßnahme Nr. 51c (Schiene) zu beachten. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber. Die Maßnahme wird auf Grund neuer verkehrlicher Gesichtspunkte sowie der absehbaren Schwierigkeiten bei der Umsetzung als "nicht weiter zu verfolgen" dargestellt.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	9 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Nach dem Ausbau der B 10 verlaufen über die L 1218 keine Verbindungen zentraler Orte mehr, so dass die Straße für den regionalbedeutsamen Verkehr keine Funktion mehr erfüllt und aus dem Netz der regionalbedeutsamen Straßen entfällt. Zusammen mit der inzwischen dem Verkehr übergebenen Umfahrung von Schlat ergeben sich durch ein Lkw-Lenkungskonzept gute Voraussetzungen für die Beseitigung von Beeinträchtigungen durch Schwerlastverkehr. Vor diesem Hintergrund und angesichts der topographischen Gegebenheiten und der daraus resultierenden Probleme hinsichtlich einer oberirdischen Lösung kann die Maßnahme als nicht weiter zu verfolgen eingestuft werden.
Dringlichkeit	**nicht weiterverfolgen**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 377	
Bezeichnung	Anbindung des ehemaligen Flugplatzgeländes Göppingen-Nordost an die L 1219
Streckenlänge	1,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	12.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	28.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	70 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	15.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

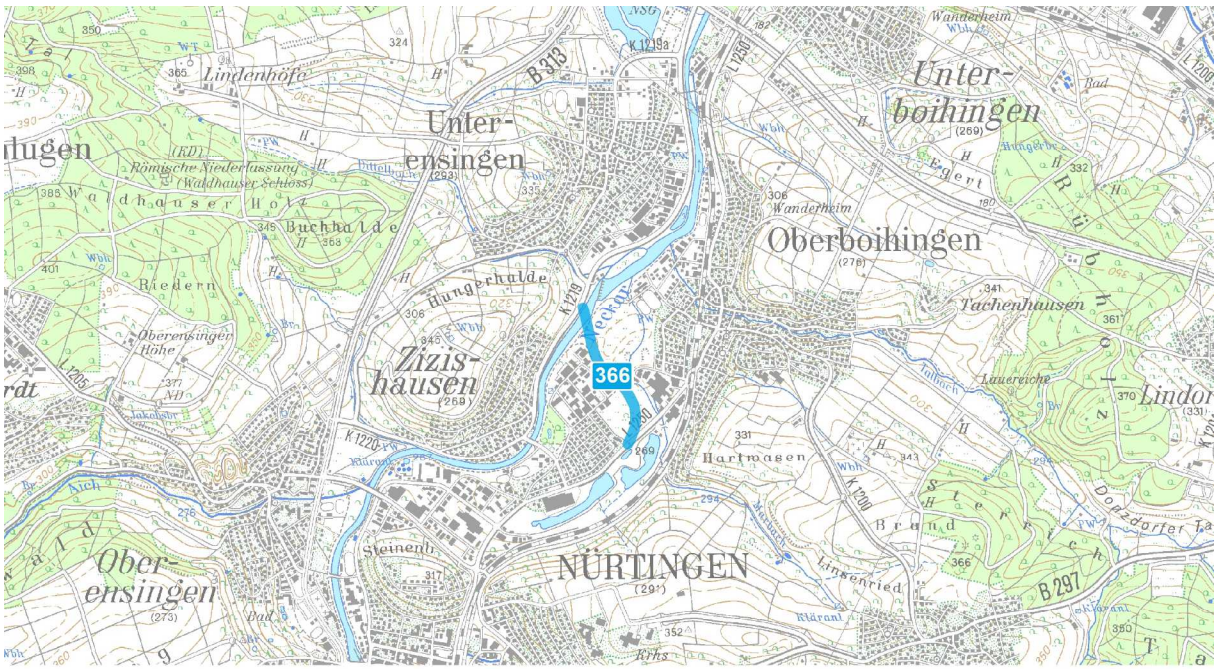
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	8,73 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-14 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Straße quert HQ100-Flächen der Fils. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße

	wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit gegenüber. Weitere Untersuchung ergaben, dass das Vorhaben in bautechnischer und topographischer Hinsicht als nicht machbar zu bewerten ist. Auch vor dem Hintergrund der erheblichen Beeinträchtigungen wird die Maßnahme als nicht weiter zu verfolgen eingestuft.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	15 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Mit einer Neubautrasse zwischen der L 1075 und der L 1219 könnten bestehende Siedlungsgebiete entlastet und die auf dem ehemaligen Flugplatzgelände Göppingen-Nordost entstandenen und noch entstehenden Nutzungen im regionalbedeutsamen Wohn- bzw. Gewerbeschwerpunkt „Stauferpark“ verträglicher an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden. Über die Neubautrasse würde keine Verbindung zentraler Orte verlaufen, so dass diese für den regionalbedeutsamen Verkehr eine insgesamt nur relativ nachrangige Funktion aufweist. Da für den regionalen Gewerbeschwerpunkt „Stauferpark“ bereits eine weitgehend ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an das regionalbedeutsame Straßennetz über die Roßbachstraße gegeben ist, ist derzeit kein wesentlicher Bedarf für eine weitere Anbindung erkennbar. Zudem wurde die Trasse i. A. der Stadt Göppingen bereits mehrfach untersucht und ist in bautechnischer sowie topographischer Hinsicht als nicht machbar zu bewerten. Ferner bestehen vielfache Bedenken, insbesondere in naturschutzfachlicher Hinsicht (erhebliche Betroffenheit von Schutzgütern). Somit ist die Maßnahme als nicht weiter zu verfolgen einzustufen.
Dringlichkeit	**nicht weiterverfolgen**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 366	
Bezeichnung	L 1250 Umfahrung Nürtingen-Zizishausen
Streckenlänge	1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	0 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	5.600 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	7.000 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	75 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

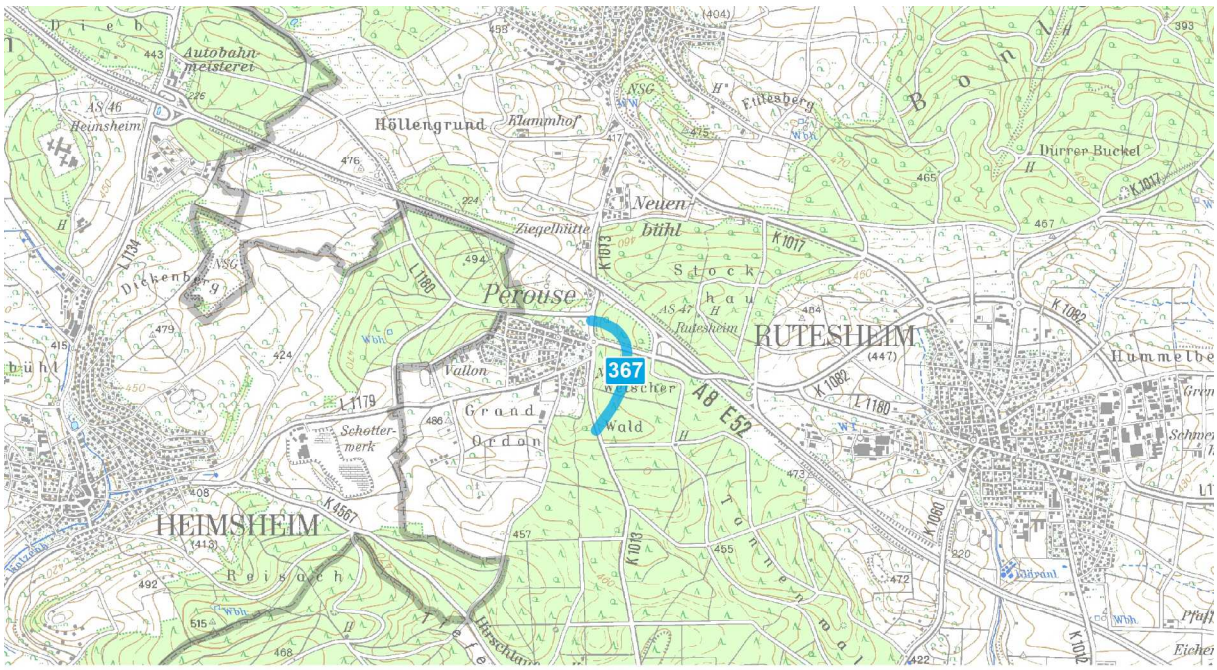
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	12,70 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-4 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Maßnahme quert das LSG "Gebiete bei Unterensingen und Zizishausen" und den Neckar, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen.

	Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber. Die Maßnahme hat keine Funktion für regionalbedeutsame Verkehre.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	6 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Umfahrung von Nürtingen-Zizishausen durch eine Verbindung zwischen der L 1250 und der K 1219 östlich des Stadtteils erbrachten die Verkehrsprognosen zu den Szenarien eine geringe verkehrliche Wirksamkeit. Das Vorhaben führt zu einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern. Die Flächeninanspruchnahme ist relativ gering. Die Umfahrung weist keine Funktion für regionalbedeutsame Verkehre der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III auf. Es handelt sich somit um ein Projekt lokaler Bedeutung.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 367	
Bezeichnung	K 1013 / B-Plan „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Perouse mit Lärmschutz“
Streckenlänge	0,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	15.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	100 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

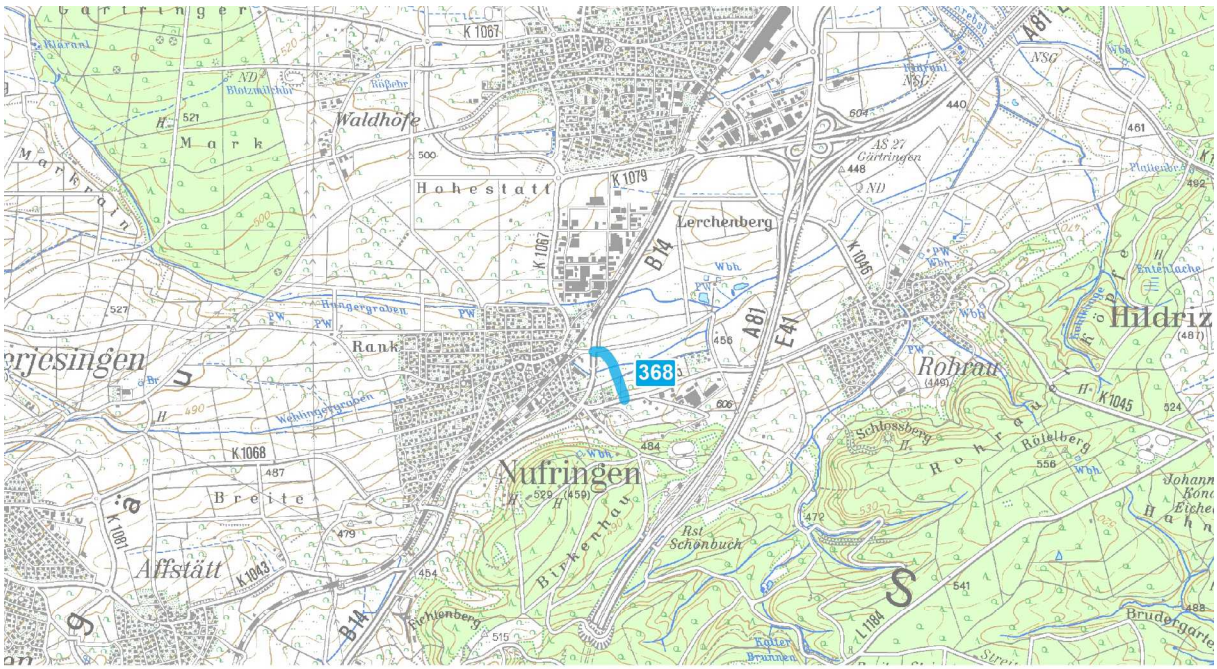
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	9,83 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-5 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich

	eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	4 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Bebauungsplan „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Perouse mit Lärmschutz“ sieht u. a. eine Verlegung der K 1013 östlich von Perouse, den Umbau des Knotenpunktes K 1013 / L 1180 zu einem leistungsfähigen Kreisverkehr sowie Lärmschutzmaßnahmen vor. Im Zuge dieser Umbauten soll zudem ein Lebensmittelmarkt gebaut werden. Es handelt sich um ein Vorhaben mit vorrangig lokalen Wirkungen, das städtebauliche Verbesserungspotenziale eröffnet. Die Wirkungen auf den regionalbedeutsamen Verkehr sind gering. Das Projekt befindet sich im Bau, mit der Fertigstellung ist nach Angaben des Landkreises Böblingen bis Ende 2017 zu rechnen.
Dringlichkeit	**Im Bau**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 368	
Bezeichnung	K 1045 Verlegung des Anschlusses an die B 14 in Nufringen
Streckenlänge	0,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	-
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	-
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	3.600 zus. Kfz
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	8.900 Kfz
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,2 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.000 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	-
Veränderung Verkehrssicherheit	-

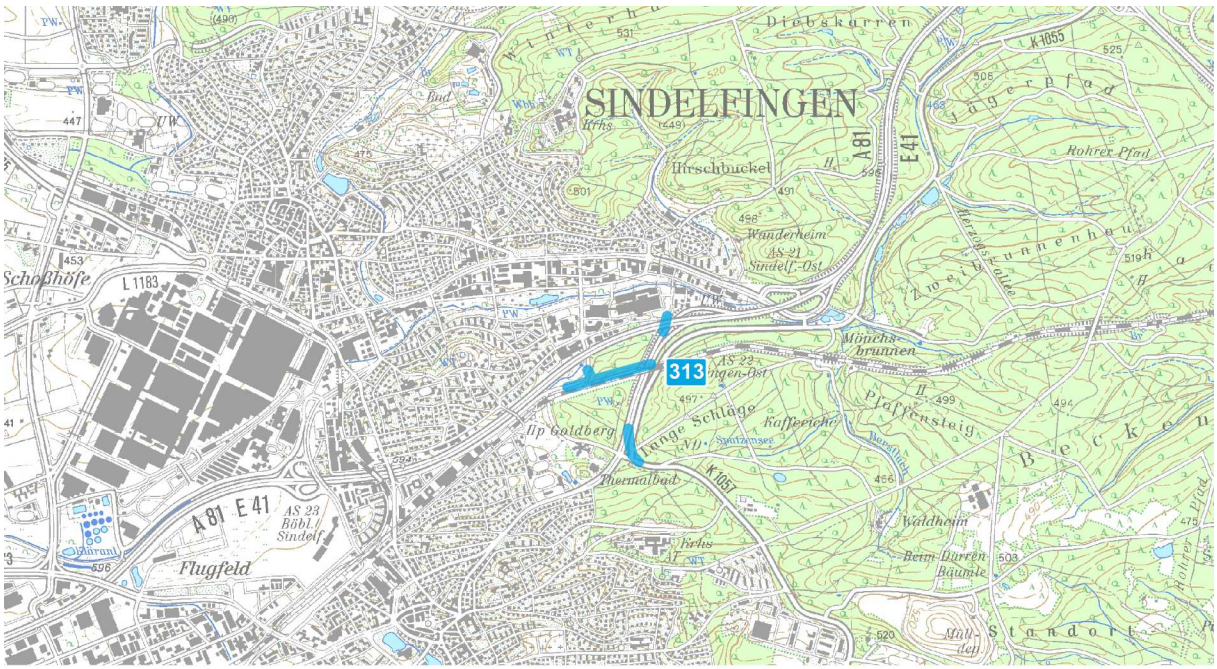
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	9 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	21,77 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	3 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter in geringem Umfang zu erwarten. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigun-

	gen in geringem Umfang stehen geringe verkehrliche Wirkungen ohne Funktion für regionalbedeutsame Verkehre gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	1 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Nufringen ist eine Verlegung des Anschlusses der K 1045 an die B 14 geplant. Die K 1045 soll über eine neue Tangente an den bestehenden Knoten B 14 / K 1067 angeschlossen werden. Die Maßnahme dient der Entlastung der bebauten Bereiche entlang der Rohrauer Straße und soll die Einrichtung einer barrierefreien Fußgängerunterführung unter der B 14 im Bereich des derzeitigen Knotens („Piffka“-Kreuzung) ermöglichen. Sie erreicht eine im regionalen Vergleich mittlere bis niedrige verkehrliche Wirksamkeit. Da keine Verkehrsrelationen von zentralen Orten über die K 1045 verlaufen, weist der neue Anschluss allenfalls eine nachrangige Funktion für den regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III auf. Das Vorhaben stellt somit ein wichtiges lokales Projekt dar.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 313	
Bezeichnung	Böblingen / Sindelfingen, Netzkonzeption-Ost (Anbindung K 1055 und K 1057 an voll ausgebaute AS Böblingen-Ost)
Streckenlänge	1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	27.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	13.200 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	50 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

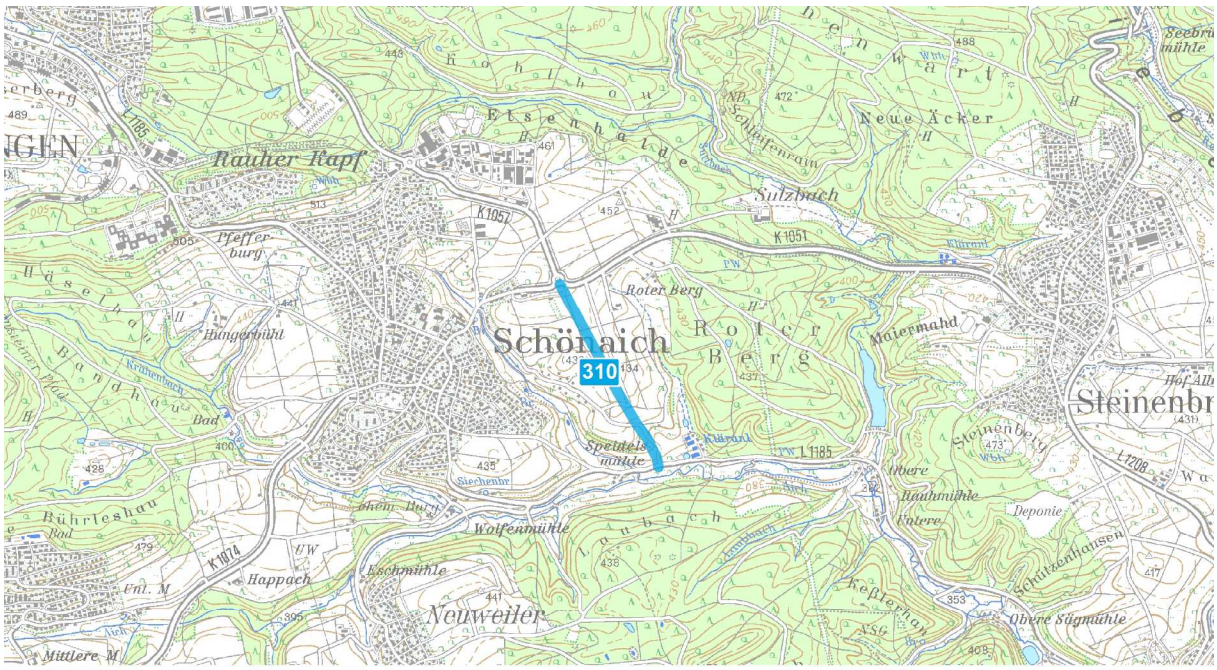
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	11 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	11,40 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-8 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Kulturlandschaft/Sachgüter zu erwarten.

	Die Straße tangiert das LSG "Glemswald". Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für die Maßnahme „Netzkonzeption-Ost“ mit einer Anbindung der K 1055 und K 1057 an die voll ausgebaute Anschlussstelle Böblingen-Ost (s. Maßnahme Nr. 221) liegt eine zwischen den Baulastträgern abgestimmte Variante vor, die teilweise bereits realisiert ist (Umbau der Thermalbadkreuzung). Da die Maßnahme wegen ihrer Entlastungsfunktion noch vor Beginn der Arbeiten zum Ausbau der A 81 AK Stuttgart - BB-Hulb abgeschlossen sein und während der Arbeiten an der A 81 als Entlastungsstrecke zur Verfügung stehen soll, ist eine Einstufung entsprechend dem Ausbau der A 81 angezeigt. Maßnahme Nr. 313 wird daher in die höchste Dringlichkeit aufgestuft.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 310	
Bezeichnung	K 1057 Verlängerung Schönaich bis zur L 1185
Streckenlänge	1,4 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	6.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	11.000 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

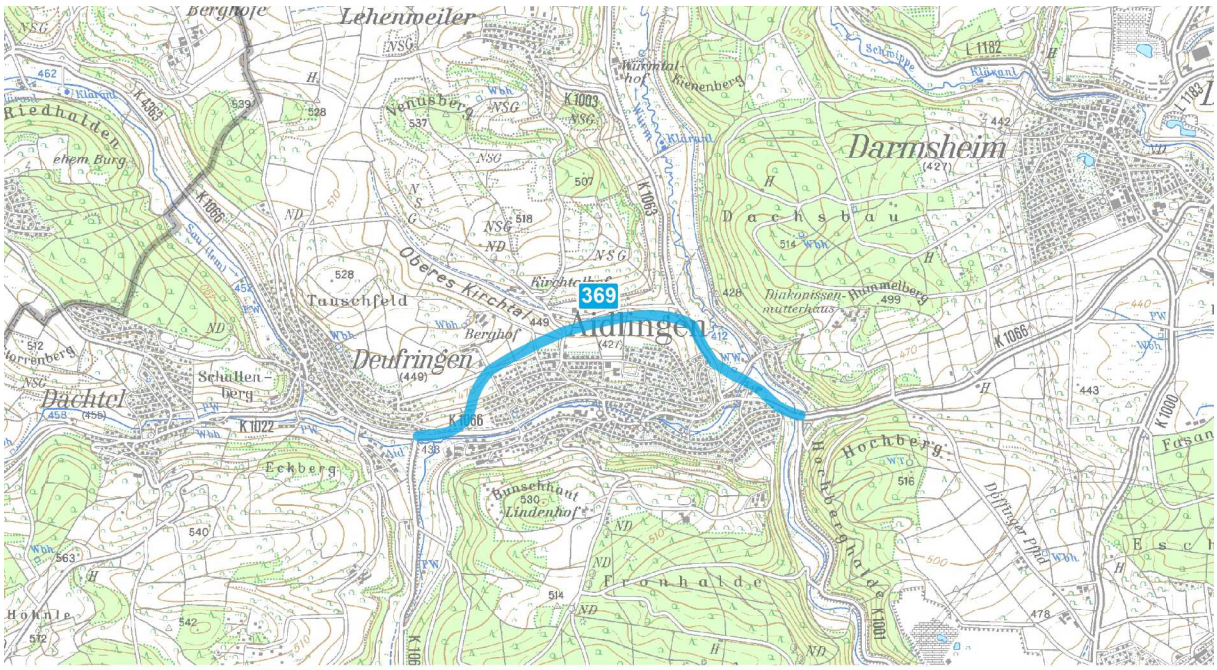
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	12,22 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturland-schaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Kli-ma/Luft, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungs-

	standes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme quert das FFH-Gebiet "Glemswald". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Die Maßnahme quert die LSG "Glemswald". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	12 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch eine Verlängerung der K 1057 östlich von Schönaich bis zur L 1185 können die Ortsdurchfahrten sowohl von Schönaich als auch von Steinenbronn teilweise entlastet werden. Die verkehrliche Wirksamkeit ist als gering bis mittel einzustufen, die Betroffenheit von Schutzgütern und die Flächeninanspruchnahme hingegen als mittel bis hoch. Die Verlängerung kann Verbindungsfunktionen der Stufe III übernehmen (Verbindungen von Unter- oder Kleinzentren), wie z. B. die Anbindung des Unterzentrums Waldenbuch an das Mittelzentrum Böblingen. Alternativen im Schienenverkehr sind nicht absehbar. Insofern kommt der Maßnahme trotz des ökologisch sensiblen Umfelds ein weiterer Bedarf zu. Die am besten geeigneten Trassenoptionen sollten gesichert werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 369	
Bezeichnung	K 1066 Umfahrung Aidlingen
Streckenlänge	3,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	3.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	11.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	20.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	15.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

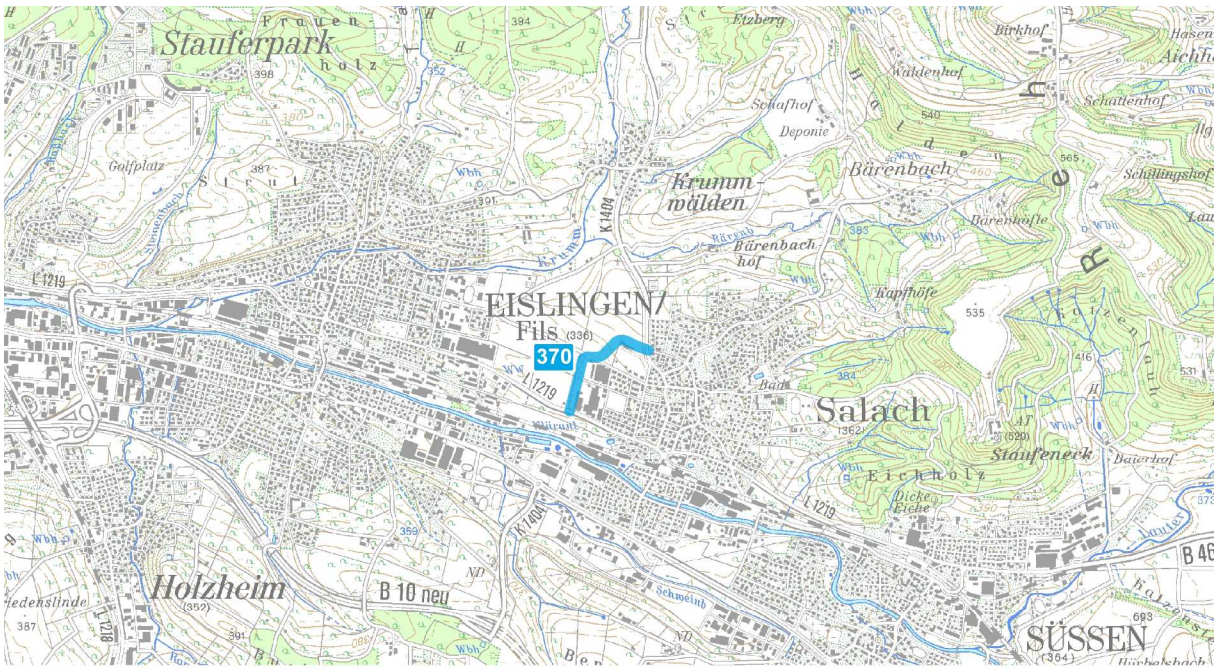
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	18 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,81 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-6 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme tangiert das FFH-Gebiet

	"Gäulandschaft an der Würm". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des Rotmilan (südlich von Aidlingen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Aidlingen" und die Würm, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	8 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	9 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung von Aidlingen der K 1066 weist im Hinblick auf die relative Entlastung der Ortsdurchfahrt eine hohe Effektivität auf. Aufgrund eher geringer Verkehrsbelastungen ist dennoch eine nur geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit erkennbar. Dem steht eine große Flächeninanspruchnahme mit einer hohen Betroffenheit von Schutzgütern gegenüber. Insgesamt ist ein weiterer Bedarf festzustellen. Die am besten geeignete Trasse sollte freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 370	
Bezeichnung	K 1404 Nordwestumfahrung Salach
Streckenlänge	0,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	4.800 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	7.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	65 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

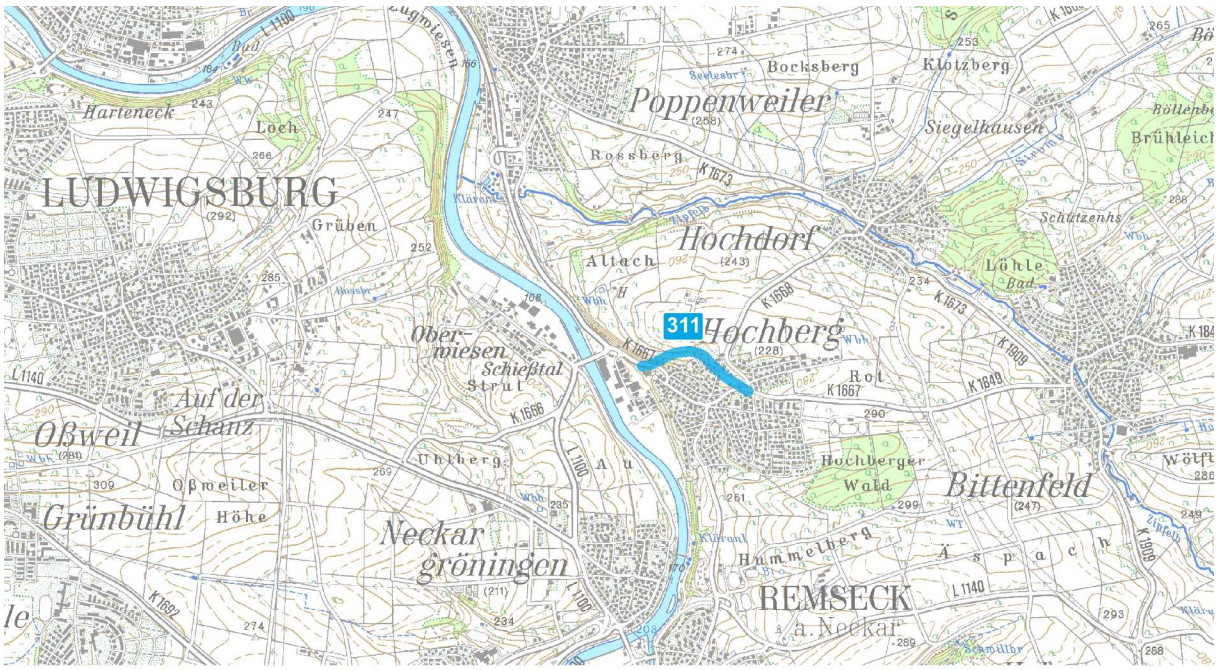
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	10 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	11,76 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-6 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter bis auf das SG Landschafts-bild/Erholung zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich

	eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Im Trassenverlauf der Maßnahme befindet sich ein regional bedeutsames Kulturdenkmal (römerzeitliches Kastell). Die Belange des Umgebungsschutzes sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen; durch die Verschiebung der Trasse nach Westen könnte eine Überbauung vermieden werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe Wirksamkeit die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	5 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Auf Anregung der Gemeinde wurde in den Szenarien eine Nordwestumfahrung von Salach zwischen der K 1404 und der L 1219 untersucht. Die Trasse verläuft in etwa entlang der Gemeindegrenze zu Eislingen und kann die Ortsdurchfahrt sowohl von Durchgangsverkehren aus Richtung der K 1404 als auch von Quell- und Zielverkehren des nordöstlichen Siedlungsgebietes von Salach entlasten. Für diese Maßnahme wurde eine im regionalen Vergleich geringe verkehrliche Wirkung ermittelt. Bei einer relativ geringen Flächeninanspruchnahme ist von einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern auszugehen. Über die Umfahrung würden keine regionalbedeutsamen Verkehrsbeziehungen der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III verlaufen. Sie dient folglich vorrangig der lokalen Entlastung.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 311	
Bezeichnung	K 1667 Tunnel Remseck-Hochberg
Streckenlänge	1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	85 %

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	0 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	2.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	3.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	0 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	14 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	82,08 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-3 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturlandschaft/Sachgüter, Landschaftsbild/Erholung, Klima/Luft, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität zu in geringem Umfang zu erwarten.

	Die Maßnahme quert die LSG "Zipfelbachtal unterhalb Hochdorf mit Roßberg, Altach und Umgebung". Im Maßnahmenbereich befindet sich ein regional bedeutsames Kulturdenkmal (Schloss Hochberg). Die Belange des Umgebungsschutzes sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in geringem Umfang stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	-215 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	43 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für die Ortsdurchfahrt der K 1667 in Remseck-Hochberg ist eine Entlastung durch einen Tunnel geplant. Dieses Vorhaben ist im Kreisstraßenbauprogramm aufgeführt. Es erreicht im regionalen Vergleich eine geringe verkehrliche Wirksamkeit. Dem gegenüber steht eine mittlere Betroffenheit von Schutzgütern. Die K 1667 weist keine Funktion für regionalbedeutsame Verkehre der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III auf (die Verbindung vom Unterzentrum Winnenden zum Mittelzentrum Ludwigsburg verläuft über die L 1140 und die Neckarquerung bei Neckargröningen). Somit handelt es sich um ein Projekt mit vorrangig lokaler Bedeutung.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 371	
Bezeichnung	K 1705 Umfahrung Markgröningen - 3. Bauabschnitt zw. K 1671 (Tammer Str.) und L 1141 (Unterriexinger Str.)
Streckenlänge	1,3 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.500 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	16.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	75 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	14.900 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	12,82 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-6 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Maßnahme quert das FFH-Gebiet "Strohgäu

	und unteres Enztal". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Anhand der Bestandsdaten ist derzeit eine Überschreitung von Erheblichkeitsschwellen nicht auszuschließen (Ausnahmeprüfung!). Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen des windkraftsensiblen Rotmilan im Umfeld zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Enztal zwischen dem Leinfelder Hof und Bietigheim-Bissingen" und führt abschnittsweise in der Nähe des NSG „Leudelsbachtal“ vorbei. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber. Die Maßnahme stellt die Komplettierung der Gesamtmaßnahme zur Umfahrung Markgröningen dar. Die Gesamtmaßnahme erhält Funktion für regionalbedeutsame Verkehre.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	7 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der 3. Bauabschnitt der Ostumfahrung von Markgröningen zwischen der K 1671 und der L 1141 erzeugt als Einzelprojekt relativ geringe verkehrliche Wirkungen. Die Maßnahme muss aber als letzter Baustein der Gesamtumfahrung gesehen werden, die insgesamt deutliche Entlastungen ermöglicht. Der 3. Bauabschnitt bedingt mangels einer frühzeitigen Trassenfreihaltung Eingriffe in ökologisch problematische Bereiche, so dass trotz der relativ geringen Flächeninanspruchnahme eine hohe Betroffenheit von Schutzgütern erforderlich ist. Nach Realisierung der Gesamtmaßnahme und auch aufgrund des bereits erfolgten Baus der Umfahrung Münchingen kommt der L 1141 eine Funktion für regionalbedeutsame Verkehre der Verbindungsfunktionsstufe III zu (Verbindung des Unter- bzw. Kleinzentrums Ditzingen und Sachsenheim), sofern nicht die A 81 durch entsprechende Ausbaumaßnahmen weiter ertüchtigt wird. Insofern ist für den 3. Bauabschnitt der Umfahrung von Markgröningen insgesamt eine hohe Dringlichkeit erkennbar.
Dringlichkeit	**Maßnahme der hohen Dringlichkeit**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 256	
Bezeichnung	K 1846 Ausbau Nellmersbach – Erbstetten
Streckenlänge	2,8 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

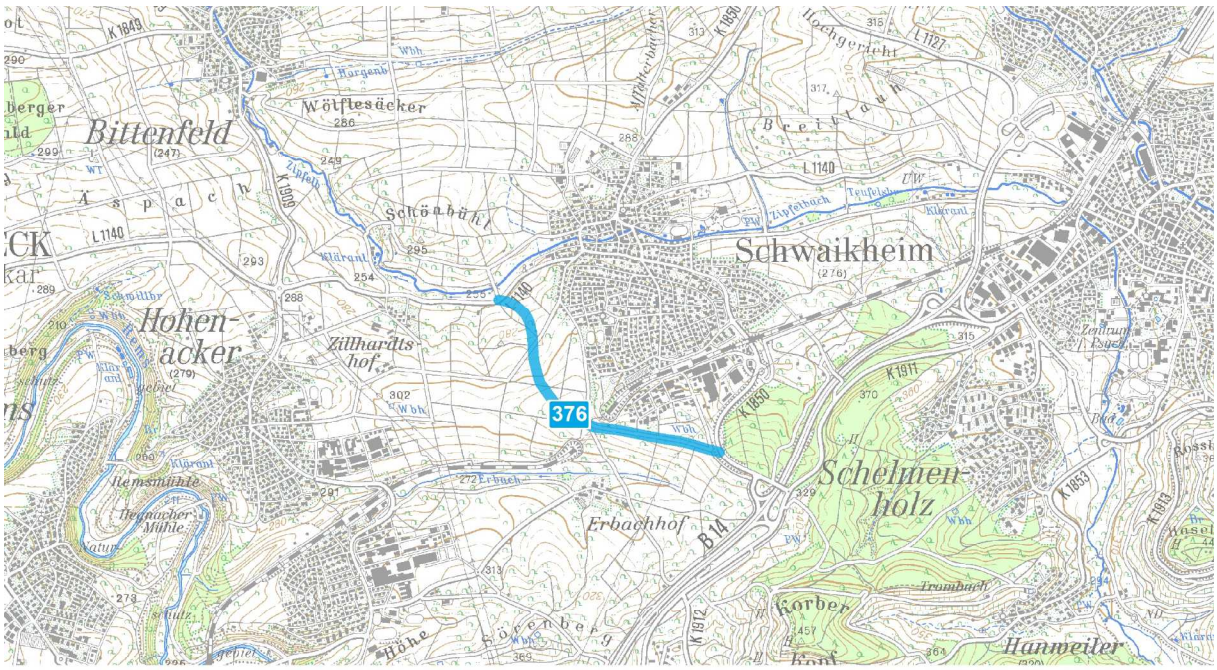
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	3.700 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	10 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-1 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	2 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Bei Maßnahme Nr. 256 handelt es sich um einen bestandsnahen Ausbau der K 1846 zwischen Nellmersbach und Erbstetten mit lediglich sehr geringen verkehrlichen Wirkungen und Reisezeitgewinnen. Die K 1846 ist nicht Bestandteil des regionalbedeutsamen Straßennetzes. Ein Ausbau oder zumindest eine Fahrbahnsanierung stellt angesichts des derzeitigen Straßenzustandes ein wichtiges lokales Projekt dar. Die Maßnahme ist inzwischen umgesetzt.
Dringlichkeit	**In Betrieb**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 376	
Bezeichnung	K 1850 Schwaikheim, Südumfahrung
Streckenlänge	2 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	5.300 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	14.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	17.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	75 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

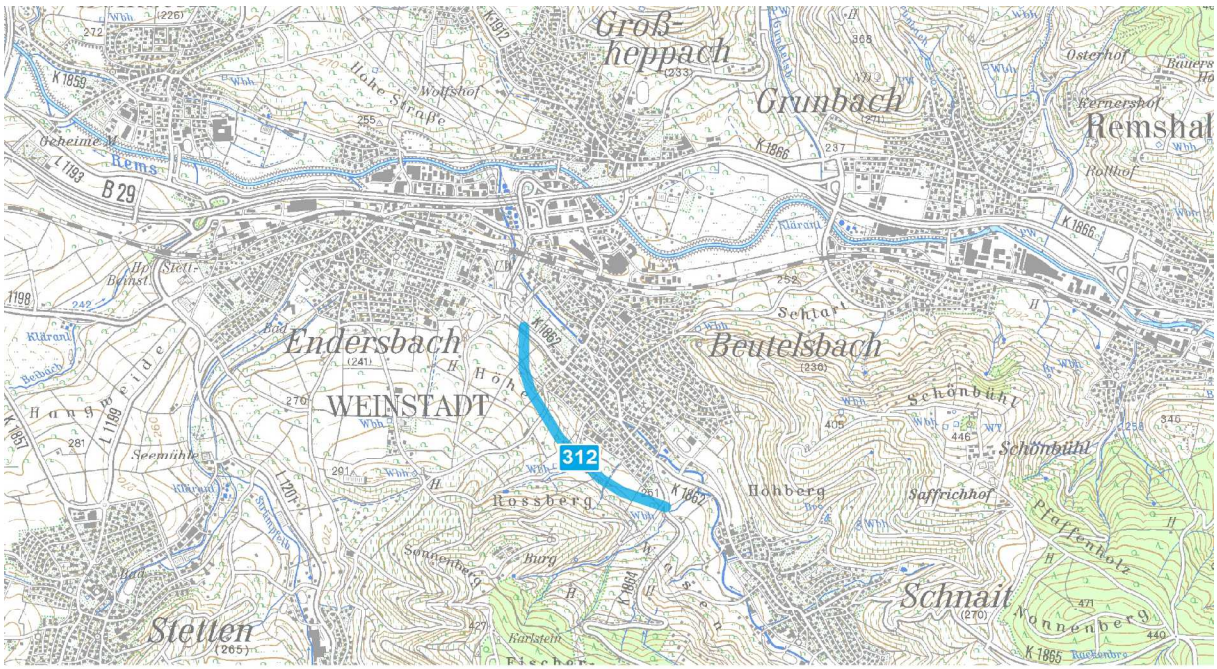
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,01 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße

	wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	11 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Südumfahrung von Schwaikheim im Zuge der K 1850 bewirkt vor allem eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Durchgangsverkehren zwischen Remseck und der B 14. Sie kann zudem zu einer gewissen Entlastung von Durchgangsverkehren zwischen Winnenden und Remseck führen. Insgesamt resultiert daraus eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit (Wert im unteren Bereich der Klasse „mittlere Wirksamkeit“) bei einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern und einer ebenfalls mittleren Flächeninanspruchnahme. Der Maßnahme kommt damit auch angesichts der Tatsache, dass sie für regionalbedeutsame Verkehre eine nachrangige Bedeutung aufweist, eine mittlere Dringlichkeit zu. Geeignete Trassenoptionen sollten freigehalten werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 312	
Bezeichnung	K 1862 Umfahrung Weinstadt-Beutelsbach
Streckenlänge	1,7 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	12.900 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	14.800 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	6.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

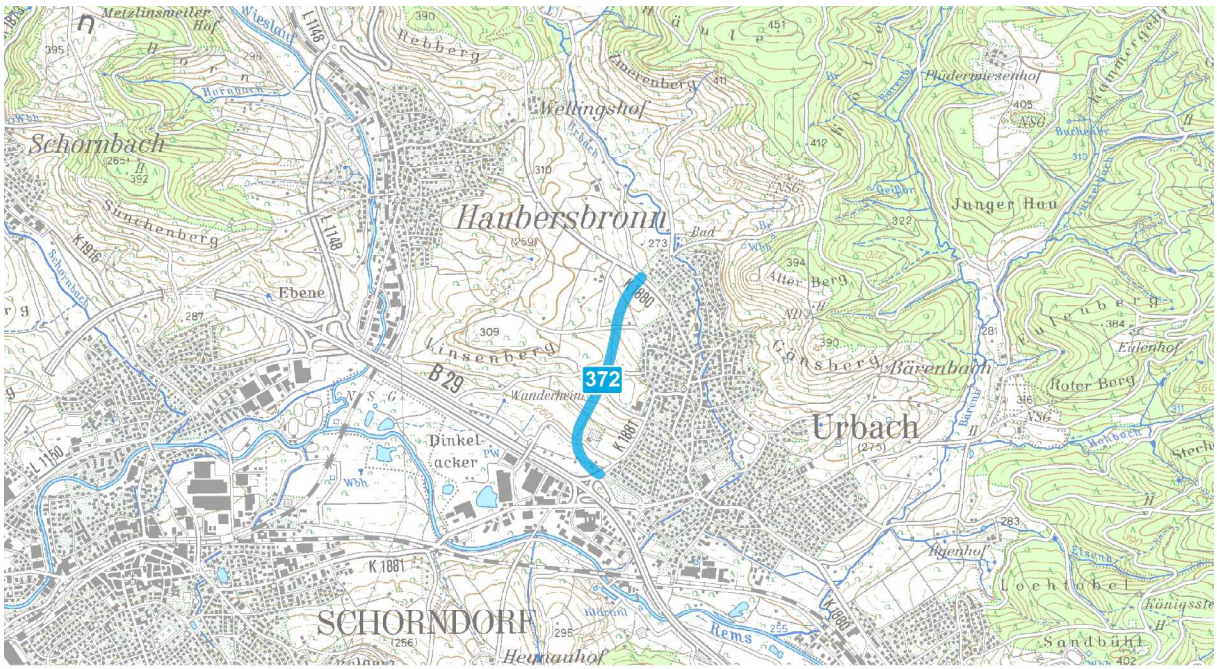
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	15 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	9,08 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-10 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf das SG Wasser zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden.

	Die Straße tangiert das LSG "Kappelberg, Kernen, Haldenbach-, Strümpfelbach- und Beutelsbachtal mit angrenzenden Höhen". Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und eine große Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	7 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	10 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für eine Umfahrung der K 1862 von Weinstadt-Beutelsbach ergaben die Verkehrsprognosen eine mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Angesichts der mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern ist ein weiterer Bedarf für die Umfahrung erkennbar, so dass geeignete Trassenoptionen freigehalten werden sollten. Bei den weiteren Überlegungen sollte darauf geachtet werden, dass zwar eine Verlagerung von Durchgangsverkehren an den Ortsrand erzeugt wird, gleichzeitig aber eine Attraktivitätssteigerung für Verkehre über den Schurwald mit Belastungszunahmen in Weinstadt-Schnait, Aichwald oder Baltmannsweiler unterbleibt.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 372	
Bezeichnung	K 1880 Westumfahrung Urbach
Streckenlänge	1,5 km
Ausbaustandard alt / neu	- / -
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.200 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	5.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	4.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

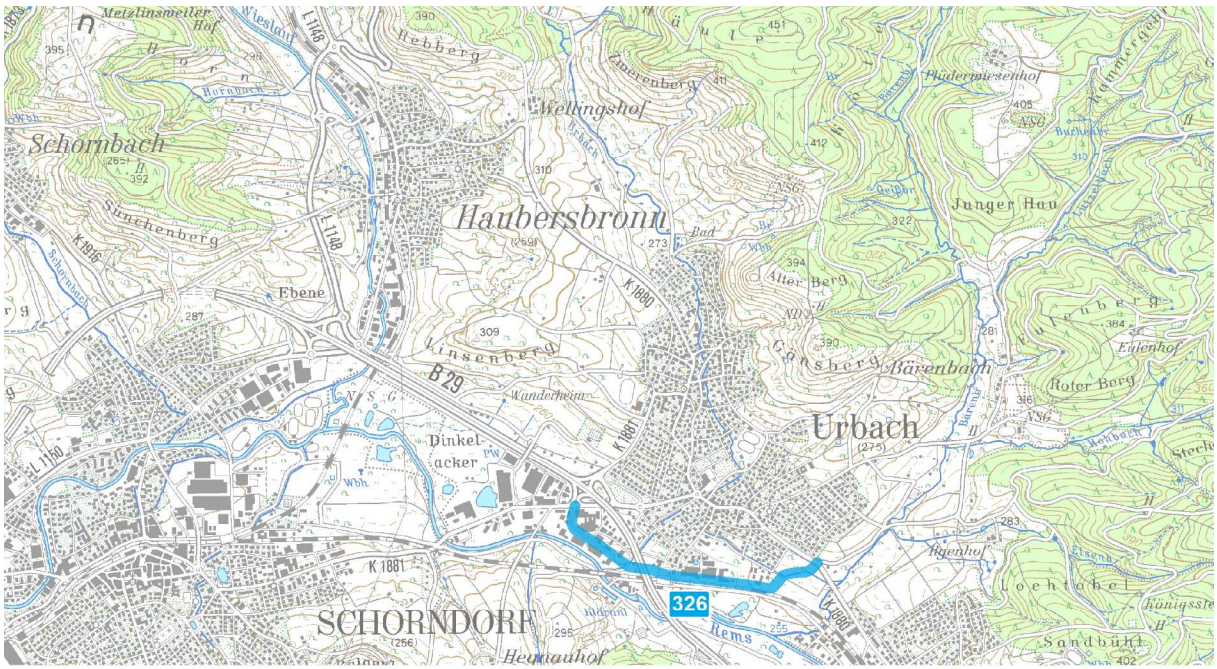
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	10 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	6,84 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-4 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf die SG Wasser und Kulturlandschaft/Sachgüter zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich

	eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	9 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für die Gemeinde Urbach wurden in den Szenarien zwei Straßenbauvorhaben geprüft. Sowohl für eine Westumfahrung der K 1880 als auch eine südliche Entlastungsstraße im Zuge der K 1881 (Ausbau Steinbeißstraße) wurde eine geringe verkehrliche Wirksamkeit festgestellt. Beide Vorhaben sind mit einer geringen bis mittleren Betroffenheit von Schutzgütern verbunden und erfordern eine mittlere Flächeninanspruchnahme. Weder über die Westumfahrung noch über die südliche Entlastungsstraße verlaufen Verkehrsrelationen zentraler Orte (das Kleinzentrum Plüderhausen ist über die AS Plüderhausen direkt an die B 29 angebunden, für das Wieslauftal, das Unterzentrum Welzheim und das Kleinzentrum Rudersberg wurde mit der Umfahrung von Haubersbronn eine ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an die B 29 geschaffen). Neue Umfahrungen bei Urbach dienen somit nicht dem regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III und weisen folglich vorrangig lokale Funktionen auf.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 326	
Bezeichnung	K 1881 Urbach, südliche Entlastungsstraße
Streckenlänge	1,9 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.400 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	14.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	80 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	11.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

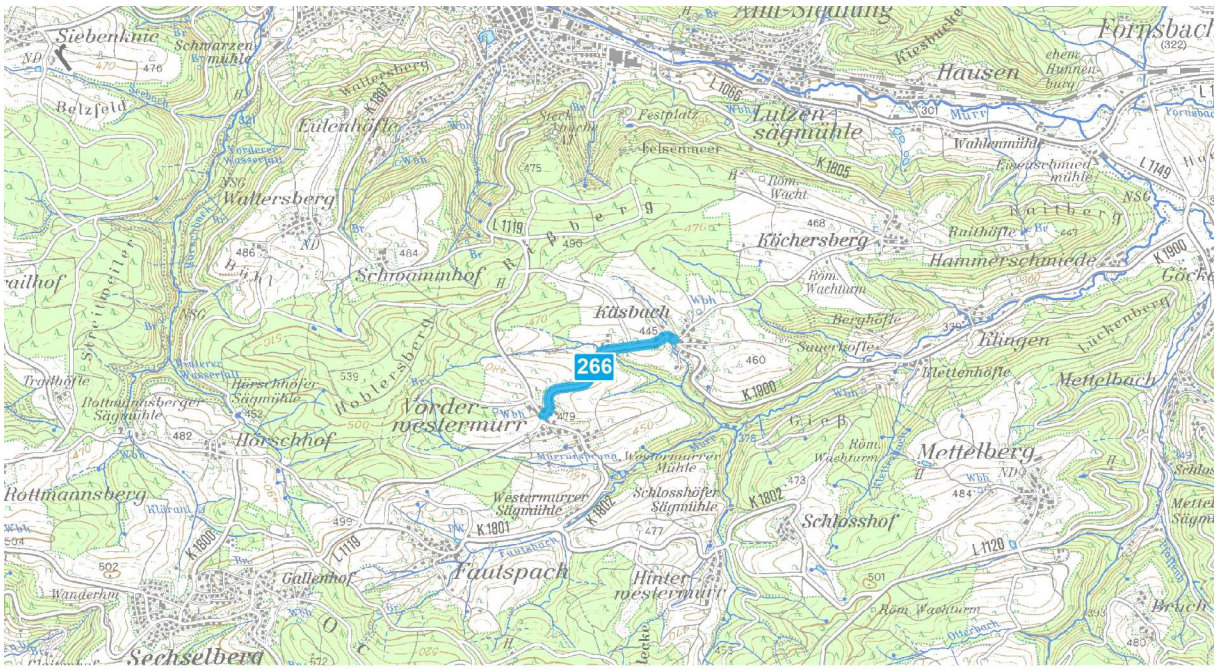
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	11 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,73 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-4 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene auf Grund der Flächengrößen als vernachlässigbar eingestuft,

	dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Die Maßnahme liegt im Bereich eines HQ100 der Rems. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	7 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Für die Gemeinde Urbach wurden in den Szenarien zwei Straßenbauvorhaben geprüft. Sowohl für eine Westumfahrung der K 1880 als auch eine südliche Entlastungsstraße im Zuge der K 1881 (Ausbau Steinbeißstraße) wurde eine geringe verkehrliche Wirksamkeit festgestellt. Beide Vorhaben sind mit einer geringen bis mittleren Betroffenheit von Schutzgütern verbunden und erfordern eine mittlere Flächeninanspruchnahme. Weder über die Westumfahrung noch über die südliche Entlastungsstraße verlaufen Verkehrsrelationen zentraler Orte (das Kleinzentrum Plüderhausen ist über die AS Plüderhausen direkt an die B 29 angebunden, für das Wieslauftal, das Unterzentrum Welzheim und das Kleinzentrum Rudersberg wurde mit der Umfahrung von Haubersbronn eine ortsdurchfahrtsfreie Anbindung an die B 29 geschaffen). Neue Umfahrungen bei Urbach dienen somit nicht dem regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III und weisen folglich vorrangig lokale Funktionen auf.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 266	
Bezeichnung	K 1900 Ausbau Vorderwestermurr – Käsbach
Streckenlänge	1,2 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

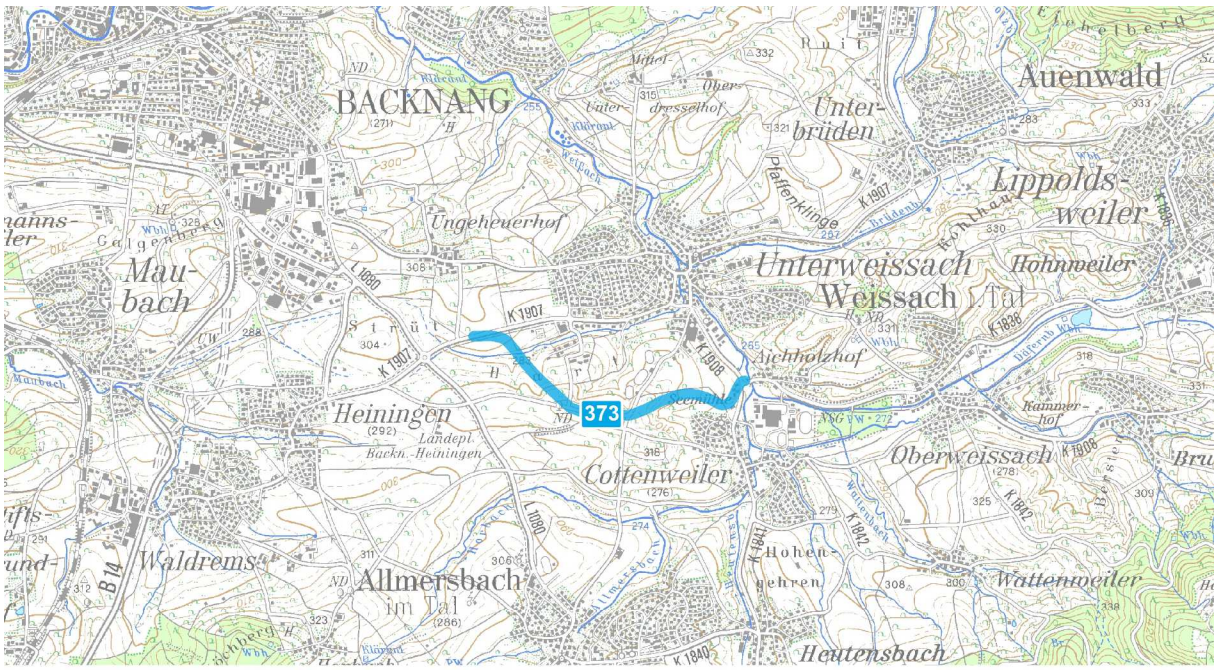
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	5.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	10 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	100 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	0 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	3 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Ausbau der K 1900 zwischen Vorderwestermurr und Käsbach ist nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Durch einen bestandsnahen Ausbau ergeben sich nur geringe verkehrliche Wirkungen und Reisezeitgewinne. Über die K 1846 verlaufen keine Verkehrsbeziehungen zentraler Orte, die Straße zählt daher nicht zum regionalbedeutsamen Straßennetz. Dem Ausbau kommt eine wichtige lokale Bedeutung zu.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Beschreibung der Maßnahme Nr. 373	
Bezeichnung	K 1907 / K 1908 Weissach i.Tal, Umfahrung Unter-weissach
Streckenlänge	2,1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	2.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	7.100 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	8.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	5.200 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

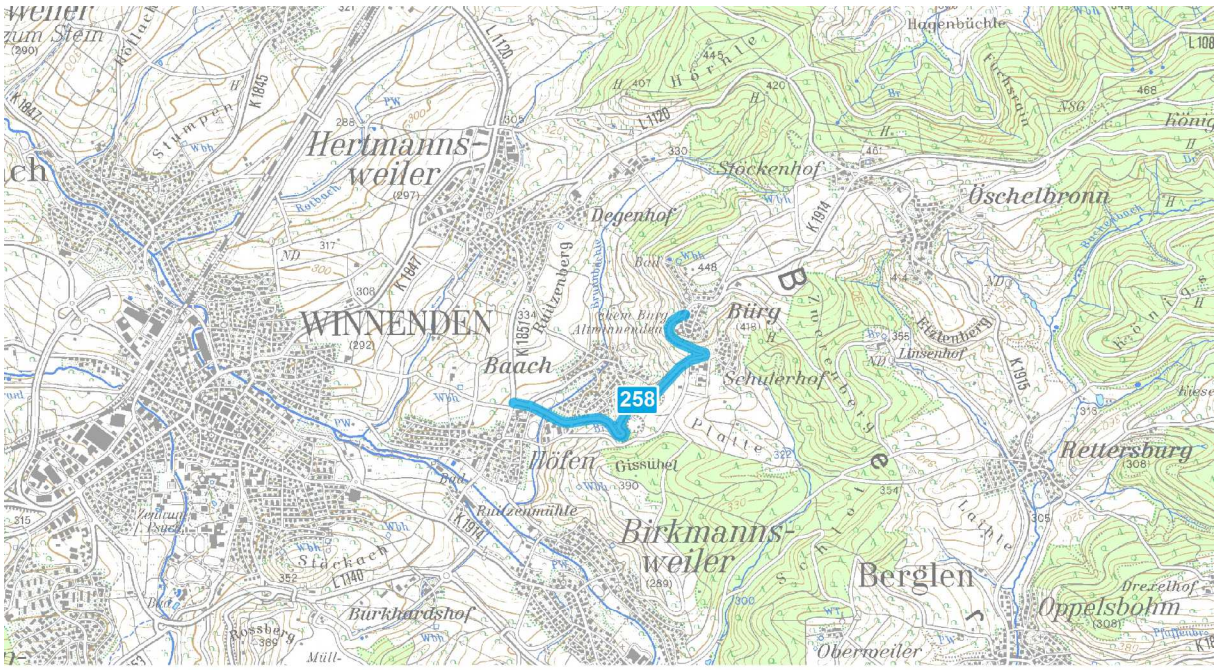
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	12 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	5,65 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-5 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter, bis auf die SG Wasser zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungs-standes können keine flächenhaften Betroffenhei-

	ten angegeben werden. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe verkehrliche Wirksamkeit sowie die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber. Die Maßnahme hat allenfalls eine nachrangige Funktion für regionalbedeutsame Verkehre.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	6 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	10 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Eine Umfahrung von Weissach i.T. - Unterweissach als Verbindung der K 1907 und K 1908 südlich von Unterweissach erreicht nur eine geringe verkehrliche Wirksamkeit bei einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern sowie einer mittleren Flächeninanspruchnahme. Über die Umfahrung verlaufen keine Verkehrsrelationen von zentralen Orten. Die neue Trasse dient somit nicht dem regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III. Dieses wäre nur dann der Fall, wenn Relationen wie z. B. Welzheim – Backnang von der L 1080 auf den Straßenzug K 1907 / K 1908 verlagert würden, was aber wegen des insgesamt besseren Ausbaustandards der L 1080 nicht Ziel der Planung sein kann. Die Umfahrung erfüllt daher die Funktion eines lokalen Projektes.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 258	
Bezeichnung	K 1914 Ausbau Baach – Bürg
Streckenlänge	2,2 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	300 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	4.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,2 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	400 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	5 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	0 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	2 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch einen bestandsnahen Ausbau der K 1914 zwischen Baach und Bürg sind lediglich sehr niedrige verkehrliche Wirkungen und Reisezeitgewinne erreichbar. Zudem ist die K 1914 nicht Bestandteil des regionalbedeutsamen Straßennetzes, so dass der Ausbau vorrangig lokale Bedeutung hat.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**

Beschreibung der Maßnahme Nr. 267	
Bezeichnung	K 1915 Ausbau Rettersburg – Öschelbronn
Streckenlänge	1,8 km
Ausbaustandard alt / neu	2 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

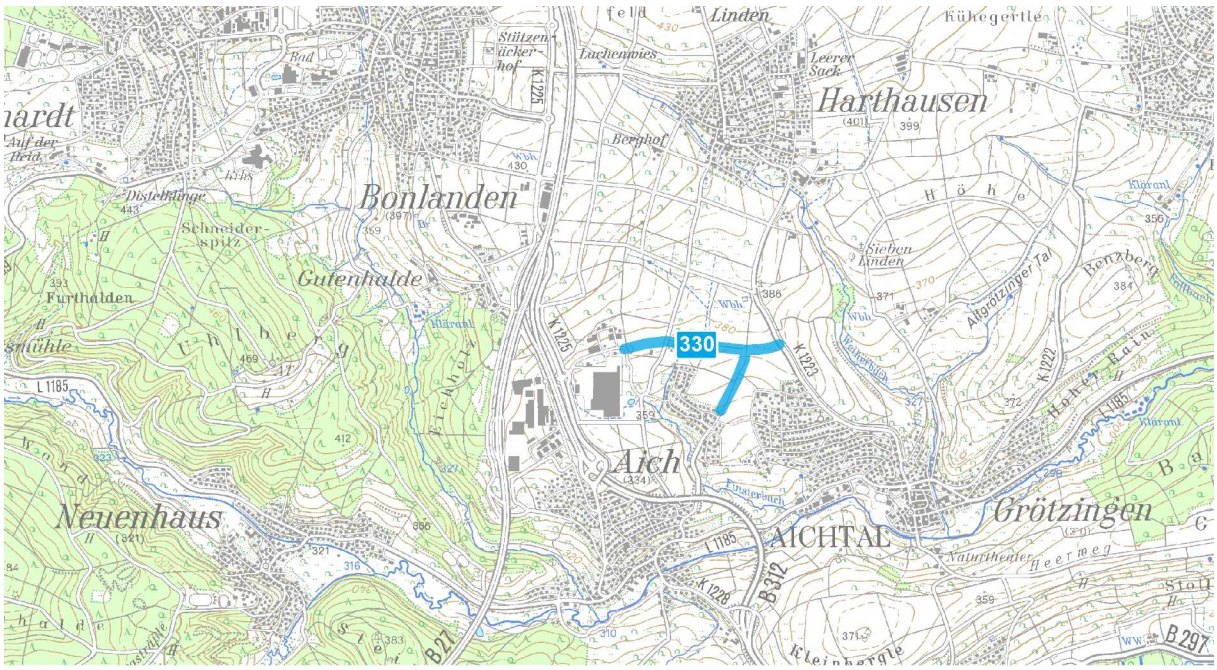
Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	700 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	4.300 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	0,1 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	15 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	1.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-1 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	0 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	0 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	4 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Die K 1915 zwischen Rettersburg und Öschelbronn soll aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung des Unterhaltungsaufwands erneuert werden. Der geplante bestandsnahe Ausbau hat vorrangig lokale Bedeutung, da nur sehr niedrige verkehrliche Wirkungen und Reisezeitgewinne erreichbar sind und die K 1915 zwischen Rettersburg und Öschelbronn nicht zum regionalbedeutsamen Straßennetz zählt.
Dringlichkeit	**Wichtiges lokales Projekt**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 330	
Bezeichnung	Anschluss der Wohngebiete Aichtal-Rudolfshöhe und -Weckholder über die Riedstraße an die K 1225 und B 27
Streckenlänge	1,5 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.000 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	4.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	7.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	60 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	2.500 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

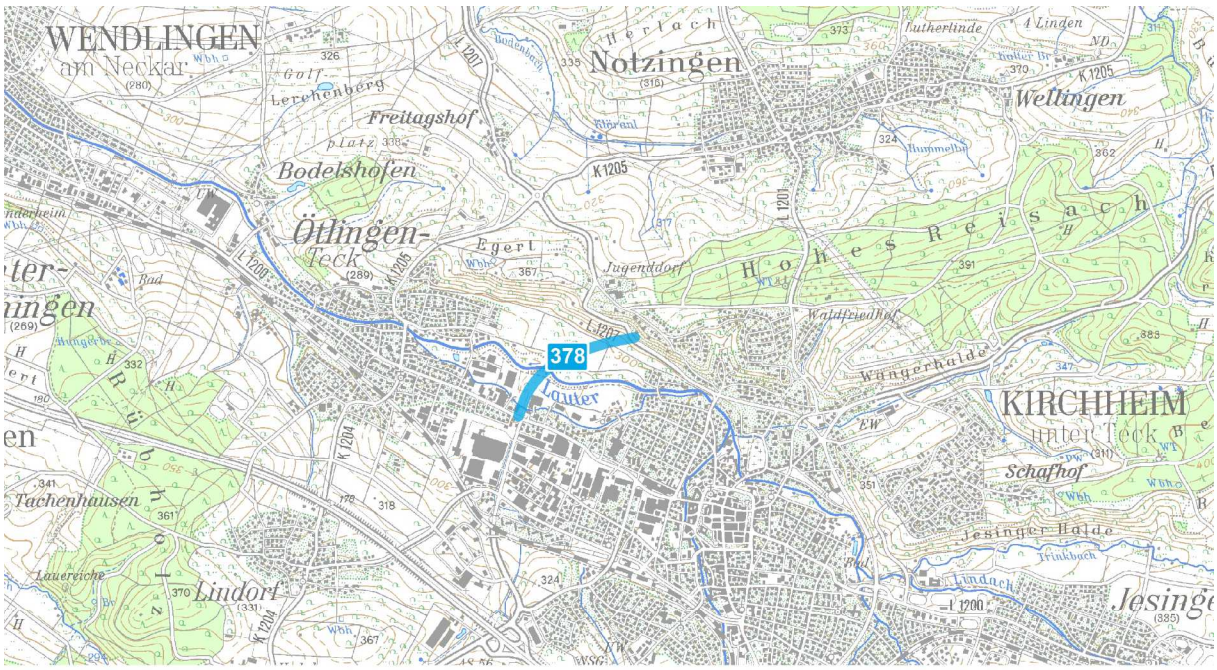
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	13 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	8,83 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	nein
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-19 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für die Schutzgüter Mensch, Kulturland-schaft/Sachgüter, Klima/Luft, Landschafts-

	bild/Erholung, Boden und Flora/Fauna/Biodiversität zu erwarten. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen steht eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	4
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	5 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	8 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Durch einen Anschluss der Wohngebiete Aichtal-Rudolfshöhe und -Weckholder über die Riedstraße an die K 1225 und B 27 sollen Aichtal-Aich und Filderstadt-Harthausen sowie die Anschlussstelle Filderstadt-Ost der B 27 entlastet werden. Die Maßnahme hat im regionalen Maßstab eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit. Demgegenüber ist von einer mittleren Betroffenheit von Schutzgütern auszugehen. Der neue Anschluss weist keine Funktion für den regionalbedeutsamen Verkehr der Verbindungsfunktionsstufen 0 bis III auf, da keine Verkehrsrelationen von zentralen Orten darüber verlaufen würden. Er ermöglicht jedoch die erwünschten Entlastungen, so dass ein weiterer Bedarf erkennbar ist.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 378	
Bezeichnung	Kirchheim u. T., Nordwesttangente
Streckenlänge	1 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 2 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	9.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	-
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	kein Beitrag
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	15.700 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	95 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	9.600 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

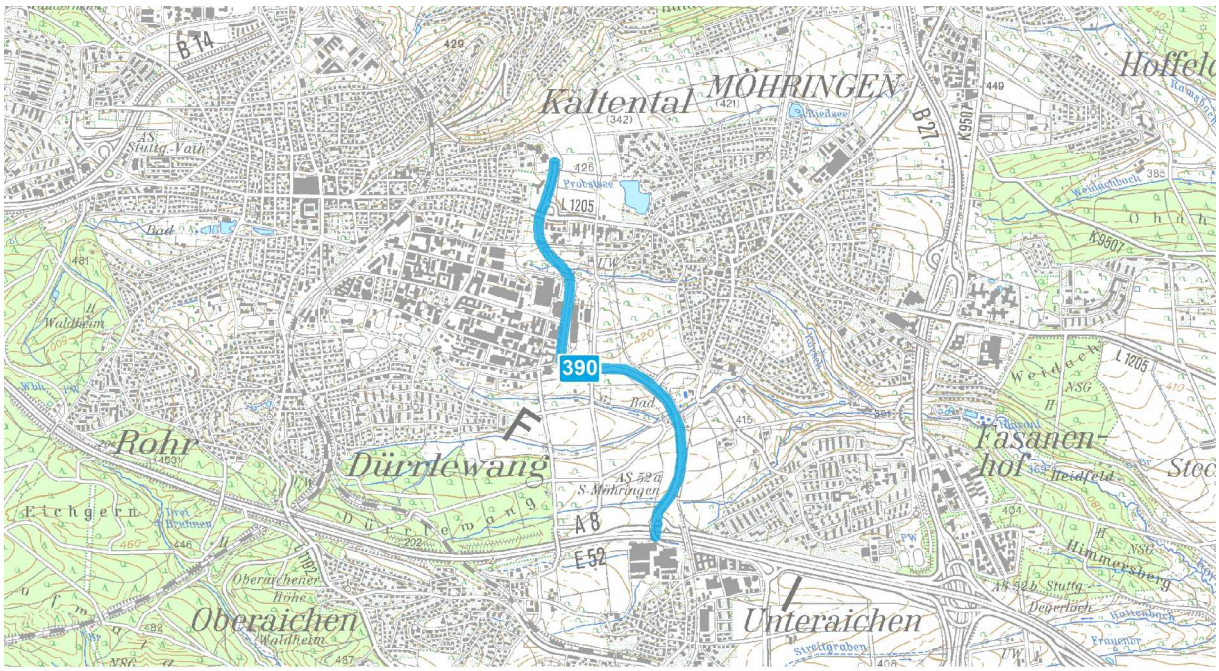
Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	17 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	17,11 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-7 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle Schutzgüter zu erwarten. Auf Grund des unkonkreten Planungsstandes können keine flächenhaften Betroffenheiten angegeben werden. Die Maßnahme quert das Vogelschutzgebiet "Vor-

	land der mittleren Schwäbischen Alb" und tangiert das FFH-Gebiet "Hohes Reisach und Rauber". Erhebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen der windkraftsensiblen Vogelart Rotmilan (nördlich Notzingen) zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert das LSG "Kirchheim unter Teck" und die Lauter, dadurch sind auch HQ100-Flächen betroffen. Die Zerschneidungswirkung der Umgehungsstraße wird zwar auf regionaler Ebene als unerheblich eingestuft, dennoch können die lokalen Auswirkungen, vor allem für die Erholungsfunktion, erheblich sein und müssen auf der nachgelagerten Planungsebene vertieft untersucht werden. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen stehen eine geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit, die Entlastung der Bevölkerung von verkehrsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt gegenüber.

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	3
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	- Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	1 Planung bzw. Maßnahme
Zerschneidungswirkung	nein
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	4 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	6 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	In Kirchheim u. T. ist eine Nordwesttangente zur Innenstadtentlastung geplant. Für dieses Vorhaben konnte eine insgesamt geringe bis mittlere verkehrliche Wirksamkeit mit einer z. T. sehr hohen Entlastung von Bestandsstraßen bei einer mittleren bis hohen Betroffenheit von Schutzgütern und einer relativ geringen Flächeninanspruchnahme festgestellt werden. Es ist ein weiterer Bedarf erkennbar, die Trasse sollte freigehalten werden. Bei den weiteren Planungen muss die Maßnahme im Kontext mit den Überlegungen zum Bau von Umfahrungen in Albershausen und Nürtingen-Reudern gesehen werden: Bei einer Realisierung aller drei Vorhaben wird die B 297 erheblich an Attraktivität gewinnen, so dass auch Verlagerungen vom parallel verlaufenden Straßenzug B 10 – B 313 ausgelöst werden können. Wegen der dort noch bestehenden Leistungsreserven und unter Würdigung des Ziels, Verkehre in leistungsfähigen Korridoren zu bündeln, um andere Bereiche von Durchgangsverkehren freizuhalten, sollten mit den Umfahrungen entlang der B 297 durch kleinräumig wirkende Lösungen vor allem örtliche Probleme gelöst und keine weiteren Verkehre angezogen werden.
Dringlichkeit	**Maßnahme zur Trassenfreihaltung**



Legende:

1 Maßnahme

© Verband Region Stuttgart 2018; DTK50 - © LGL BW Az: 2851.9-1/19

0 1 2 3 km

Beschreibung der Maßnahme Nr. 390	
Bezeichnung	Ausbau / Ertüchtigung Nord-Süd-Straße
Streckenlänge	3,0 km
Ausbaustandard alt / neu	2 / 4 (3)
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

Verkehr	
Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	1.100 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	29.500 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	1,4 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	42.600 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	50 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	20.000 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	< 2 %
Veränderung Verkehrssicherheit	-

Umwelt / Klima	
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	-
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	-
FFH - Vorprüfung nötig	-
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-
Lärmkennziffer	-17 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	-

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	2
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	0
Zerschneidungswirkung	-
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	3,0

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	Nicht bekannt

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	Der Ausbau der Nord-Süd-Straße in Stuttgart ist durch eine sehr hohe verkehrliche Wirksamkeit und ein hohes Potenzial zur Lärmreduzierung gekennzeichnet. Zudem wird die Erreichbarkeit des regionalen Schwerpunktes für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen Stuttgart-„Wallgraben“ verbessert. Der Maßnahme kommt folglich die höchste Dringlichkeit zu. Ergänzend zum untersuchten Ausbau zwischen A 8 und Hengstäckertunnel einschließlich der Ertüchtigung der Knotenpunkte sollte eine direkte Rampe für den Strom aus Norden auf die A 8 in Richtung Westen geprüft werden, mit der das Linksabbiegen an der bestehenden Rampe zur A 8 vermieden werden kann. Zudem sollten die Überlegungen zur ÖV-Erschließung des Gewerbeschwerpunktes „Wallgraben“ mit Nachdruck weiterverfolgt werden. In der Folge des Ausbaus der Nord-Süd-Straße in Stuttgart steigt auch der Verkehrsbedarf für Maßnahme Nr. 308 Verbindung Nord-Süd-Straße – L 1208 in Leinfelden-Echterdingen.
Dringlichkeit	**Maßnahme der höchsten Dringlichkeit**

A 5 Bewertung der organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen und Konzepte (Maßnahmensteckbriefe)

Verzeichnis der Steckbriefe zu den organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen und Konzepten

Nr.	Maßnahme / Konzept	Seite
1	Streckenbeeinflussung	A5 3
2	Netzbeeinflussung	A5 5
3	Mobilitätsmanagement	A5 7
4	Parkraumkonzept im OZ	A5 9
5	Parkraumkonzept im OZ und in den MZ	A5 11
6	Förderung P+R	A5 13
7	Förderung P+R mit Lenkungswirkung	A5 15
8	Parkraumkonzept kombiniert mit P+R Konzept	A5 17
9	Förderung intermodaler Konzepte an zentralen Mobilitätspunkten	A5 19
10	Vereinfachung ÖPNV-Tarif	A5 21
11a	Kostengünstigerer ÖV – Stufe 1: Tarifsenkung 10 %	A5 23
11b	Kostengünstigerer ÖV – Stufe 2: Tarifsenkung 25 %	A5 25
12	Durchfahrts- und Einfahrverbote	A5 27
13	Durchgängiger 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn	A5 29
14	Förderung des Fahrradverkehrs	A5 31
15	Pkw-Fahrt in Stuttgart nur mit bestimmten Kennzeichen	A5 33

Die in den Steckbriefen verwendeten Begrifflichkeiten, Abkürzungen und Einheiten sind in den Kapiteln 4.1.2, 4.2.2 und 4.3.2 des Textteiles erläutert.

1 Streckenbeeinflussung

Maßnahmenbeschreibung:

- Ausweitung der vorhandenen Streckenbeeinflussungsanlagen (A 8, A 81, B 27) auf alle Straßen mit vier oder mehr Fahrstreifen außerorts
- Zudem verkehrsmittelübergreifender Ansatz durch Hinweise auf alternative Angebote im ÖV entlang überlasteter Straßen

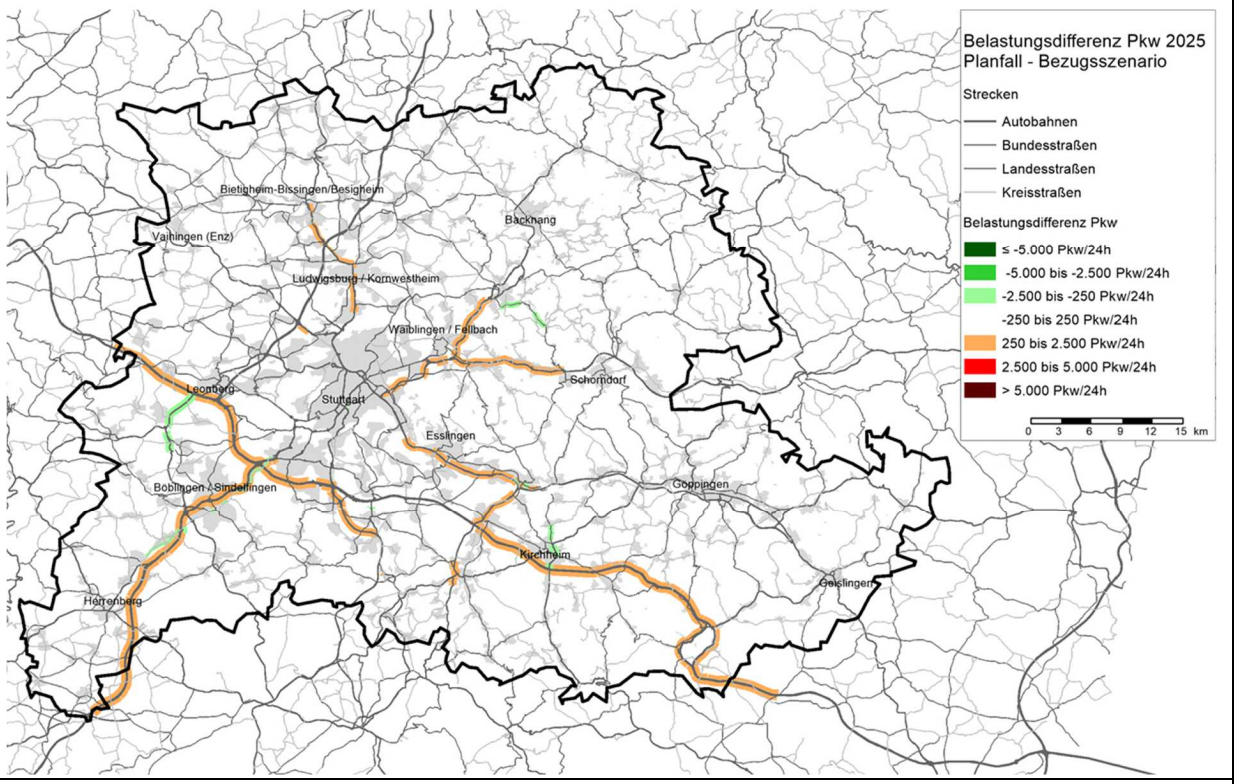
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

- Erhöhung der Kapazität aller Streckenzüge außerorts mit vier und mehr Fahrstreifen um 2,5 % (vgl. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS)
- Erhöhung des Nutzens des ÖV in Hauptverkehrszeit (in erster Linie für den Wegezweck Arbeit) auf Relationen, auf die folgende Kriterien zutreffen:
  - verläuft entlang einer Streckenbeeinflussungsanlage,
  - weist hohe Verlustzeiten im MIV (Reisezeitverhältnis im MIV belastetes / unbelastetes Netz > 1,5) auf und
  - ist durch eine gute ÖV-Qualität gekennzeichnet (Reisezeitverhältnis ÖV / IV belastetes Netz < 1,1)

Hauptwirkungen:

- Zielwahl / Aktivitätenorte: keine wesentlichen Änderungen feststellbar
- Verkehrsmittelwahl / Modal-Split: keine wesentlichen Änderungen (~ 0 %-Punkte bei allen Verkehrsmitteln)
- Verkehrsmengen Straßennetz: leichte Zunahme der Fahrleistung (+ 0,1 %); stärkere Bündelung auf Autobahnen und Bundesstraßen mit mind. 4 Fahrstreifen bei Entlastung der sonstigen Straßen
- Verkehrsmengen Schienennetz: keine wesentlichen Änderungen (+ 0,2 %)
- Energieverbrauch / Emissionen: kaum Abnahmen (-0,1 % bei CO_2, -0,2 % bei HC und NO_x)
- MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart: keine wesentliche Änderung (~ 0 %)

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:



Zusammenfassende Beurteilung:

Durch eine Harmonisierung der Verkehrsabläufe kann der Verkehrsfluss auf den mehrstreifigen Straßen verbessert, die Zuverlässigkeit des Verkehrs und damit verbunden die Planbarkeit von Fahrten erhöht sowie eine Bündelung auf den Hauptachsen erreicht werden, ohne alternative Verkehrsmittel zu schwächen. Die Wirkungen fallen (bezogen auf den Gesamtverkehr in der Region) relativ niedrig aus, unterstützen aber mehrere planerische Zielsetzungen.

➡ Maßnahme bietet sich grundsätzlich zur Umsetzung an.

2 Netzbeeinflussung

Maßnahmenbeschreibung:

- Beeinflussung der Routenwahl bei Störungsfällen durch Wechselwegweisung an drei Standorten:
  - A 8 / B 10 (bei Wendlingen; v.a. für Verkehre aus Osten nach Stuttgart)
  - B 27 / Nord-Südstraße / A 831 (bei Echterdingen; v.a. für Verkehre aus Süden nach Stuttgart)
  - A 8 und A 81 / B 295 und B 464 (westlich Leonberg und südlich Böblingen für die „Übereckverbindung“ A 8 Westen <–> A 81 Süden)
- Wirkungsermittlung ist mit Hilfe des Verkehrsmodells nicht möglich, da dieses keine Störungen berücksichtigt -> es können nur Verlagerungspotenziale für die Nutzung alternativer Routen abgeschätzt werden

Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

- Entfällt (s.o.)

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	es ist von keinen wesentlichen Änderungen auszugehen
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	es ist von keinen wesentlichen Änderungen auszugehen
• Verkehrsmengen Straßennetz:	in Störungsfällen auf den Hauptrouten sind Mehrverkehre auf den jeweils empfohlenen Alternativrouten zu erwarten
• Verkehrsmengen Schienennetz:	es ist von keinen wesentlichen Änderungen auszugehen
• Energieverbrauch / Emissionen:	Minderungen durch Staureduktion und flüssigere Verkehrsabläufe auf den Alternativrouten möglich
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	keine wesentlichen Änderungen zu erwarten, da von allenfalls sehr geringen Wirkungen auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl auszugehen ist und der Stuttgarter Talkessel von der alternativen Wegweisung nicht betroffen ist

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:

- Entfällt, da Wirkungsermittlung mit Hilfe des Verkehrsmodells nicht sinnvoll möglich ist

Zusammenfassende Beurteilung:

Auch wenn derzeit noch keine quantitativen Erkenntnisse über die Wirkungspotenziale vorliegen, können durch eine im Rahmen eines Verkehrsmanagements zu realisierende Netzbeeinflussung in Störungsfällen sowohl Staus und die damit verbundenen Emissionen reduziert als auch die Zuverlässigkeit des Verkehrs verbessert werden, ohne alternative Verkehrsmittel zu schwächen. Zudem wird dazu beigetragen, dass Ausweichfahrten in Wohngebieten vermieden werden.

→ Maßnahme bietet sich im Rahmen eines Verkehrsmanagements zur Umsetzung an, wobei weitere Standorte für Wechselwegweisungsanlagen geprüft werden sollten. Die Potenziale und Nutzen von Wechselwegweisungsanlagen in der Region Stuttgart sollten zeitnah vertieft untersucht werden. In diesem Rahmen sollten auch die Potenziale von intermodalen Hinweisen auf ÖV-Angebote beleuchtet werden.

3 Mobilitätsmanagement

Maßnahmenbeschreibung:

- Einführung eines umfassenden Spektrums an Maßnahmen aus dem betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement (Verkehrsinformationen, Mobilitätsberatung, Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen, Betriebliches Mobilitätsmanagement, Schulisches Mobilitätsmanagement)

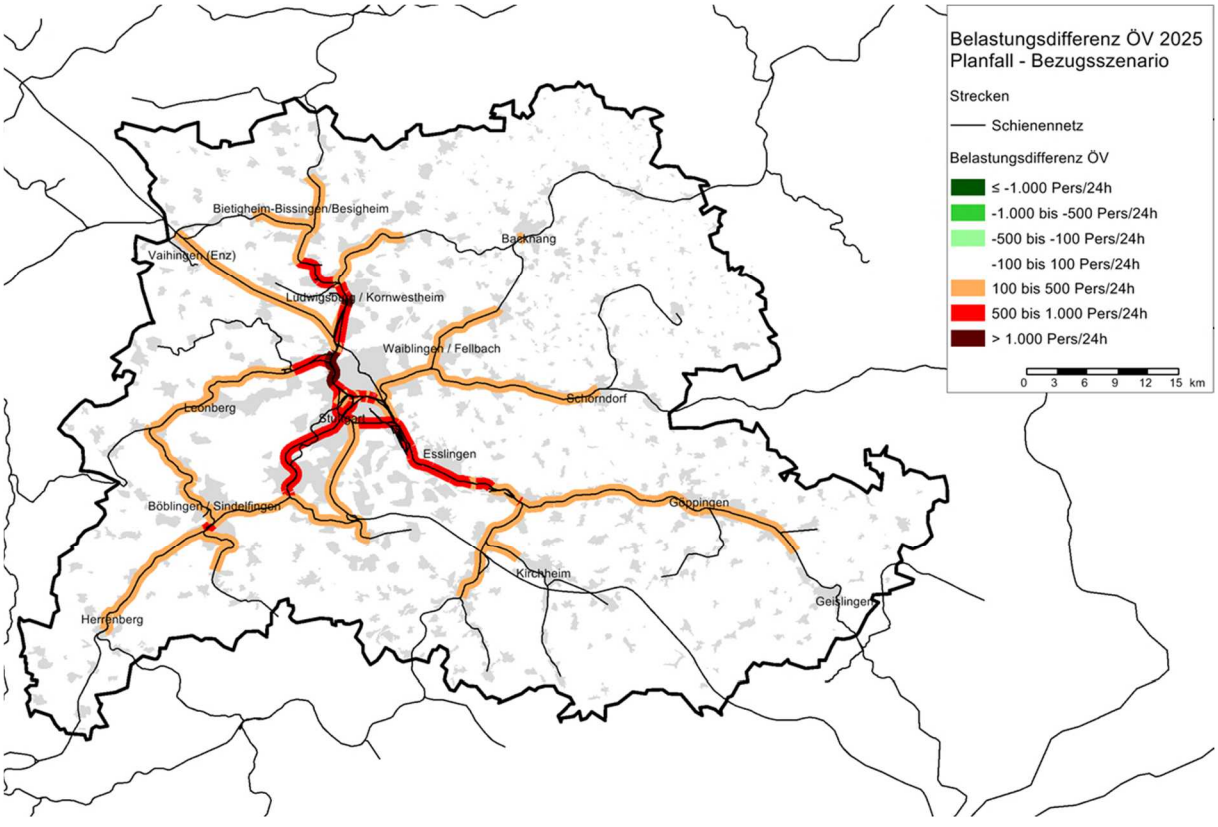
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

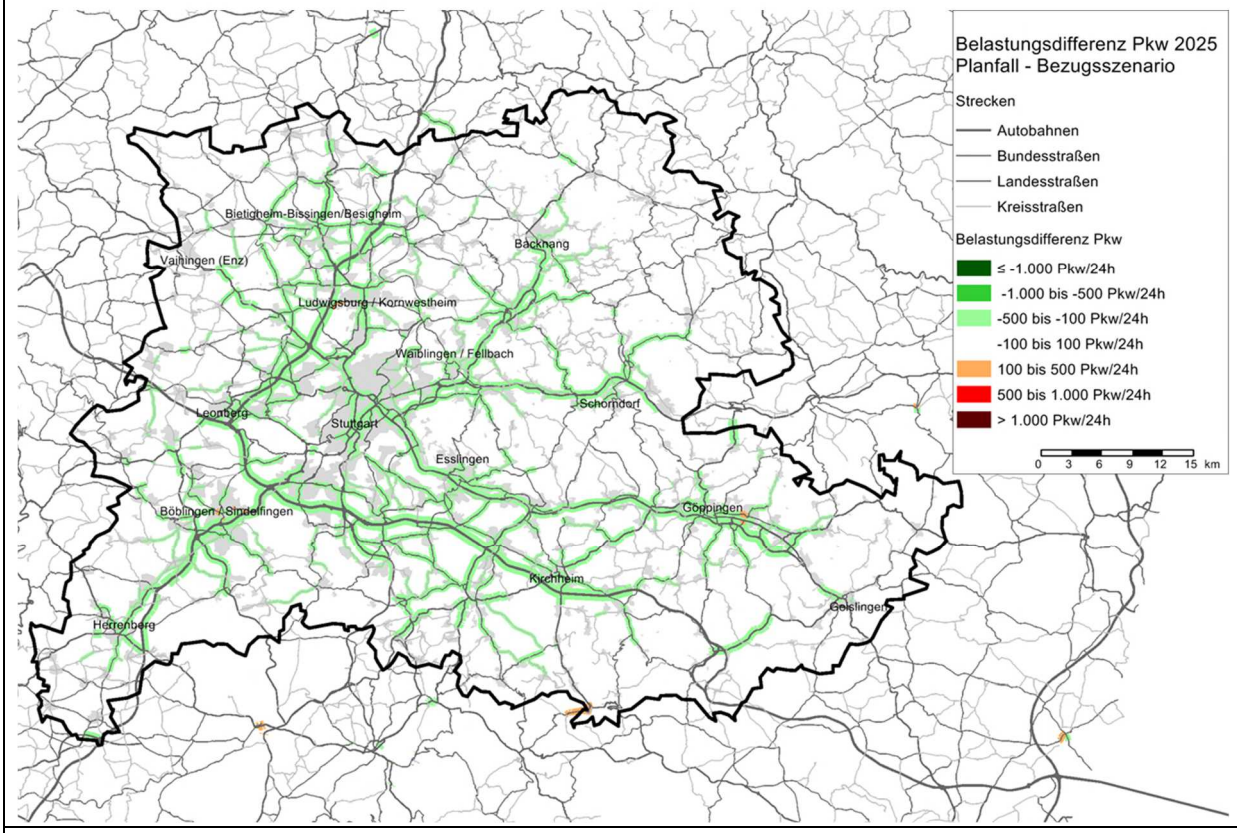
- Erhöhung des Anteils der Zeitkartenbesitzer in Bereichen mit guter ÖV-Qualität um 10 %
  - Als gute ÖV-Qualität werden (wie bei Maßnahme Nr. 1 Streckenbeeinflussung) Relationen mit einem Reisezeitverhältnis ÖV / IV belastetes Netz < 1,1 gewertet
  - Auf der Nachfrageseite ergibt sich eine Zunahme der ÖV-Fahrten von Zeitkartenbesitzern in den Bereichen mit guter ÖV-Qualität um ca. 11 %
- Nutzen des Pkw-Mitfahrens wird für den Wegezweck Arbeit erhöht
  - Hierzu wird die Konstante in den Widerstandsfunktionen des „Verkehrsmittels“ Pkw-Mitfahrer für die Wege zum Arbeitsplatz um 25 % reduziert
  - Auf der Nachfrageseite resultiert eine Zunahme der Wege von Mitfahrern um knapp 8 %
- Nutzen des Pkw-Fahrens wird für den Wegezweck Arbeit auf kurzen Relationen (< 5 km) reduziert
  - Hierzu werden die Widerstände für Pkw-Fahrten zur Arbeit bei den betroffenen Relationen um 10 % erhöht
  - Auf der Nachfrageseite entsteht ein Rückgang der Pkw-Fahrten auf kurzen Relationen um ca. 5 %

Hauptwirkungen:

- Zielwahl / Aktivitätenorte: keine wesentlichen Änderungen feststellbar
- Verkehrsmittelwahl / Modal-Split: Verlagerung von Pkw-Fahrten (-1,4 %-Punkte) auf ÖV (+0,2 %-Punkte) und Pkw-Mitfahrer (+1,4 %-Punkte)
- Verkehrsmengen Straßennetz: leichte Abnahme der Fahrleistung (-1,5 %), insbesondere auf Kreis- und Gemeindestraßen (Innerortsbereiche)
- Verkehrsmengen Schienennetz: leichte Zunahme, im S-Bahnnetz fast flächendeckend
- Energieverbrauch / Emissionen: geringe Abnahmen (weniger als - 1 % bei CO_2, HC und NO_x)
- MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart: geringfügige Abnahme (- 0,2 %)

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Maßnahmen des betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagements führen zu Verlagerungen von Pkw-Fahrten auf den ÖV, einer Steigerung des Pkw-Besetzungsgrades und somit einer effektivere Kfz-Nutzung sowie gewissen Emissionsreduktionen. Bei der unterstellten Maßnahmenintensität und den zugrunde gelegten Wirkungsmechanismen sind Überlastungen der alternativen Verkehrsmittel nicht zu erwarten.

➡ Die bereits bestehenden Ansätze sollten ausgeweitet und optimiert werden. Dabei ist eine noch höhere Intensität und Kontinuität anzustreben.

4 Parkraumkonzept im Oberzentrum

Maßnahmenbeschreibung:

- Ausweitung des bestehenden Parkraumkonzepts auf die Bezirke Mitte, Süd, West, Nord, Ost sowie die Zentren von Bad Cannstatt, Degerloch, Möhringen, Vaihingen, Zuffenhausen, Stammheim und Feuerbach
- Höhere Parkgebühren
- Umsetzung von Stellplatzbeschränkungssatzungen

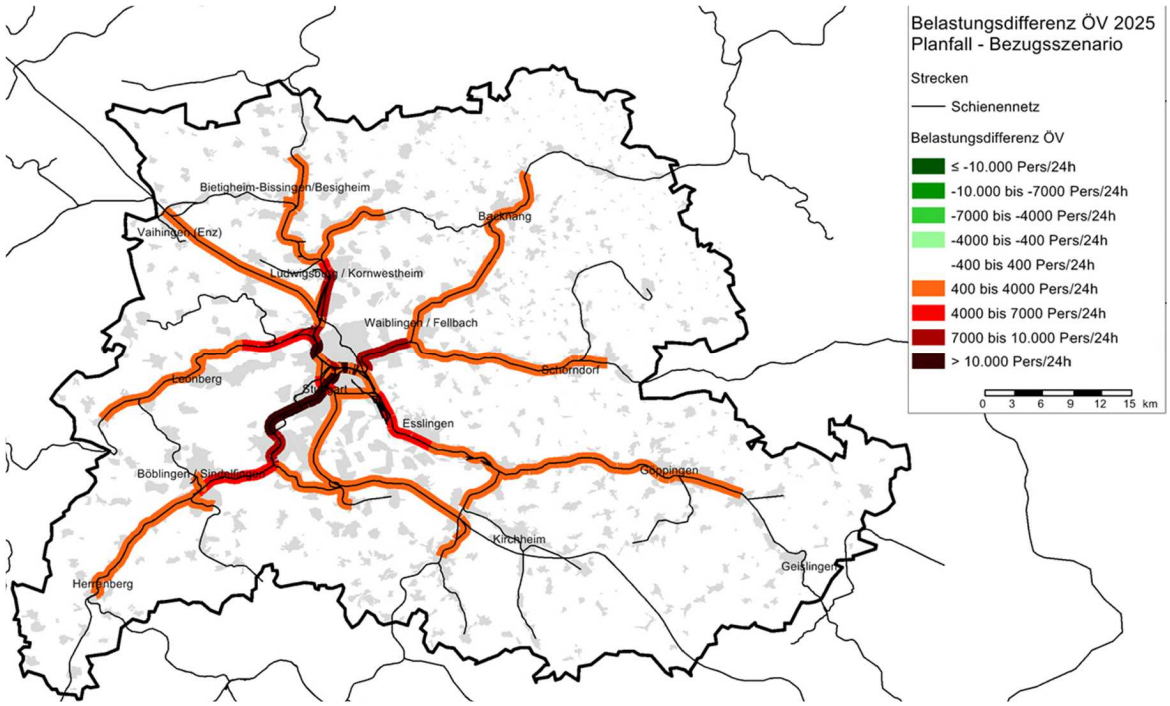
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

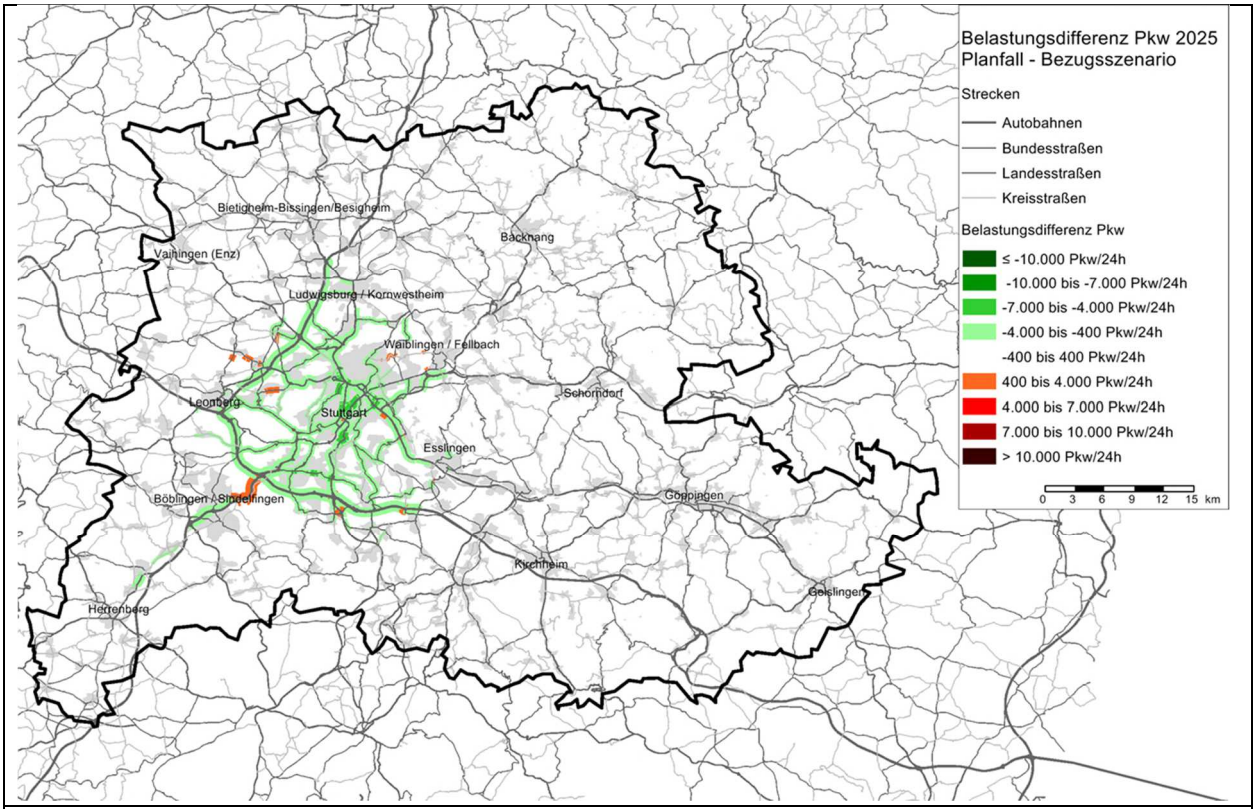
- Erhöhung der Parkgebühren in den Bezirken mit Parkraummanagement:
  - In allen Bezirken außer der Innenstadt: Ausgangswert ist die heutige Parkgebühr in Stuttgart-West in Höhe von 10 ct / 8 min; diese wird bis 2025 verdoppelt, so dass die Parkgebühr von 0,75 € / h auf 1,5 € / h steigt
  - In der Innenstadt wird die bisher im Modell für das Analysejahr 2010 hinterlegte Parkgebühr verdoppelt; diese beträgt in den meisten Verkehrszellen 2 € / h, so dass die Gebühr auf 4 € / h steigt (Hinweis: in der Zone ‚City' liegt die Parkgebühr laut Angaben der Stadt inzwischen bereits bei 3,5 € / h)
- Parkdruck am Arbeitsort wird um 10 % erhöht (da durch die Einführung von Parkdauerbeschränkungen in der Regel weniger Parkplätze für länger andauernde Parkvorgänge zur Verfügung stehen)
- Bezahlparkeranteil wird - außer am Wohnort - erhöht (da infolge der Stellplatzbeschränkungssatzungen weniger gebührenfreie Stellplätze angeboten werden).

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	die Gesamtfahrleistung [Pkm] nimmt um ca. 1 % zu; dies deutet auf Zielwahländerungen hin; eine Analyse zeigte, dass bei ca. 5 % aller zuvor auf das Bewirtschaftungsgebiet gerichteten Wege mit Einführung des Parkraumkonzeptes Ziele außerhalb des Bewirtschaftungsgebietes aufgesucht werden
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	Verlagerung von Pkw-Fahrten (-3,3 %-Punkte) insb. auf ÖV (+2,3 %-Punkte) und P+R (+0,9 %-Punkte)
• Verkehrsmengen Straßennetz:	deutliche Abnahme der Fahrleistung (-4,5 %), Entlastung vor allem im Stadtgebiet Stuttgart sowie der A 8 und A 81
• Verkehrsmengen Schienennetz:	erhebliche Fahrleistungszunahme (+12,1 %); stärkste Fahrgastzuwächse auf den Abschnitten Ludwigsburg– und Waiblingen–Stuttgart (je +7.000 Personen/d im Querschnitt) und auf der S-Bahnstammstrecke (über +10.000 Personen/d im Querschnitt)
• Energieverbrauch / Emissionen:	deutliche Abnahmen (je nach Schadstoff zw. -2,1 % und -2,9)
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	deutliche Zunahme (+6,0 %), da durch reduzierten Quell-/Zielverkehr Routen im Talkessel für Durchfahrer attraktiver werden

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Die ermittelten Wirkungen zeigen, dass durch Parkraumkonzepte mit relativ niedrigem Finanzierungsaufwand eine Reihe verkehrsplanerischer Zielsetzungen erreicht werden kann. Dies trifft z. B. auf die Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖV und das P+R, die Entlastung des Regionskerns sowie die Reduzierung der Kfz-Fahrleistung und die Vermeidung verkehrsbedingter Emissionen zu. Allerdings führen die angesetzten Maßnahmenausprägungen und dabei insbesondere die für die modellgestützte Wirkungsabschätzung unterstellten Gebührenhöhen zu einer deutlichen Schwächung der Attraktivität der Stadt Stuttgart als Standort für Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitaktivitäten. In der Folge kommt es zu unerwünschten Zielwahländerungen vor allem im Einkaufs- und Erledigungsverkehr.

Parkraumkonzepte ermöglichen eine hoch wirksame Steuerung des Verkehrsgeschehens mit sehr differenzierten Steuerungsoptionen. Bei der Konzeptentwicklung und insbesondere bei der Festlegung der Stellplatzzahlen und –verteilungen (räumlich und nach Nutzern) sowie bei der Definition der konkreten Parkraumregelungen hinsichtlich der Gebührenhöhe, zulässigen Parkdauern und Parkberechtigungen muss jedoch zwingend darauf geachtet werden, dass eine Schwächung der Zentren vor allem als Standort für Einkauf- und Erledigung vermieden wird. Zudem sind die Bewirtschaftungskonzepte auf die Kapazitäten des ÖV abzustimmen und durch eine Förderung des P+R zu flankieren. Insofern ist das betrachtete Parkraumkonzept für das Oberzentrum Stuttgart ohne begleitende Maßnahmen nicht zu empfehlen. Andere Konzepte (s. insbesondere Nr. 8), die neben einem Parkraummanagement eine Stärkung des P+R mit Lenkungswirkung vorsehen, weisen eine bessere Eignung auf.

5 Parkraumkonzept im Oberzentrum und in den Mittelzentren

Maßnahmenbeschreibung:

- Ausweitung des Parkraumkonzepts inklusive Stellplatzbeschränkungssatzungen (von Maßnahme Nr. 4) auf die Zentren aller Mittelzentren und den Flughafenbereich (Bewirtschaftung in Leinfelden-Echterdingen, Bernhausen, Sielmingen und Neuhausen um die S-Bahnhöfe herum)
- Höhere Parkgebühren
- Umsetzung von Stellplatzbeschränkungssatzungen

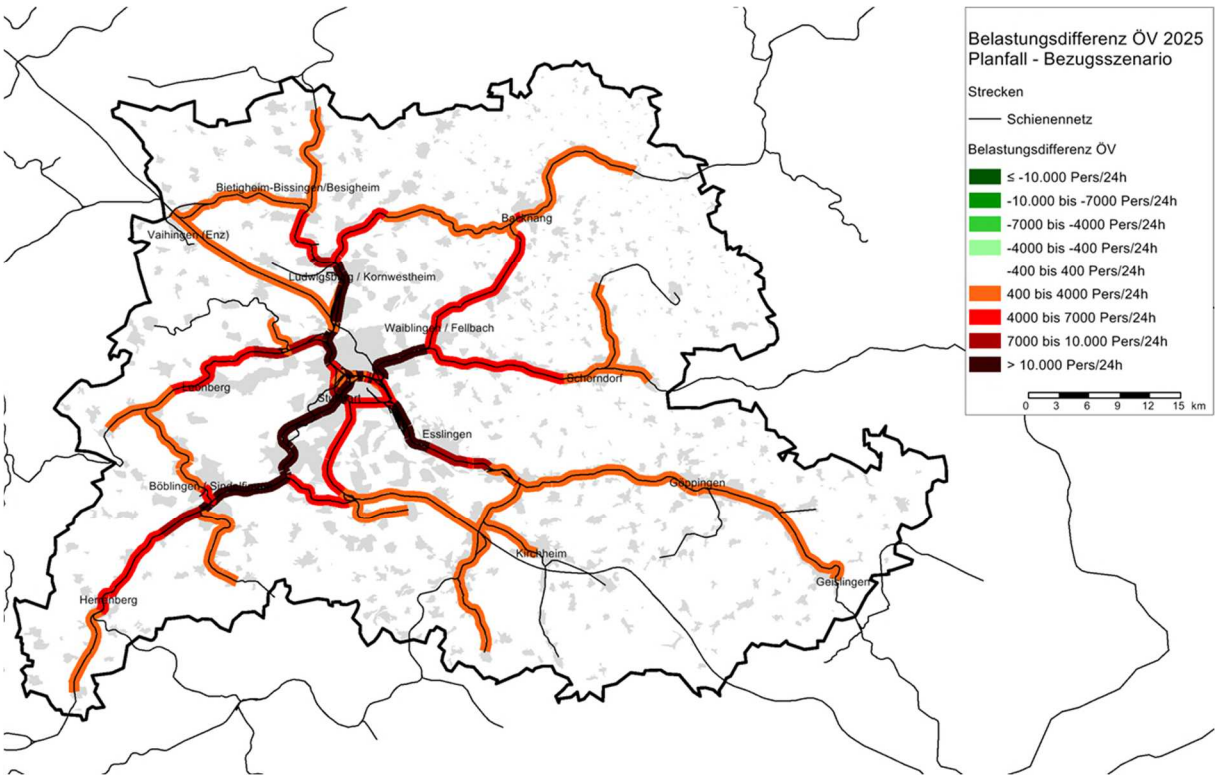
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

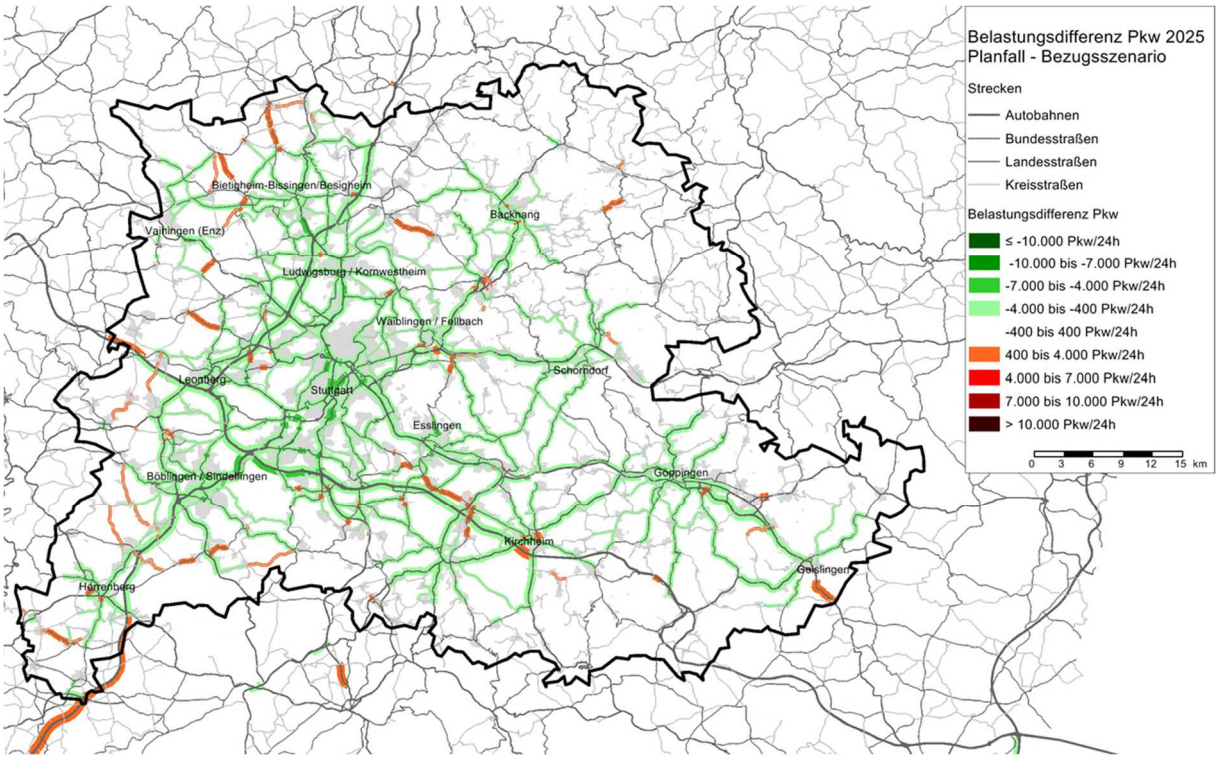
- Abbildung im Verkehrsmodell analog Maßnahme Nr. 4 (Parkraumkonzept im Oberzentrum)
- Zusätzlich wird in den Zentren der Mittelzentren und im Umfeld der S-Bahnhöfe des Flughafenbereichs eine Parkgebühr von 1,5 € / h eingeführt (diese entspricht der Gebühr in den Bezirken mit Parkraumbewirtschaftung im Oberzentrum Stuttgart außerhalb der Innenstadt; vgl. Maßnahmen Nr. 4)

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	Abnahme der Gesamtfahrleistung [Pkm] um -1,5 % zeigt Zielwahländerungen auf; eine Sonderauswertung erbrachte, dass bei 8% aller zuvor auf die Bewirtschaftungsgebiete gerichteten Wege mit Einführung des Parkraumkonzeptes Ziele außerhalb der Bewirtschaftungsgebiete aufgesucht werden (3 % werden nicht mehr in die Landeshauptstadt, 5 % nicht mehr in die Mittelzentren durchgeführt)
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	starke Verlagerung von Pkw-Fahrten (-8,1 %-Punkte) insb. auf ÖV (+5,5 %-Punkte) und P+R (+1,8 %-Punkte)
• Verkehrsmengen Straßennetz:	erhebliche Abnahme der Fahrleistung (-14,8 %), Entlastung vor allem im Stadtgebiet Stuttgart sowie in den Mittelzentren
• Verkehrsmengen Schienennetz:	erhebliche Fahrleistungszunahme (+23,9 %); stärkste Fahrgastzuwächse auf den Abschnitten Ludwigsburg– , Waiblingen– , Esslingen- und Böblingen-Stuttgart sowie auf der S-Bahnstammstrecke (je über +10.000 Personen/d im Querschnitt)
• Energieverbrauch / Emissionen:	erhebliche Abnahmen (je nach Schadstoff zw. -6,5 % und -8,8)
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	Zunahme (+2,6 %), da durch reduzierten Quell- und Zielverkehr Kapazitäten für Durchfahrer frei werden, die bislang andere Routen nutzen

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Es gelten die schon bei Maßnahme Nr. 4 beschriebenen grundsätzlichen Zusammenhänge, wobei die Einzelwirkungen hinsichtlich der Fahrleistungszu- und –abnahmen, Fahrgaststeigerungen, Emissionsreduktionen und Zielwahländerungen stärker ausgeprägt ausfallen. Die Maßnahme kann zu mehreren verkehrsplanerischen Zielsetzungen beitragen, führt jedoch gleichzeitig zu einer deutlichen Schwächung der Attraktivität der Stadt Stuttgart und insbesondere der Mittelzentren als Standorte für Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitaktivitäten und in der Folge zu unerwünschten Änderungen in der Zielwahl vor allem im Einkaufs- und Erledigungsverkehr.

Parkraumkonzepte ermöglichen eine hoch wirksame Steuerung des Verkehrsgeschehens mit sehr differenzierten Steuerungsoptionen. Bei der Konzeptentwicklung und insbesondere bei der Festlegung der Stellplatzzahlen und –verteilungen (räumlich und nach Nutzern) sowie bei der Definition der konkreten Parkraumregelungen hinsichtlich der Gebührenhöhe, zulässigen Parkdauern und Parkberechtigungen muss jedoch zwingend darauf geachtet werden, dass eine Schwächung der Zentren vor allem als Standort für Einkauf- und Erledigung vermieden wird. Zudem sind die Bewirtschaftungskonzepte auf die Kapazitäten des ÖV abzustimmen und durch eine Förderung des P+R zu flankieren. Insofern ist das betrachtete Parkraumkonzept für das Oberzentrum Stuttgart und die Mittelzentren ohne begleitende Maßnahmen nicht zu empfehlen. Andere Konzepte (s. insbesondere Nr. 8), die neben einem Parkraummanagement eine Stärkung des P+R mit Lenkungswirkung vorsehen, weisen eine bessere Eignung auf.

6 Förderung P+R

Maßnahmenbeschreibung:

- Einführung eines aus Nutzersicht optimalen P+R Angebots mit ausreichender Stellplatzzahl an allen Schienenhaltestellen außerhalb der Stadt Stuttgart, kostenfreier Nutzung sowie kurzen Umsteigewegen und –zeiten
- In Stuttgart bleibt das Angebot auf die derzeitigen Standorte beschränkt
- Maßnahmenfall dient der Abschätzung des maximalen P+R-Potenzials in der Region Stuttgart

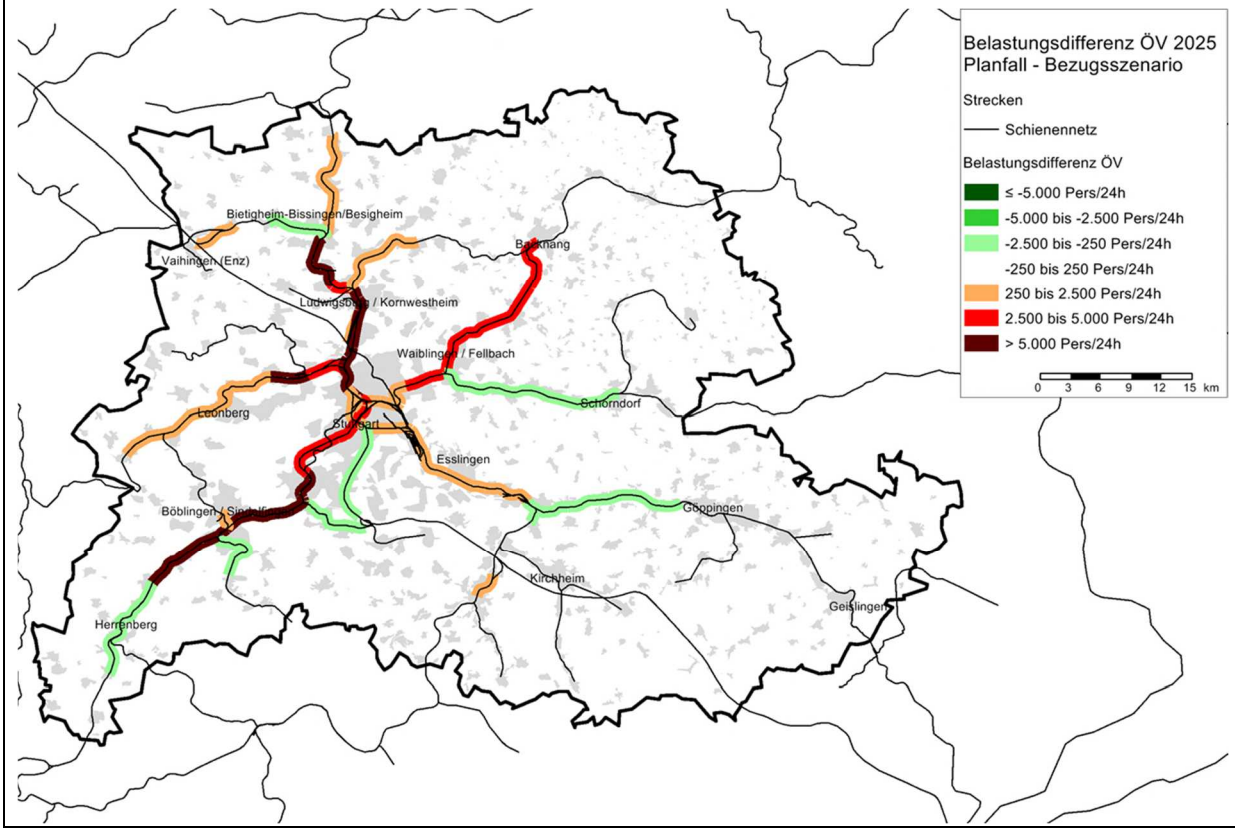
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

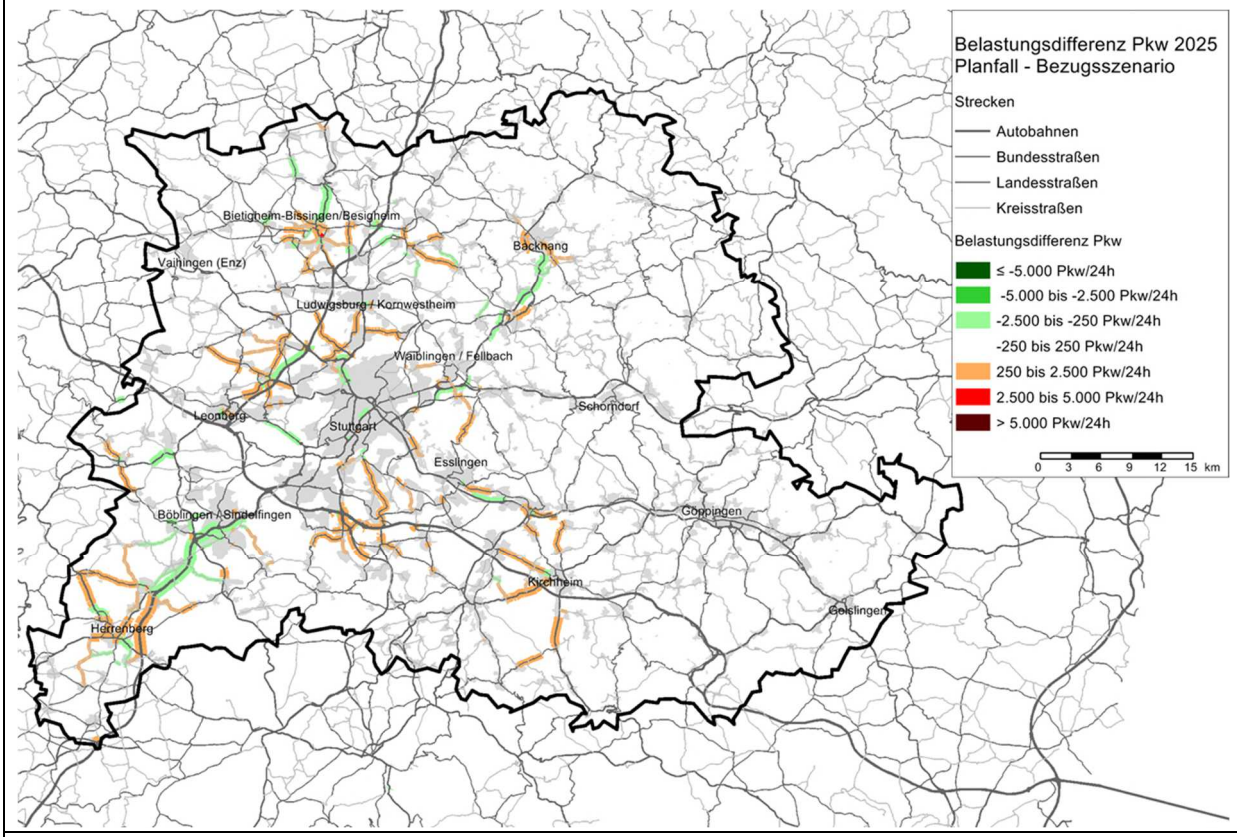
- An allen Schienenhaltestellen außerhalb der Landeshauptstadt, an denen sich noch keine P+R Standorte befinden, werden neue Standorte angelegt.
- Die Kosten für alle Standorte (bestehende und neue) werden auf 0 gesetzt.

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	gewisse Änderungen feststellbar, in der Folge nimmt der Gesamtverkehrsaufwand zu [Pkm]; Effekt wird durch Umwegigkeit der P+R-Wege im Vergleich zu den Direktfahrten verstärkt
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	deutliche Zunahme des P+R (+4,6 %-Punkte) hauptsächlich resultierend aus Verlagerungen von Pkw-Fahrten (-2,8 %-Punkte) und reinen ÖV-Fahrten (-1,1 %-Punkte) sowie Pkw-Mitfahrern (-0,5 %-Punkte); zu beachten ist, dass die zusätzliche Fahrleistung im P+R zu einem großen Teil mit dem Pkw realisiert wird
• Verkehrsmengen Straßennetz:	deutliche Zunahme der Fahrleistung (ca. +4 %) mit Belastungsabnahmen im Kern der Region, aber erheblichen Mehrbelastungen im Umfeld des Kerns, insb. im Zu- und Ablauf zu den P+R-Anlagen in den Mittelzentren
• Verkehrsmengen Schienennetz:	deutliche Zunahme der Fahrleistung (ca. +3 %) mit Belastungszunahmen um bis zu 7.000 Fahrgäste / d auf den Querschnitten Böblingen-Stuttgart, Ludwigsburg-Kornwestheim und Zuffenhausen-Feuerbach
• Energieverbrauch / Emissionen:	mittlere Abnahmen (zw. -0,7 % und -1,0 % je nach Schadstoff)
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	leichte Zunahme (+0,3 %), da durch reduzierten Quell- und Zielverkehr Kapazitäten für Durchfahrer frei werden, die bislang andere Routen nutzen

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Durch ein an allen Schienenverkehrshaltestellen (außerhalb der Stadt Stuttgart) für die Verkehrsteilnehmer optimiertes P+R-Angebot erhöht sich der Gesamtverkehrsaufwand und es wird ein Anreiz zu längeren Teilwegen mit dem Pkw gegeben. Zudem werden Haltestellen zum Umstieg zwischen Pkw und ÖV genutzt, die z. T. hierfür nicht unbedingt geeignet sind. Im Umfeld der Anlagen kommt es z. T. zu hohen Mehrbelastungen. Überlastungen der Schienenverkehrsmittel sind nicht zu erwarten, da die hohen Nachfragezuwächse im ÖV an Querschnitten auftreten, an denen sich jeweils mehrere Linien überlagern.

➡ Angesichts der Fahrleistungszunahmen sowohl im MIV als auch im ÖV sollte die Maßnahme in der untersuchten Form nicht weiter verfolgt werden. Eine Weiterentwicklung des P+R sollte mit einer Lenkungswirkung für die Verkehrsströme verbunden sein, um negative Auswirkungen so weit als möglich zu vermeiden (s. Maßnahme 7).

7 Förderung P+R mit Lenkungswirkung

Maßnahmenbeschreibung:

- Das Angebot an P+R-Standorten bleibt erhalten, es kommen keine neuen Standorte hinzu
- An allen P+R-Standorten in der Stadt Stuttgart sowie an ausgewählten Standorten außerhalb der Stadt Stuttgart werden Gebühren erhoben, um eine Lenkungswirkung zu erzielen (frühzeitiges Umsteigen, Entlastung der P+R-Anlagen an den S-Bahnendhaltstellen)
- Gebührenpflichtig sind die P+R-Standorte
  - Backnang, Bietigheim (-Bissingen), Böblingen (Flugfeld), Echterdingen, Fellbach, Filderstadt-Bernhausen, Herrenberg, Kirchheim/Teck, Leinfelden, Ludwigsburg, Oberaichen, Schorndorf, Waiblingen, Weil der Stadt (jeweils 3 Euro / Tag)
  - Albstraße, Geroksruhe, Heumaden, Obertürkheim, Österfeld (Unterer Grund), Rohr, Ruhbank, Sommerrain, S-Vaihingen, Weilimdorf, Zuffenhausen (jeweils 5 Euro / Tag)

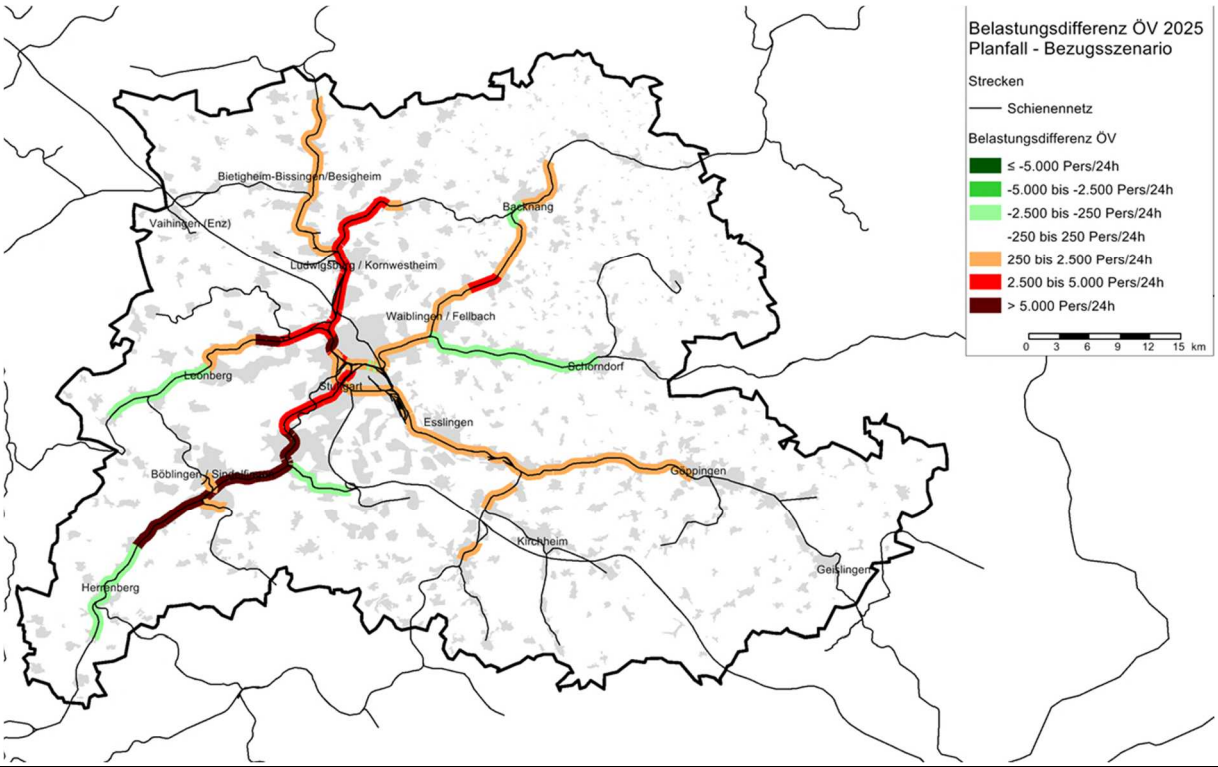
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

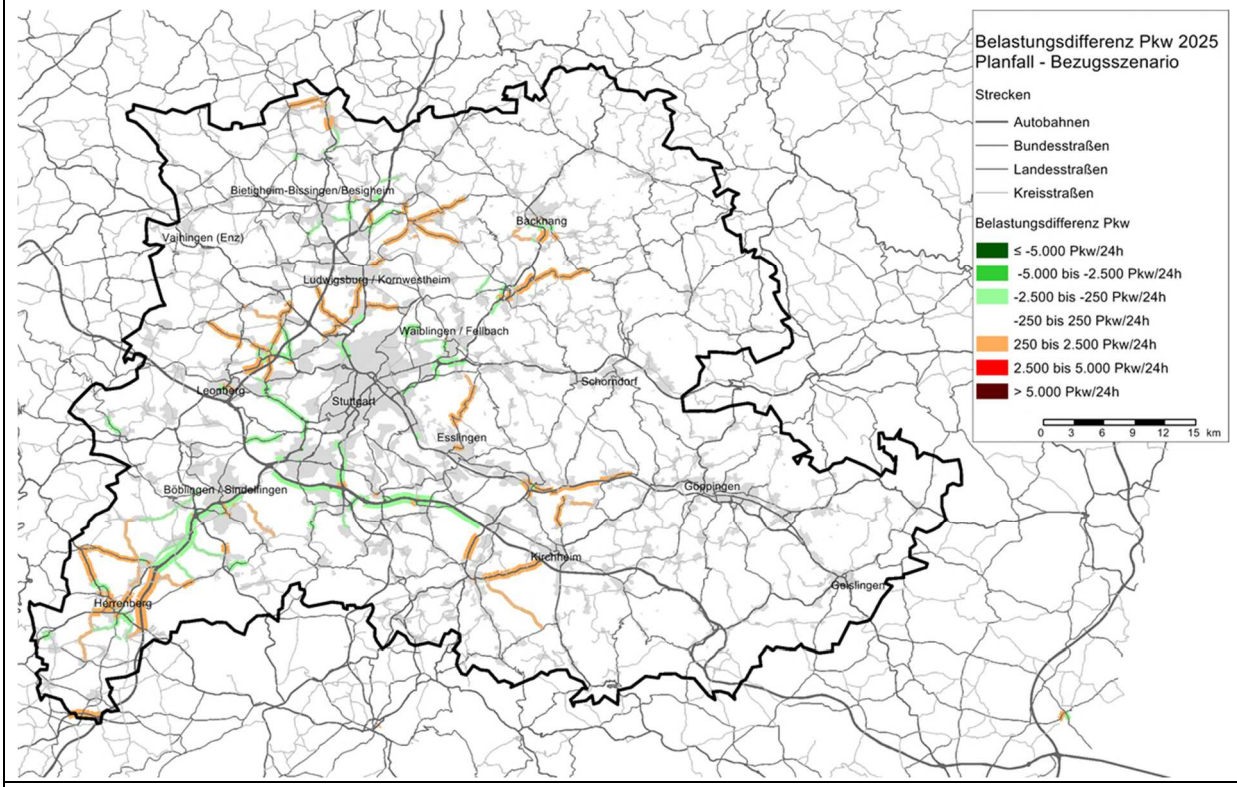
- An allen Schienenhaltestellen mit gebührenpflichtigen P+R-Anlagen werden die P+R-Gebühren abgebildet
- An allen anderen P+R-Standorten wird die Gebühr auf 0 € gesetzt

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	keine wesentlichen Änderungen, nur leichte Zunahme des Gesamtverkehrsaufwands [Pkm], u. a. wegen der Umwegigkeit der P+R-Wege im Vergleich zu den Direktfahrten
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	Anstieg des P+R (2,5 %-Punkte) bei Abnahme von Pkw-Fahrten (-1,5 %-Punkte), reinen ÖV-Fahrten (-0,6 %-Punkte) sowie Pkw-Mitfahrern (-0,3 %-Punkte); zu beachten ist, dass die zusätzliche Fahrleistung im P+R zum Teil mit dem Pkw realisiert wird
• Verkehrsmengen Straßennetz:	Fahrleistung stagniert nahezu (ca. +0 %) mit Belastungsabnahmen im Kern der Region und Mehrbelastungen im Umfeld des Kerns sowie insb. im Zu- und Ablauf zu einigen P+R-Anlagen
• Verkehrsmengen Schienennetz:	deutliche Fahrleistungszunahme (ca. +3 %), wobei sehr hohe Belastungszunahmen (über 7.000 Personen/d) auf weniger Querschnitten festzustellen sind als bei der Maßnahme Förderung des P+R ohne Lenkungswirkung, nur zw. Gärtingen und Stuttgart-Rohr sind über 7.000 Personen/d zu verzeichnen
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	leichte Zunahme (+0,3 %), da durch reduzierten Quell- und Zielverkehr Kapazitäten für Durchfahrer frei werden, die bislang andere Routen nutzen

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Das betrachtete P+R-Konzept mit Lenkungswirkung führt im Vergleich zur Maßnahme Förderung des P+R ohne Lenkungswirkung (Maßnahme Nr. 6) zu weniger ausgeprägten Wirkungen. Der Gesamtverkehrsaufwand bleibt nahezu unverändert, auch die Modal-Split-Verschiebungen fallen gemäßigter aus. Dieser Ansatz ermöglicht es aber auch, die negativen Wirkungen eines Konzeptes ohne Lenkungswirkung deutlich zu verringern. So wird z. B. eine Entlastung des Straßennetzes im Kern der Region erzielt bei weniger stark ausgeprägten Belastungszunahmen im Umland. Gleichzeitig fallen auf weniger Querschnitten sehr hohe Nachfragesteigerungen im Schienenverkehr an, die dort evtl. zu sehr hohen Auslastungsgraden führen könnten.

Ein P+R-Konzept mit Lenkungswirkung ermöglicht vornehmlich erwünschte Wirkungen und sollte daher für die Region entwickelt werden.

Bei den Arbeiten zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans konnten keine Detailbetrachtungen zu einzelnen P+R-Standorten angestellt werden. Die o. g. Gebühren und die Festlegung, an welchen Standorten Gebühren erhoben werden, gehen daher nicht auf vertiefende Analysen oder ein Detailkonzept zurück, sondern dienten der Abschätzung, inwieweit eine Lenkungswirkung grundsätzlich erzielt werden kann und wie deren verkehrliche Wirkungen von denen eines Konzeptes ohne Lenkungswirkung abweichen. Da Detailbetrachtungen im Rahmen der Fortschreibung des Regionalverkehrsplans nicht geleistet werden konnten, kommt es bei dem betrachteten Konzept an einigen Standorten auch zu unerwünschten Mehrbelastungen. Bei den derzeit bereits laufenden, weiteren Entwicklungsschritten zu einem P+R-Konzept ist somit darauf zu achten, dass negative Folgen, wie z. B. Mehrbelastungen an den Standorten im Umland so weit wie möglich verhindert oder auf unsensible Standorte bzw. Standorte mit unkritischen Zu- und Abfahrtswegen beschränkt werden können.

8 Parkraumkonzept kombiniert mit P+R Konzept

- Kombination der Maßnahmen „Parkraumkonzept im Oberzentrum und in den Mittelzentren“ (Nr. 5) sowie „Förderung P+R mit Lenkungswirkung“ (Nr. 7)

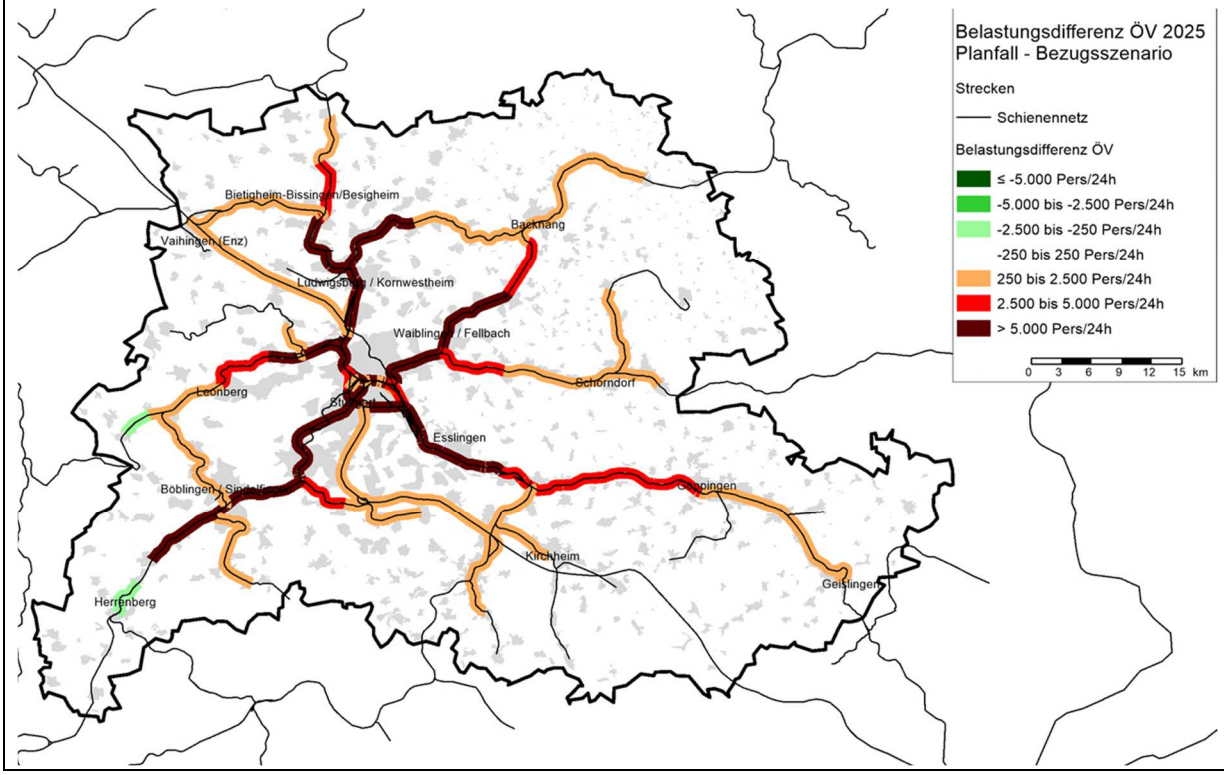
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

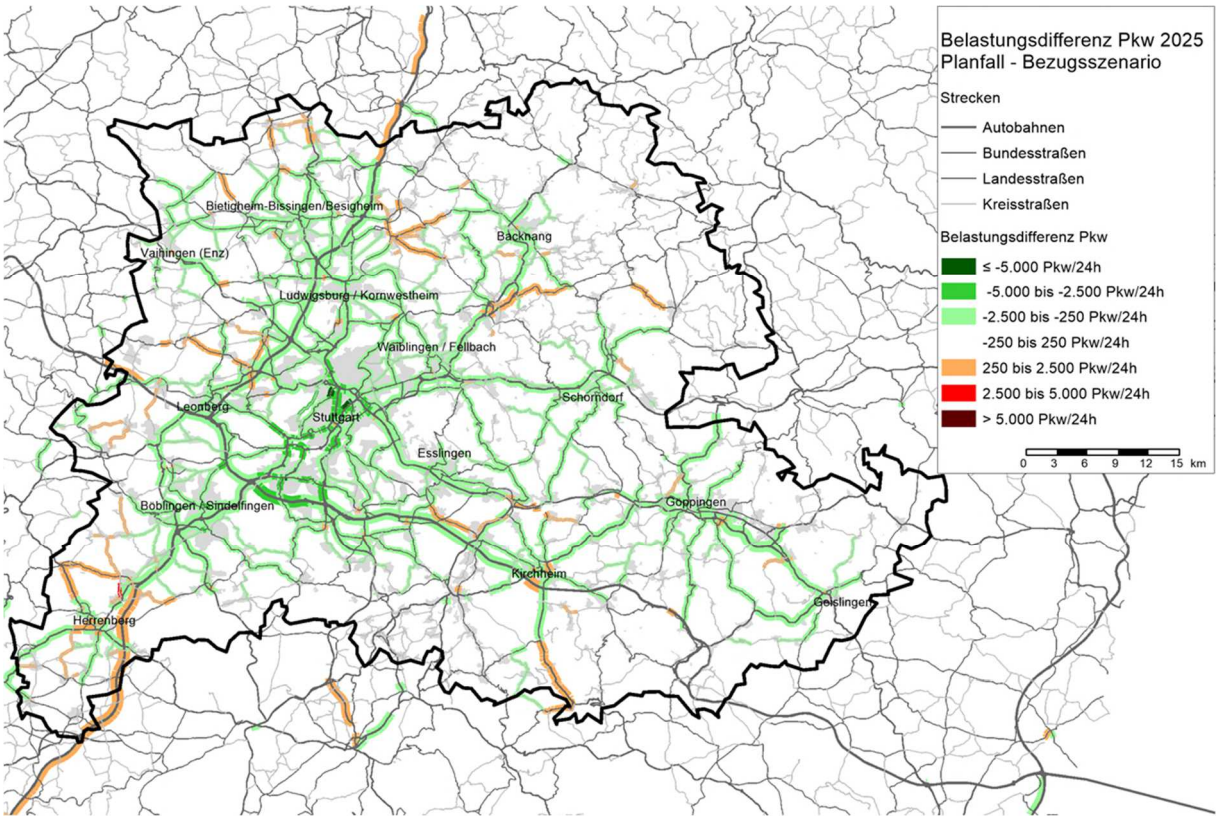
- die Annahmen zu den Maßnahmen 5 und 7 werden kombiniert, beim Parkraumkonzept jedoch niedrigere Gebühren als bei Maßnahme 5 angesetzt:
  - In der Innenstadt von Stuttgart wird die bisher im Modell für das Analysejahr 2010 hinterlegte Parkgebühr nicht verdoppelt, sondern um 50 % erhöht
  - In allen sonstigen Bewirtschaftungsbezirken der Stadt Stuttgart wird von der heutigen Gebühr in Stuttgart-West ausgegangen und diese um 50 % erhöht (statt einer Verdoppelung wie in Maßnahme 5)
  - In den Mittelzentren wird die dort jeweils im Verkehrsmodell abgebildete Parkgebühr für das Analysejahr 2010 ebenfalls um 50 % erhöht
- alle anderen Annahmen zu den Maßnahmen 5 und 7 werden übernommen

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	die Zielwahländerungen („weg von den zentralen Orten“) sind deutlich schwächer als bei den Maßnahmen Nr. 4 und 5 (Parraumkonzepte OZ bzw. OZ und MZ), da durch das verbesserte P+R-Angebot bessere Verkehrsmittelalternativen für die Wege in die Zentren z. V. stehen
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	starke Verlagerung von Pkw-Fahrten (-6 %-Punkte) vor allem auf P+R (+4 %-Punkte) und ÖV (+3 %-Punkte), wobei die zusätzliche Fahrleistung im P+R zum großen Teil mit dem Pkw realisiert wird
• Verkehrsmengen Straßennetz:	deutliche Abnahme der Fahrleistung (ca. -3 %), Entlastung vor allem im Stadtgebiet Stuttgart sowie in den Mittelzentren, leichte Mehrbelastungen im Umfeld einiger P+R-Standorte
• Verkehrsmengen Schienennetz:	erhebliche Fahrleistungszunahme (ca. +15 %); stärkste Fahrgast zuwächse auf den Abschnitten Bietigheim– , Winnenden– , Esslingen- und Gärtringen-Stuttgart sowie auf der S-Bahnstammstrecke (je über + 10.000 Personen/d im Querschnitt)
• Energieverbrauch / Emissionen:	deutliche Abnahmen (zw. -4,9 % und -6,5 % je nach Schadstoff)
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	Zunahme (+1,7 %), da durch reduzierten Quell- und Zielverkehr Kapazitäten für Durchfahrer frei werden, die bislang andere Routen nutzen

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Es gelten die schon bei den beiden Parkraumkonzepten ohne flankierendes P+R-Konzept (Maßnahmen 4 und 5) beschriebenen grundsätzlichen Zusammenhänge. Auch mit der Kombination aus Parkraum- und P+R-Konzept können mehrere verkehrsplanerische Zielsetzungen erreicht werden. Dies betrifft z. B. eine Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖV und das P+R, eine Entlastung des Regionskerns sowie die Reduzierung von Kfz-Fahrleistung und verkehrsbedingten Emissionen. Darüber hinaus treten die bei den beiden Parkraumkonzepten ohne flankierendes P+R-Konzept zu bemängelnden Änderungen in der Zielwahl („weg vom OZ und den MZ“), die Ausdruck einer Schwächung der Attraktivität der Zentralen Orte als Standorte für Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitaktivitäten wären, in Maßnahme 8 nur noch in zu vernachlässigendem Umfang auf. Insofern kann festgehalten werden, dass die planerisch nachteiligen Folgen eines Parkraumkonzeptes durch einen geeigneten Ausbau des P+R wesentlich abgeschwächt werden können, indem für viele Verkehrsrelationen eine geeignete Verkehrsmittelalternative zur Verfügung gestellt wird.

Eine Kombination aus Parkraum- und P+R-Konzept ermöglicht eine hoch wirksame Steuerung des Verkehrsgeschehens mit sehr differenzierten Steuerungsoptionen. Durch die gleichzeitige Anwendung von Maßnahmen des Parkraummanagements und der Förderung des P+R können Synergien genutzt, ein hohes Wirkungspotenzial erzielt und die jeweiligen Nachteile vermieden werden. Insofern sollten vertiefende Überlegungen zur Steuerung des Parkraumangebotes in den Zentren mit einer flankierenden Optimierung des P+R-Angebotes für die Region Stuttgart angestellt werden (eine regionsweite Konzeption für P+R wird derzeit entwickelt).

Bei den weiteren konzeptionellen Überlegungen und insbesondere bei der Festlegung der Stellplatzzahlen und –verteilungen (räumlich und nach Nutzern) sowie bei der Definition der konkreten Parkraumregelungen hinsichtlich der Gebührenhöhe, zulässigen Parkdauern und Parkberechtigungen ist zwingend darauf zu achten, dass eine Schwächung der Zentren der Zentralen Orte als Standort für Einkauf- und Erledigung zu vermeiden ist, das Bewirtschaftungskonzept auf die Kapazitäten des ÖV abzustimmen ist und zudem mit dem flankierenden P+R-Konzept eine Lenkungswirkung für die Verkehrsströme im Umland verbunden sein sollte.

9 Förderung intermodaler Konzepte an zentralen Mobilitätspunkten

- Als Ergänzung zur Maßnahme „Förderung P+R“ wird der Ausbau der intermodalen Angebote, wie z. B. B+R, Pedelec- oder Pkw-Sharing an Haltestellen, betrachtet
- An 23 zentralen Schienenhaltestellen stehen für die ÖV-Nutzer gebührenpflichtige Sharing-Fahrzeuge (Pkw, Rad, Pedelec) in ausreichender Zahl zur Verfügung
- Das Angebot gilt an allen Haltestellen, an den regionale Mobilitätspunkte geplant sind und / oder Pedelec-Stationen eingerichtet werden sollen / wurden:
  - Ludwigsburg, Fellbach, Esslingen, Eislingen
  - Backnang, Waiblingen, Zuffenhausen (wird derzeit nicht weiterverfolgt), Sindelfingen
  - Bietigheim, Vaihingen/Enz, Herrenberg, Holzgerlingen, Göppingen, Remseck (U 14 Endhaltestelle), Kirchheim N., Schorndorf, Filderstadt-Bernhausen, Plochingen, Leonberg, Nürtingen, Böblingen, Kirchheim T., Geislingen
- Trotz Begrenzung auf zentrale Mobilitätspunkte sehr hoher Finanzierungsbedarf

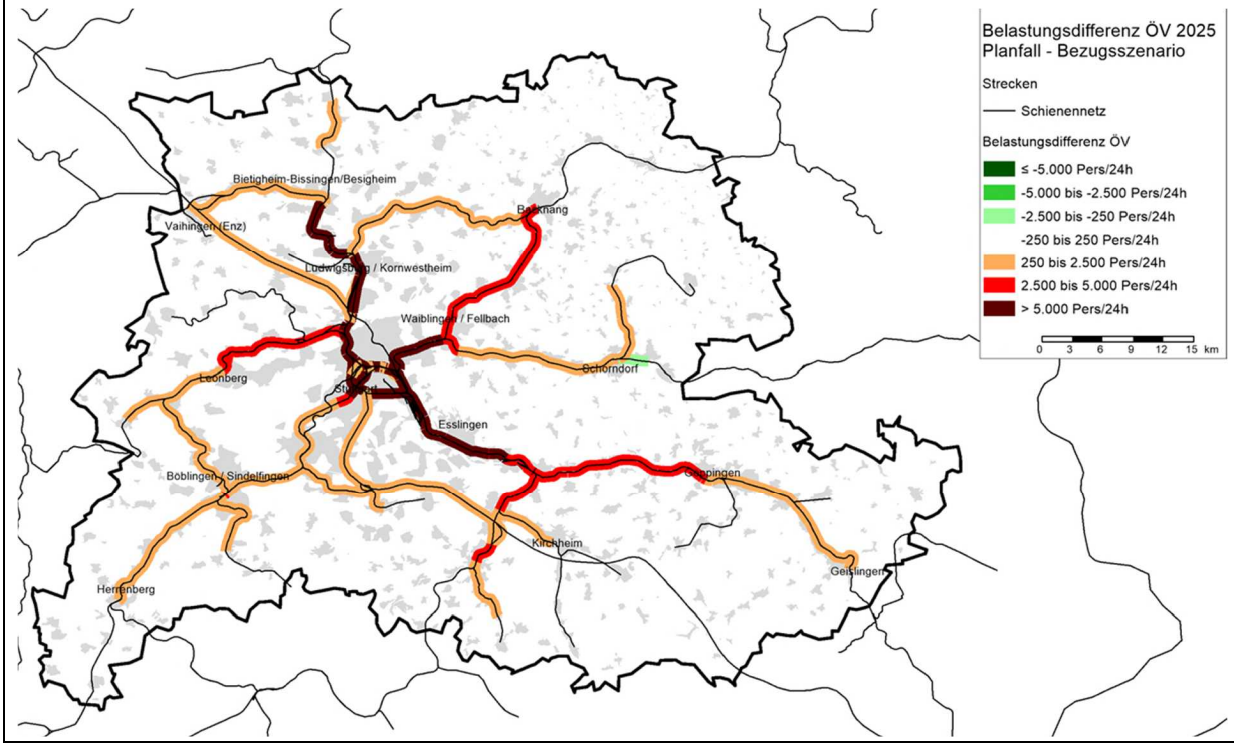
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

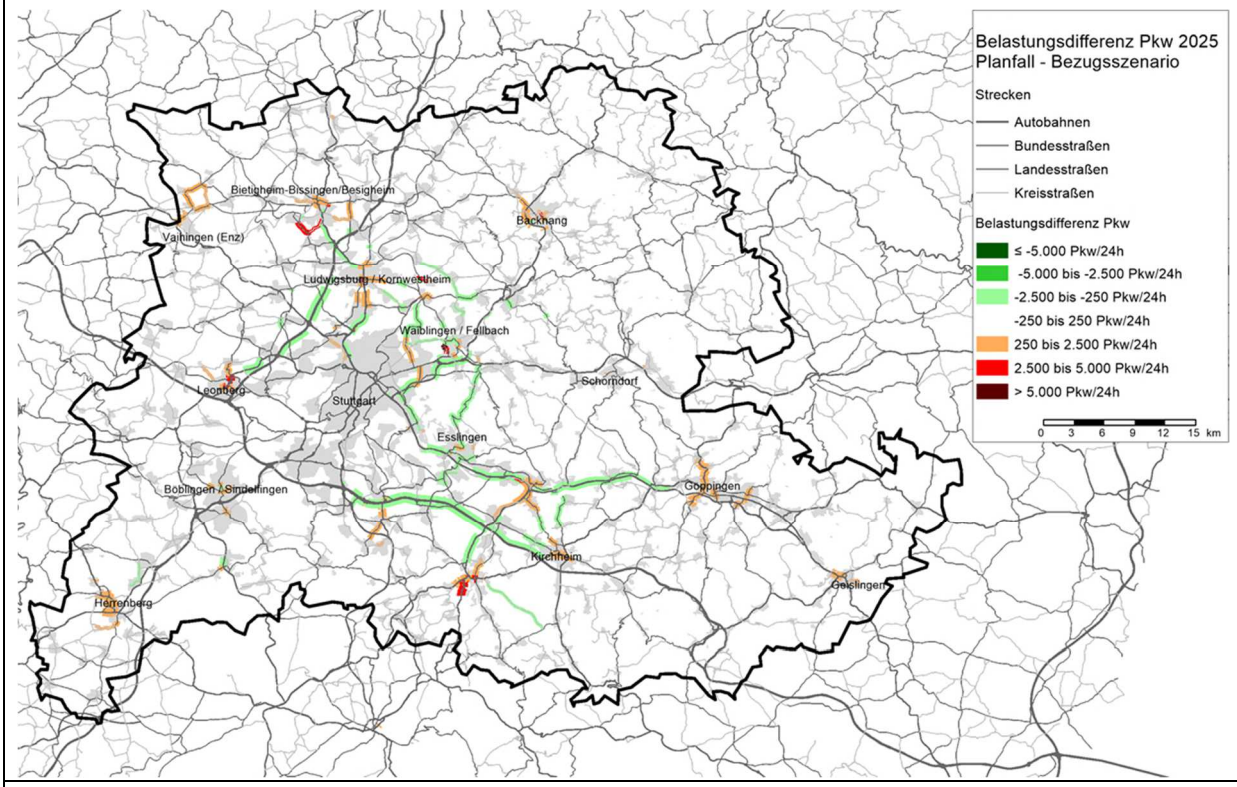
- Für die Nutzung der Sharing-Fahrzeuge an den 23 Mobilitätspunkten werden Kosten von 0,31 € / km erhoben (dies entspricht dem Mittelwert der derzeitigen Gebühren für die Nutzung eines Car-Sharing-Fahrzeugs)
- Für die auf Pkw entfallenden Zu- und Abbringerwege zum Schienenverkehr (Leih-Pkw, Car-Sharing) wird die Routenwahl durch eine Bestwegumlegung abgebildet; dadurch können die hier anfallenden Fahrleistungen und Emissionen in die Kenngrößenermittlungen einbezogen werden

Hauptwirkungen:

- Zielwahl / Aktivitätenorte: die Gesamtverkehrsleistung [Pkm] ändert sich gegenüber dem Bezugsszenario kaum (+ 0,8 %), das erweiterte intermodale Angebot erzeugt keine nennenswerten Zielwahländerungen
- Verkehrsmittelwahl / Modal-Split: der ÖV-Anteil nimmt zu (+ 3 %-Punkte) vorrangig zu Lasten des Pkw, des P+R und des Zu Fuß Gehens (jeweils -1 %-Punkt)
- Verkehrsmengen Straßennetz: die Fahrleistung im Straßennetz nimmt um ca. 1 % ab; die Querschnittsbelastungen gehen v. a. im inneren Bereich der Region zurück, wobei im Umfeld der zentralen Mobilitätspunkten z. T. Mehrbelastungen erkennbar sind
- Verkehrsmengen Schienennetz: starker Anstieg der Fahrleistung (+13 %); Fahrgastzuwächse fast im gesamten Schienennetz; diese betragen auf den Zulaufstrecken nach Stuttgart z. T. über 10.000 Personen/d im Querschnitt
- Energieverbrauch / Emissionen: geringe Abnahmen (je nach Schadstoff zw. -0,3 % und -0,4 %)
- MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart: marginale Abnahme (- 0,4 %)

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Die ermittelten Maßnahmenwirkungen belegen, dass ein Ausbau vernetzter, intermodaler Angebote an zentralen Schienenhaltestellen nennenswerte Potenziale zur Stärkung des ÖV als Hauptverkehrsmittel aufweist. Obwohl Teile des Zu- und Abbringerverkehrs zu und von den Schienenhaltestellen mit Leih- oder Carsharing-Pkw durchgeführt werden, nimmt die Fahrleistung im Straßenverkehr insgesamt ab, während im ÖV ein deutlicher Nachfrageanstieg zu verzeichnen ist. Allerdings sind auch Zuwächse im Straßenverkehr im Umfeld der zentralen Mobilitätspunkte erkennbar, da sich die Zu- und Abbringerfahrten mit Leih- oder Carsharing-Pkw auf diese Punkte konzentrieren. Zudem kompensieren die Zu- und Abbringerfahrten mit Leih- oder Carsharing-Pkw teilweise die durch die Verlagerung auf den ÖV eigentlich erreichbaren Emissionsminderungen. Insofern sollte bei Überlegungen zur Ausweitung von intermodalen Angeboten an den Schienenhaltestellen der verträglichen Abwicklung der Zu- und Abbringerfahrten besondere Beachtung zukommen (z. B. bei der Auswahl der Sharing-Fahrzeuge sowie der Lage und Anbindung der Mobilitätspunkte).

➡ Die bereits vorhandenen Ansätze zur Bereitstellung vernetzter, intermodaler Angebote sollten ausgeweitet werden.

10 Vereinfachung des ÖPNV-Tarifs

- Vereinfachung der VVS-Zonenringe 3-9 durch Entfall der Sektoren
- Die Teilzonen, z. B. 30-39, werden zu Ringen zusammengefasst; dadurch reduzieren sich die Kosten für tangentiale Fahrten

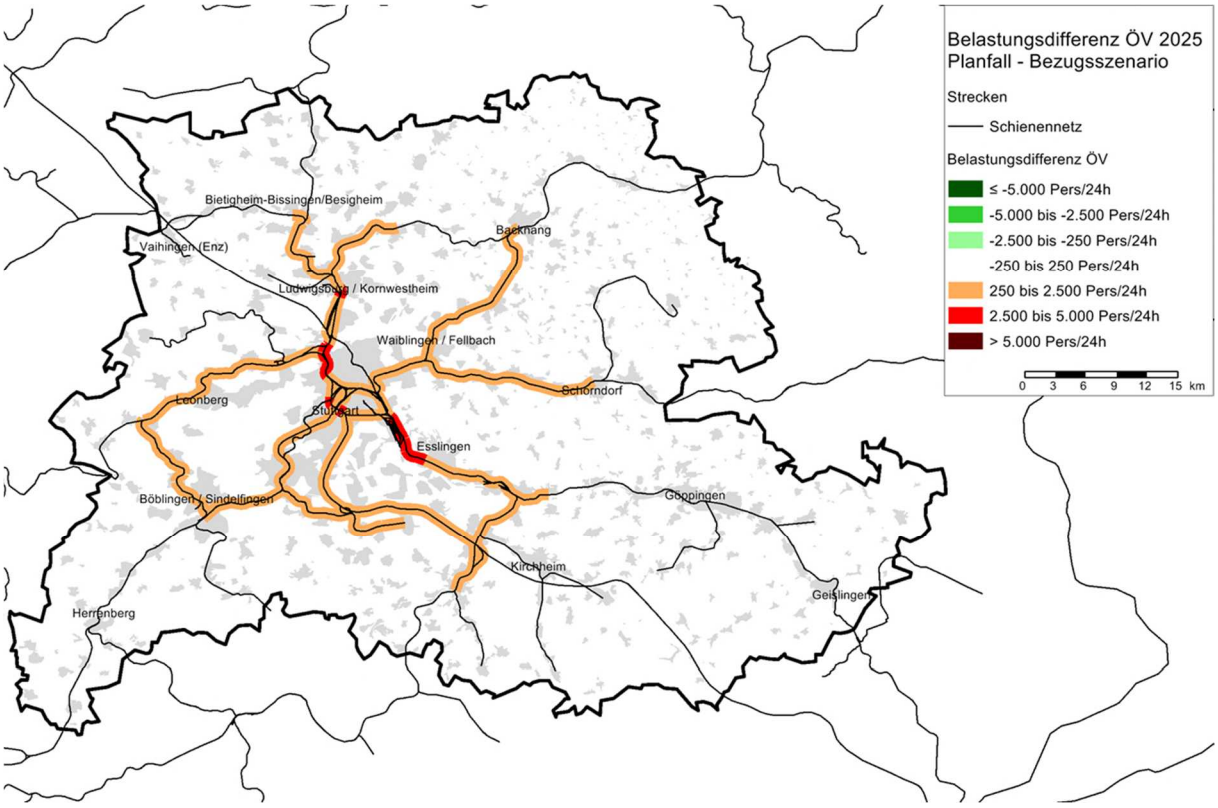
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

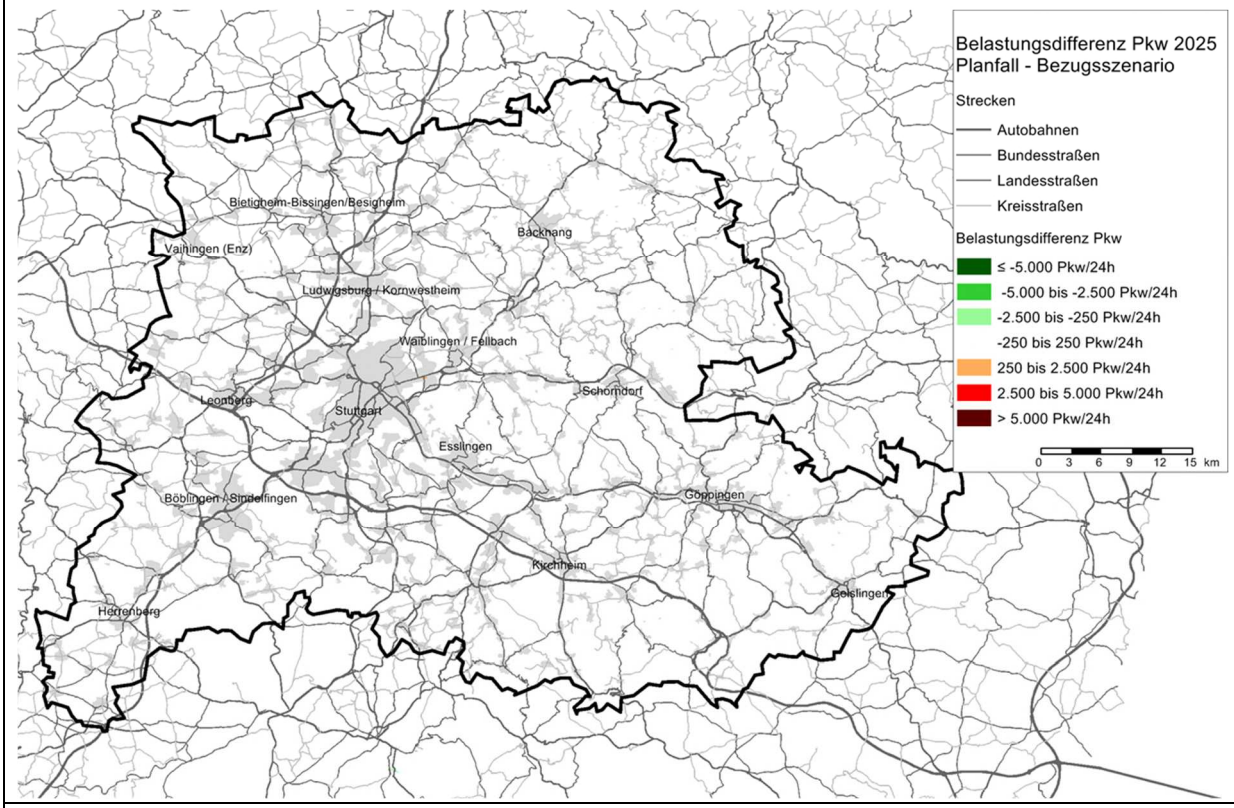
- Im Verkehrsmodell werden die Tarifzonen gelöscht und neue Zonen (Ringe) gebildet, indem die Haltestellen den neuen Zonen (Ringen) zugeordnet werden
- Die im Verkehrsmodell hinterlegte Matrix der ÖV-Fahrpreise wird angepasst

Hauptwirkungen:

- Zielwahl / Aktivitätenorte: leichte Tendenz zu etwas weiter entfernt liegenden Zielen (die im ÖV wegen der größer werdenden Zonen ohne Mehrkosten erreicht werden können)
- Verkehrsmittelwahl / Modal-Split: geringe Verlagerung von Pkw-Fahrten (-0,3 %-Punkte) auf den ÖV (+0,4 %-Punkte)
- Verkehrsmengen Straßennetz: Fahrleistung praktisch unverändert (-0,1 %)
- Verkehrsmengen Schienennetz: Fahrleistung im ÖV steigt an (+2,1 %) bei leichten Rückgängen im Fußgänger- und Radverkehr; im Schienennetz treten fast flächendeckend Fahrgastzuwächse auf, im Zulauf auf Stuttgart reichen diese bis in die Klasse +2.500 bis +4.000 Fahrgäste / d)
- Energieverbrauch / Emissionen: kaum Abnahmen (-0,1 % bei HC, Partikeln und NO_x)
- MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart: keine Veränderung

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:
Eine Vereinfachung des VVS-Tarifs durch den Entfall der Sektoren in den Zonenringen 3 – 9 verbessert die Begreifbarkeit und Handhabbarkeit und steigert die Attraktivität des ÖV vor allem für tangentiale Fahrten im Umland von Stuttgart. Dies bewirkt eine leichte Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖV, wobei die Fahrleistung im Straßennetz und die verkehrsbedingten Emissionen nur geringfügig verringert werden. Überlastungen im Schienenverkehr sind nicht zu erwarten. Bei einer Entscheidung über die Umsetzung dieser Maßnahme müssen die zu erwartenden Einnahmeverluste berücksichtigt oder anderweitige Finanzierungsmöglichkeiten entwickelt werden (dies kann im Rahmen der Regionalverkehrsplanfortschreibung nicht geleistet werden).

➡ Möglichkeiten zur Vereinfachung des Tarifsystems in der Region Stuttgart sollten vertiefend untersucht werden, wobei die möglichen Einnahmeverluste zu berücksichtigen und Lösungsansätze für deren Finanzierung zu entwickeln sind.
Eine Attraktivitätssteigerung des ÖV kann durch die Einführung eines Landestarifs erreicht werden, der verbundübergreifende ÖV-Fahrten mit einem Ticket ermöglicht. Zur Entwicklung des Landestarifs haben das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart sowie mehrere Verkehrsunternehmen die Baden-Württemberg-Tarif-GmbH gegründet. Die Einführung des Landestarifs soll im Jahr 2018 beginnen und im Jahr 2021 abgeschlossen sein.

11a Kostengünstigerer ÖPNV – Stufe 1 mit Tarifsenkung um 10 %

- Die Nutzung des ÖPNV in der Region Stuttgart wird günstiger angeboten
- Die Tarifsenkung gilt für alle Fahrkartenarten in gleicher Höhe

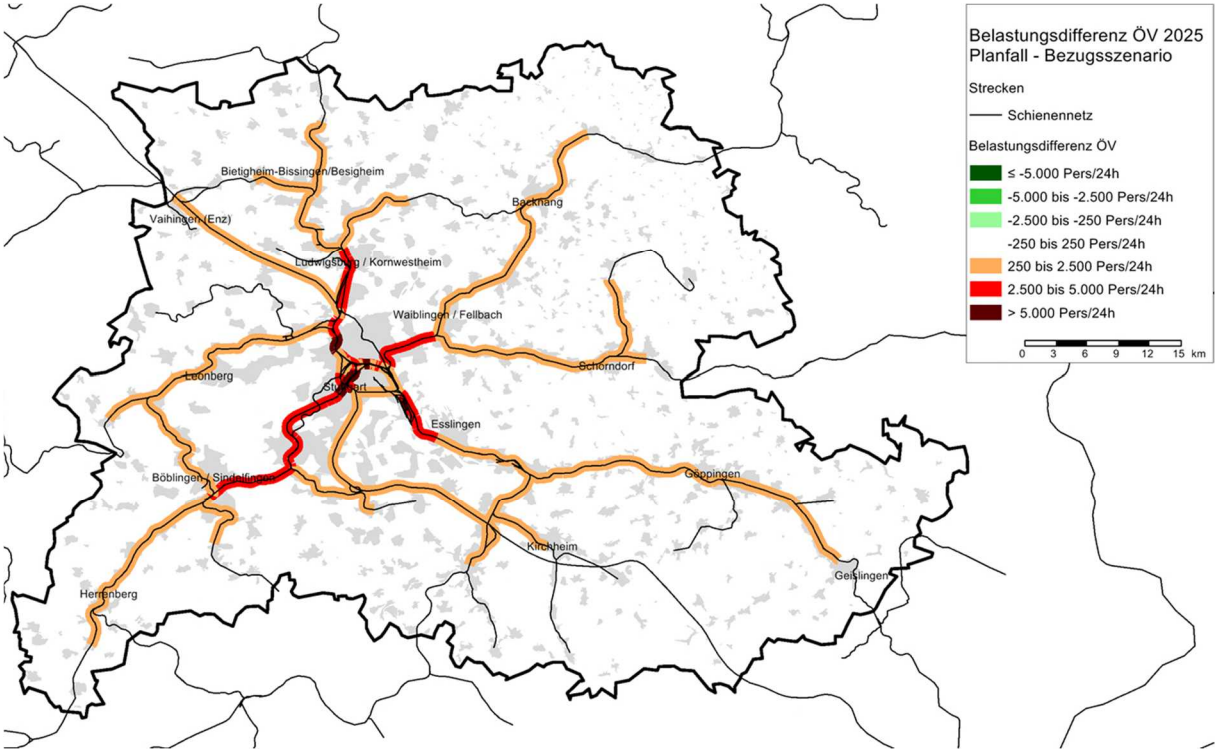
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

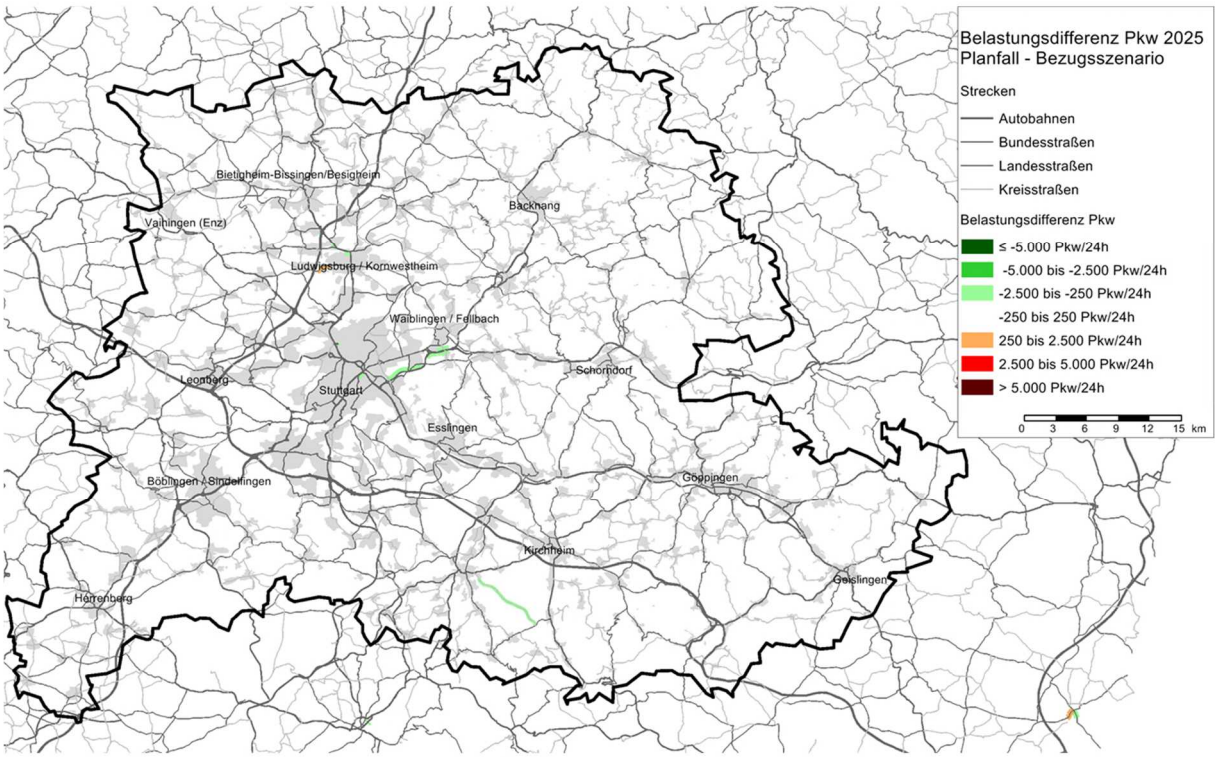
- Die im Verkehrsmodell hinterlegte Matrix der ÖV-Fahrpreise wird durchgängig um 10 % reduziert

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	Gesamtverkehrsaufwand [Pkm] steigt leicht an (+1,1 %), d. h. die Preisreduktion wird auch von den Bestandsfahrgästen dazu genutzt, weiter entfernt gelegene Ziele aufzusuchen
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	Verlagerung von Pkw-Fahrten (-1,0 %-Punkte) auf ÖV (+0,9 %-Punkte) und P+R (+0,3 %-Punkte); zudem Rückgang des nichtmotorisierten Verkehrs (-0,2 %-Punkte)
• Verkehrsmengen Straßennetz:	mäßige Abnahme der Fahrleistung (-0,6 %), mit Entlastungen von bis zu rund 500 Pkw/d vor allem auf den hochrangigen Straßen entlang der Schienenachsen (gutes ÖV-Angebot)
• Verkehrsmengen Schienennetz:	deutliche Fahrleistungszunahme (+5,3 %) durch modale Verlagerung und längere ÖV-Wege; stärkste Fahrgastzuwächse auf den Abschnitten Ludwigsburg–Stuttgart, Waiblingen–Stuttgart (bis zu +4.000 Personen/d im Querschnitt) sowie den S-Bahnzuläufen zum Hauptbahnhof (bis zu + 7.000 Personen/ d im Querschnitt)
• Energieverbrauch / Emissionen:	geringe Abnahmen (unter -0,4 % bei allen Schadstoffen)
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	keine relevante Änderung feststellbar

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Eine Senkung des ÖV-Tarifs um 10 % führt zu einer Zunahme der Gesamtverkehrsaufwandes. Dabei steht einer nur mäßigen Verringerung der Fahrleistung im Straßennetz eine (vor allem infolge zunehmender Wegelängen) deutliche Fahrleistungszunahme im ÖV gegenüber. Die prognostizierten Entlastungen im Straßennetz und das damit erreichbare Maß an Reduktionen bei den verkehrsbedingten Emissionen rechtfertigen den hohen Finanzmittelbedarf zum Ausgleich der zu erwartenden Einnahmeverluste kaum, zumal die prognostizierten Fahrgastzuwächse im ÖV im Kern der Region ggf. einen Bedarf an Angebotsausweitungen und somit zusätzliche Finanzierungsnotwendigkeiten auslösen würden.

➡ Maßnahme bietet sich nicht zur Umsetzung an.

11b Kostengünstigerer ÖPNV – Stufe 2 mit Tarifsenkung um 25 %

- Die Nutzung des ÖPNV in der Region Stuttgart wird günstiger angeboten
- Die Tarifsenkung gilt für alle Fahrkartenarten in gleicher Höhe

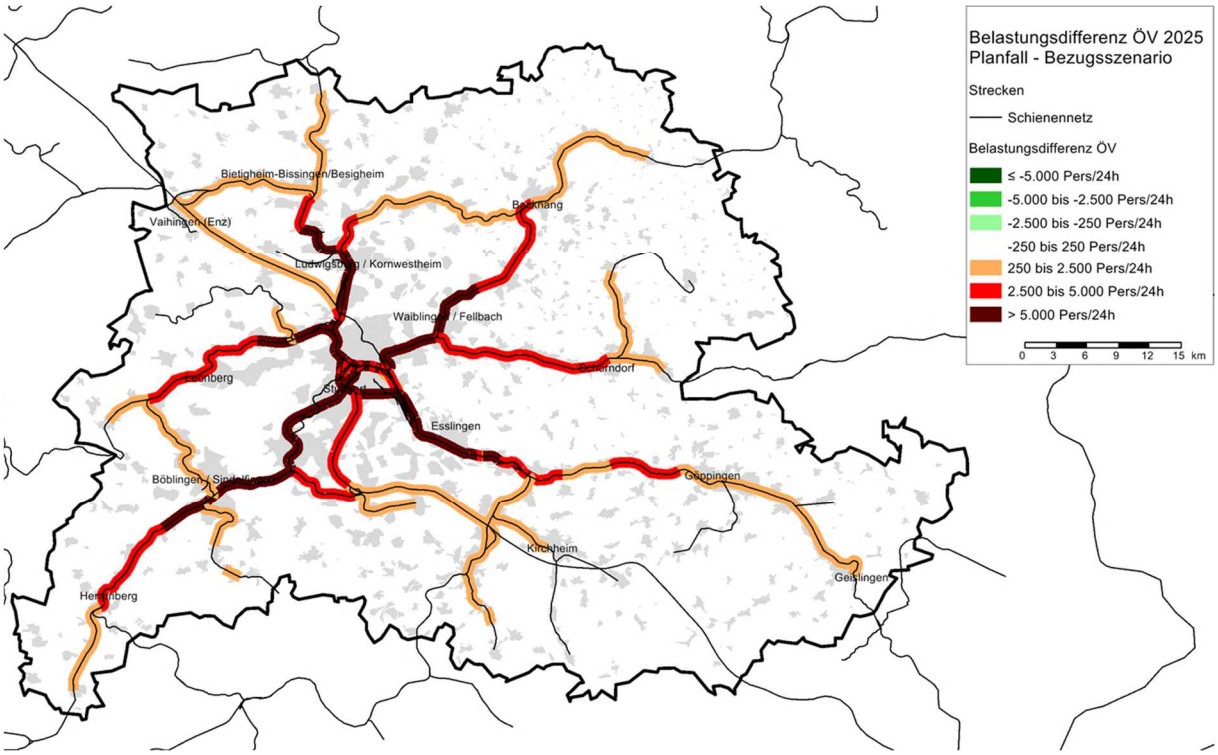
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

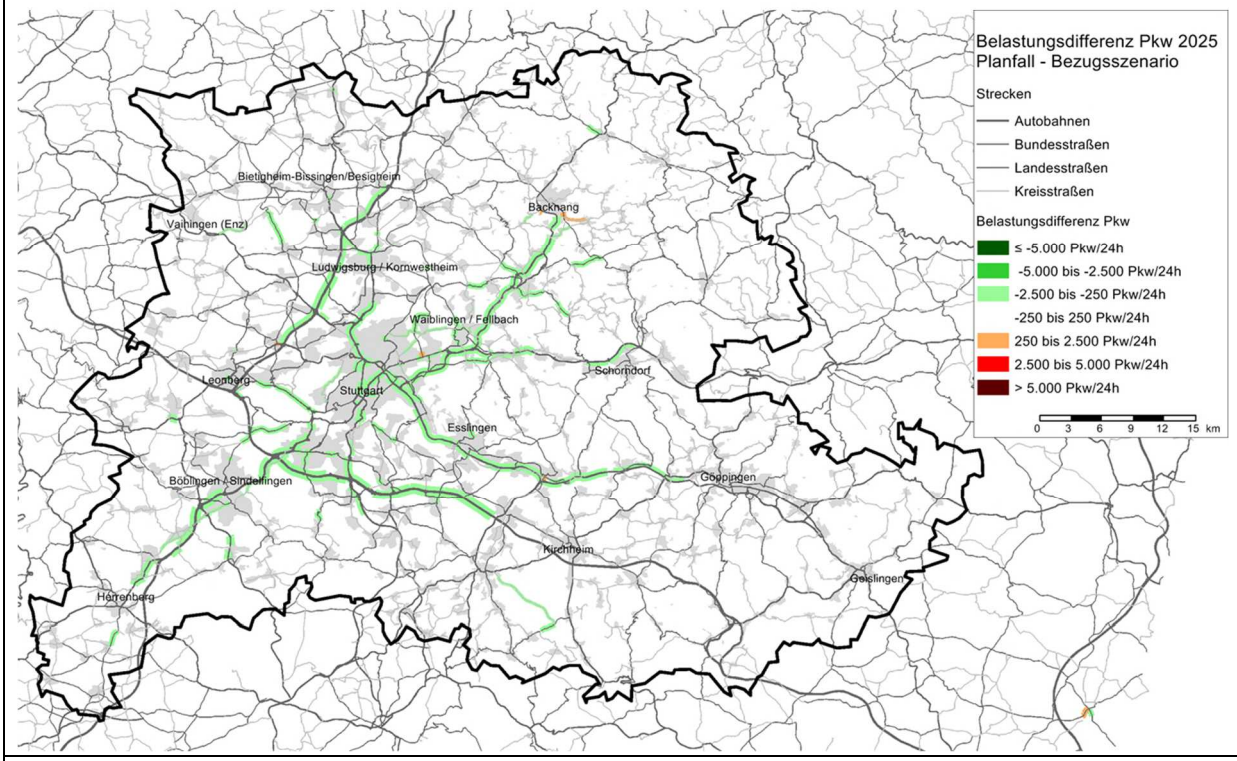
- Die im Verkehrsmodell hinterlegte Matrix der ÖV-Fahrpreise wird durchgängig um 25 % reduziert

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	Gesamtverkehrsaufwand [Pkm] steigt deutlich an (+3,2 %), d. h. die Preisreduktion wird auch von den Bestandsfahrgästen dazu genutzt, weiter entfernt gelegene Ziele aufzusuchen (stärkerer Effekt als bei Maßnahme 11a)
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	Verlagerung von Pkw-Fahrten (-2,8 %-Punkte) auf ÖV (+2,3 %-Punkte) und P+R (+0,9 %-Punkte); zudem Rückgang des nichtmotorisierten Verkehrs (-0,3 %-Punkte)
• Verkehrsmengen Straßennetz:	Abnahme der Fahrleistung (-1,7 %), mit Entlastungen von bis zu ca. 1.000 Pkw/d vor allem auf den hochrangigen Straßen entlang der Schienenachsen und im Kern der Region (gutes ÖV-Angebot)
• Verkehrsmengen Schienennetz:	erhebliche Fahrleistungszunahme (+14,2 %) durch modale Verlagerung und insb. längere ÖV-Wege; stärkste Fahrgastzuwächse auf den Abschnitten Ludwigsburg–Stuttgart, Waiblingen–Stuttgart, Esslingen-Stuttgart, Böblingen-Stuttgart (über +7.000 Personen/d im Querschnitt) sowie den S-Bahnzuläufen zum Hauptbahnhof (über + 10.000 Personen/ d im Querschnitt)
• Energieverbrauch / Emissionen:	geringe Abnahmen (-0,7 % bis -0,9 % bei allen Schadstoffen)
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	keine relevante Änderung feststellbar

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Es gelten die gleichen grundsätzlichen Zusammenhänge wie bei Maßnahme 11a, wobei die Einzelwirkungen hinsichtlich der Fahrleistungszu- und –abnahmen, Fahrgaststeigerungen, Emissionsreduktionen und insbesondere Einnahmeverluste ausgeprägter ausfallen.

➡ Maßnahme bietet sich nicht zur Umsetzung an.

12 Durchfahrts- und Einfahrverbote

- Im Zuge der Beteiligung zu den Maßnahmenuntersuchungen hatten mehrere Kommunen um die Prüfung von Lkw-Durchfahrtsverboten gebeten
- Weitere Anregungen hatten ein Lkw-Einfahrtsverbot bzw. ein Pkw-Durchfahrtsverbot zum Gegenstand

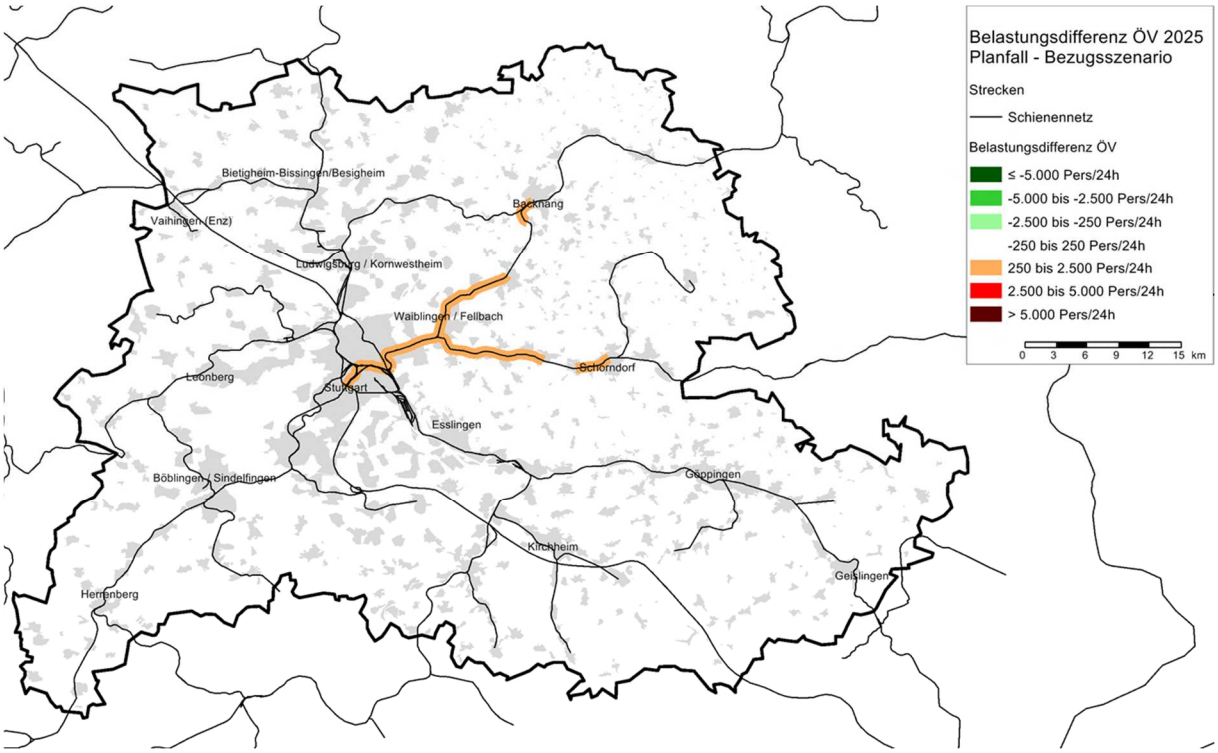
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

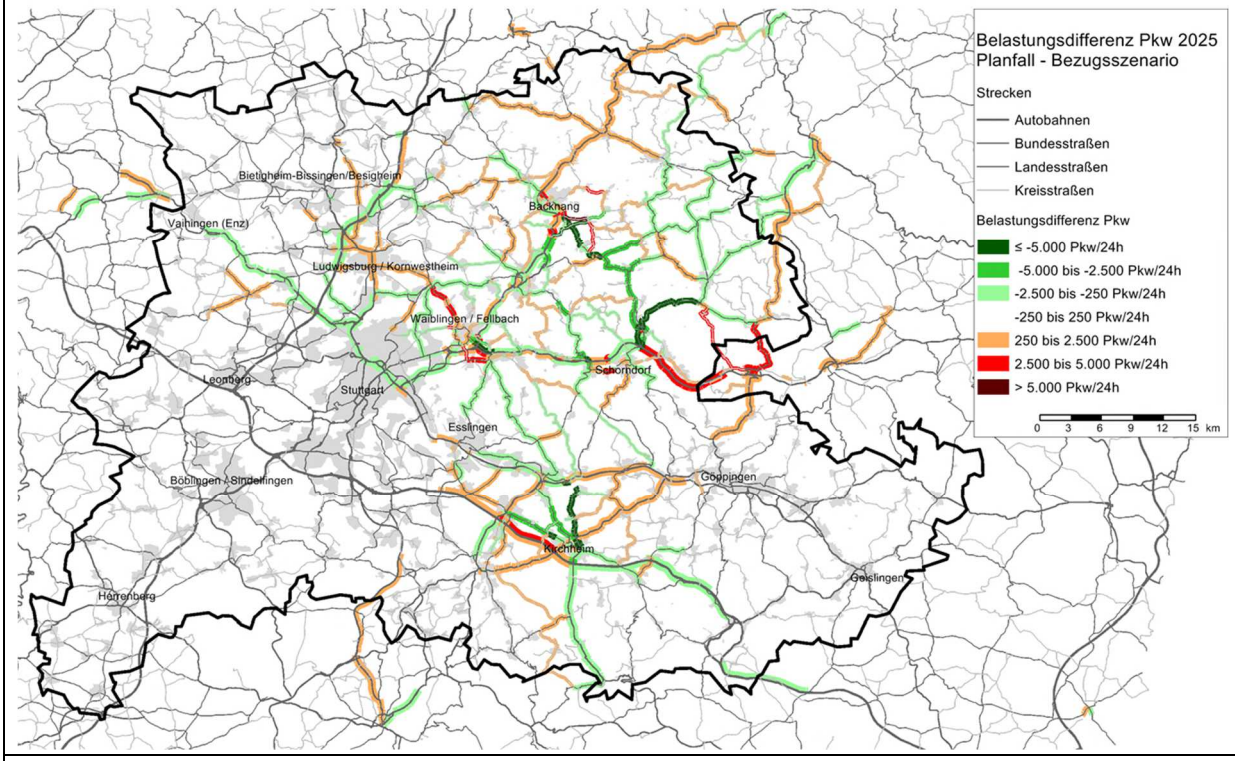
- Es wurden folgende Regelungen in das Verkehrsmodell eingepflegt
  - Lkw-Durchfahrtsverbote für die Gebiete Asperg, Hemmingen, Raum Kirchheim / Wendlingen / Wernau / Notzingen / Hochdorf, Ludwigsburg sowie Remseck
  - Lkw-Duchfahrtsverbote für die Straßen Hauptstraße in Hochberg und Remstalstraße in Neckarrems
  - Lkw-Einfahrtsverbot in Markröningen aus Richtung Norden
  - Pkw- und Lkw- Durchfahrtsverbot im Wieslauftal (zwischen Backnang und Schorndorf)
- Durchfahrtsverbote werden durch (sehr hohe) Fahrzeitzuschläge auf den Abbiegern umgesetzt
- Einfahrtsverbote werden durch Sperrung der Abbieger für das Verkehrssystem realisiert

Hauptwirkungen:

- Zielwahl / Aktivitätenorte: keine wesentlichen Änderungen feststellbar
- Verkehrsmittelwahl / Modal-Split: sehr geringe Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖV (begrenzt auf Fahrten durch das Wieslauftal)
- Verkehrsmengen Straßennetz: leichte Abnahme der Fahrleistung (-1,3 %); in einigen Fällen, wie z. B. in Remseck, werden die infolge des Lkw-Durchfahrts-verbots frei werdenden Kapazitäten für Pkw-Fahrten genutzt (die Verkehrsbelastung [Kfz/d] kann dadurch insgesamt ansteigen)
- Verkehrsmengen Schienennetz: sehr geringe Zunahme der Fahrleistung (+0,4 %); Zunahme vor allem auf der Rems- und Murrtalstrecke wegen des Durchfahrts-verbotes im Wieslauftal
- Energieverbrauch / Emissionen: aufgrund der Umwege insbesondere im Lkw-Verkehr nehmen die Emissionen aller Schadstoffe zu (zw. +0,4 % und +0,9 %)
- MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart: keine relevante Änderung feststellbar

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Die Durchfahrts- und Einfahrtsverbote ermöglichen lokale, vor allem innerörtliche Entlastungen. Sie sind aber regionsweit vor allem wegen der für die Umfahrung der Durchfahrtsverbotszonen erforderlichen Umwege mit einem höheren Energiebedarf und leichten Emissionszunahmen verbunden und können daher als regionales Gesamtkonzept nicht empfohlen werden.

Ein regionsweites Konzept für Durchfahrtsverbote wird aufgrund nachteiliger Wirkungen nicht empfohlen.

13 Durchgängiger 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn

- Abschätzung des Fahrgastpotenzials bei einem durchgehenden 15-Minuten-Takt untertags mit Langzügen auf allen Linien

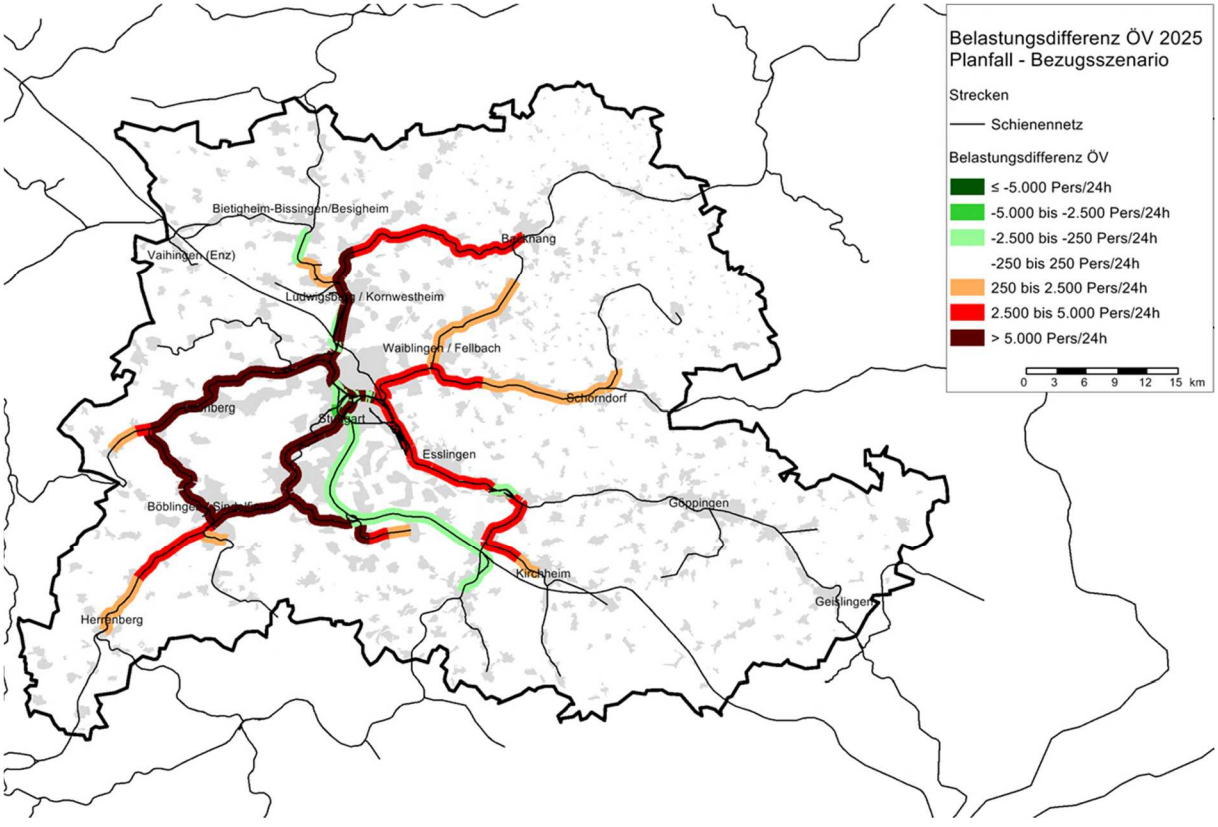
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

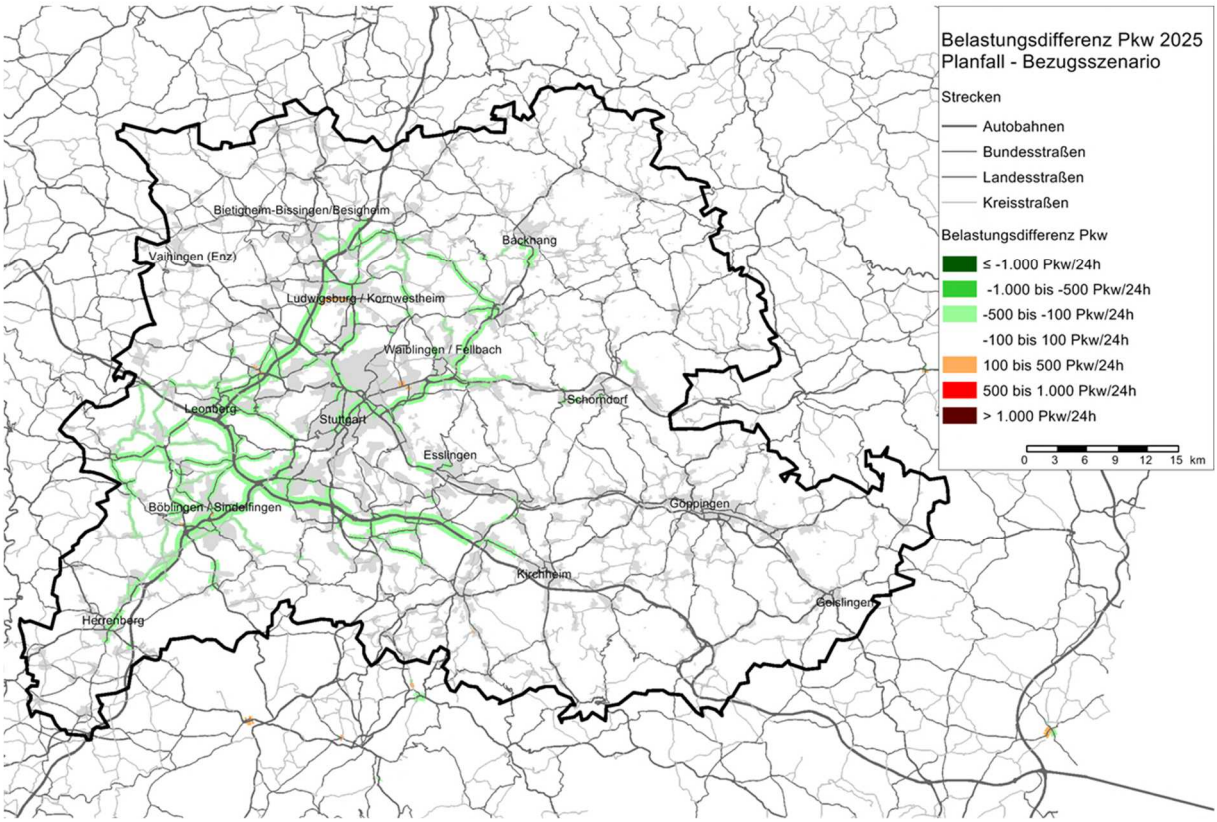
- Die im Verkehrsmodell enthaltenen Fahrpläne der S-Bahn werden untertags zu einem durchgängigen 15-Minuten-Takt modifiziert

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	Gesamtverkehrsaufwand [Pkm] steigt leicht an (+1,0 %); das verdichtete Angebot wird somit auch dazu genutzt, weiter entfernt gelegene Ziele aufzusuchen; dementsprechend sind leichte Rückgänge in der Verkehrsleistung nicht nur beim Pkw, sondern auch im nichtmotorisierten Verkehr zu verzeichnen
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	Erhöhung des ÖV-Anteils (+1,4 %-Punkte) insbesondere durch Verlagerung vom Pkw-Verkehr (-1,0 %-Punkte), z. T. auch vom nichtmotorisierten Verkehr und von den Pkw-Mitfahrern
• Verkehrsmengen Straßennetz:	Abnahme der Fahrleistung (-0,8 %), mit Entlastungen von bis zu ca. 1.000 Pkw/d vor allem auf den hochrangigen Straßen entlang der S-Bahnachsen
• Verkehrsmengen Schienennetz:	deutliche Fahrleistungszunahme (+7,8 %) durch modale Verlagerung und zudem längere ÖV-Wege; stärkster Fahrgastzuwachs auf der S-Bahnstammstrecke Mittnachtstraße - Rohr (über +10.000 Personen/d im Querschnitt), auf weiteren Abschnitten Zunahmen von über 4.000 bzw. 7.000 Personen/ d im Querschnitt
• Energieverbrauch / Emissionen:	geringe Abnahmen (-0,4 % bis -0,5 % bei allen Schadstoffen)
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	keine relevante Änderung feststellbar

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Eine Verdichtung des S-Bahntaktes zu einem 15-Minuten-Takt untertags erzeugt einen leichten Anstieg des Gesamtverkehrsaufwandes. Dabei tritt auch infolge zunehmender Wegelängen eine deutliche Fahrleistungszunahme im ÖV ein, während im Straßennetz eine Verringerung der Fahrleistung um rund 1 % erreichbar ist. Für die prognostizierten Fahrgastzunahmen stünden infolge des verdichteten Angebots ausreichend Kapazitäten zur Verfügung. Neben den Entlastungen im Straßennetz und den erreichbaren Emissionsminderungen sowie dem anfallenden Kostenaufwand ist in die Beurteilung dieser Maßnahme auch einzubeziehen, dass ein möglichst dichter S-Bahntakt auch in der Normalverkehrszeit Bestandteil einer metropolitanen Angebotsqualität sein sollte. Zudem leisten Angebotsverdichtungen in der Normalverkehrszeit bei der auf das Oberzentrum und die Mittelzentren orientierten S-Bahn wichtige Beiträge zur Stärkung der Innenstädte und des dort ansässigen Einzelhandels, indem die Erreichbarkeit dieser Zentren gerade zu Zeiten des Einkaufsverkehrs verbessert wird.

Die Maßnahme bietet sich zur Umsetzung an. Aus wirtschaftlichen Gründen ist eine schrittweise Umsetzung unter Beobachtung der Nachfrageentwicklung sinnvoll. Die Zugbehängung ist anhand des Bedarfes festzulegen.
Die Regionalversammlung hat am 28.September 2016 einen Grundsatzbeschluss für mehrere Angebotsausweitungen bei der S-Bahn gefasst. Dieser sieht u. a. eine Ausweitung des 15-Minuten-Taktes in vier Stufen von 2017 bis 2020 vor. Diese Angebotsverbesserung wird im gesamten S-Bahnnetz angestrebt, sofern dies auf den Außenstrecken angesichts der zur Umsetzung notwendigen Infrastrukturmaßnahmen möglich ist.

14 Förderung des Fahrradverkehrs

- Es werden Maßnahmen wie z. B. Ausbau des Radwegenetzes, Schaffung weiterer Abstellanlagen, zunehmende Pedelec-Verfügbarkeit etc. unterstellt

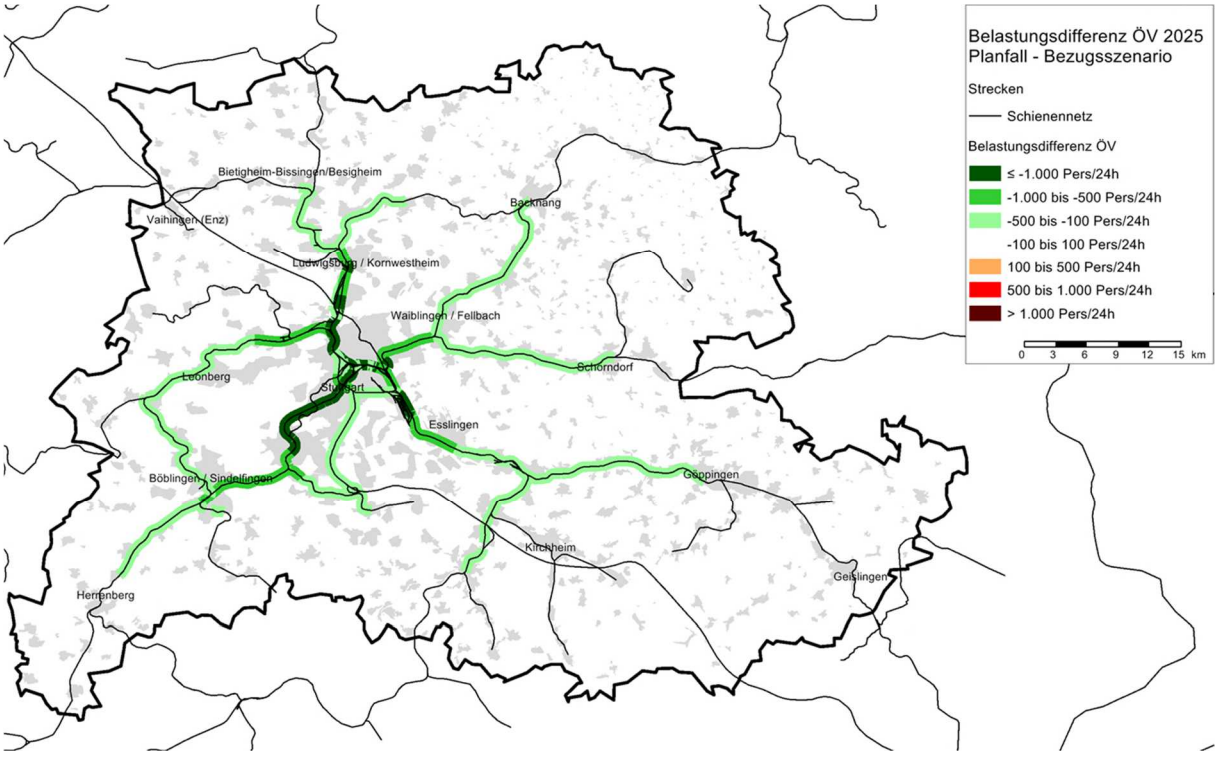
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

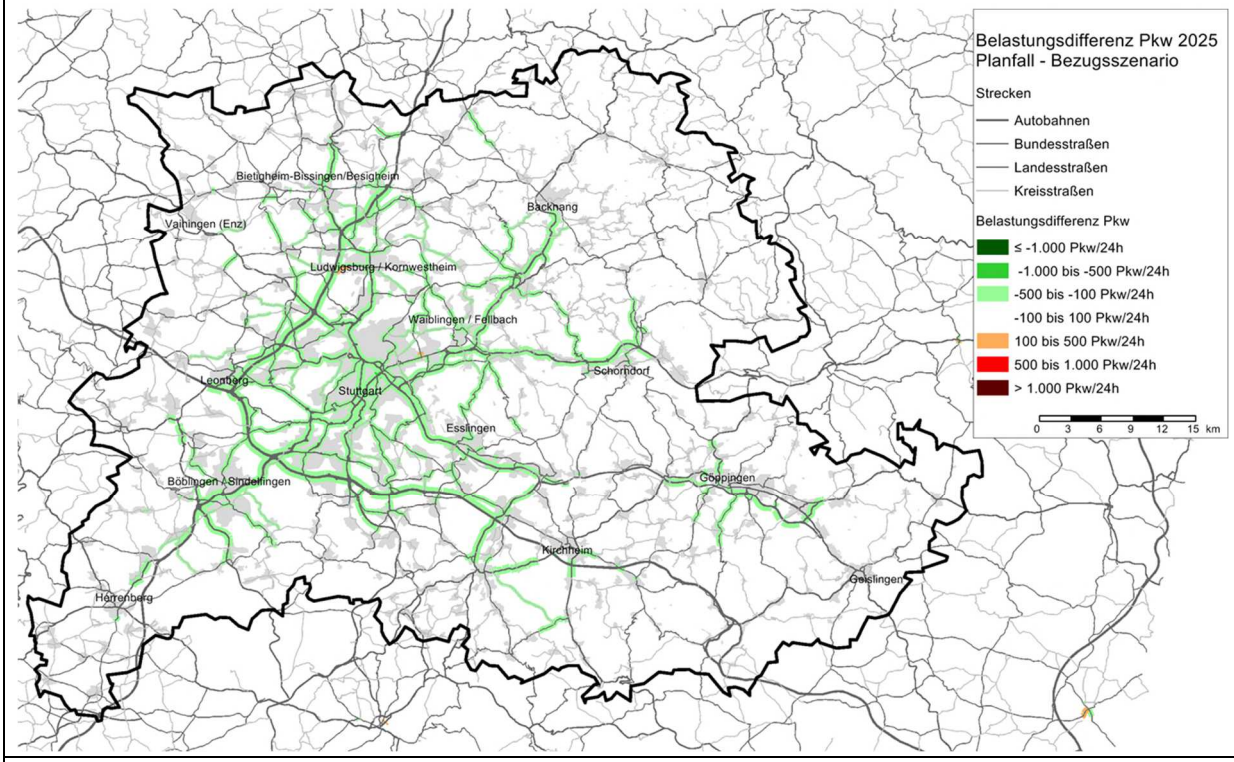
- Auf die Abbildung konkreter Einzelmaßnahmen im Verkehrsmodell wurde aus Aufwandsgründen verzichtet
- Die unterstellten Verbesserungen wirken sich insbesondere in Form kürzerer Fahrzeiten aus, indem neue und schnellere Verbindungen geschaffen oder durch weitere Abstellanlagen die Zugangswege zum Fahrrad verkürzt werden
- Es wurde daher eine allgemeine Erhöhung der Radgeschwindigkeit um 3 km / h unterstellt, entlang der geplanten Hauptradrouten wurde eine zusätzliche Geschwindigkeitserhöhung um 2 km / h abgebildet

Hauptwirkungen:

• Zielwahl / Aktivitätenorte:	Gesamtverkehrsaufwand [Pkm] nimmt geringfügig ab (-0,1 %), d. h. es ist eine sehr mäßige Tendenz zu näher gelegenen Zielen erkennbar
• Verkehrsmittelwahl / Modal-Split:	Erhöhung des Radverkehrsanteils (+1,2 %-Punkte) geht zu Lasten von Pkw-Verkehr (-0,6 %-Punkte) und ÖV (-0,4 %-Punkte)
• Verkehrsmengen Straßennetz:	flächendeckende, leichte Abnahme der Fahrleistung (-1,1 %)
• Verkehrsmengen Schienennetz:	mittlere Abnahme der Fahrleistung (-2,1 %), im S-Bahnnetz flächendeckend
• Energieverbrauch / Emissionen:	mäßige Abnahmen bei allen Schadstoffen (unter – 0,7 %)
• MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart:	geringfügige Abnahme (- 0,2 %)

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Durch eine Förderung des Fahrradverkehrs kann zu mehreren verkehrsplanerischen Zielsetzungen beigetragen werden (u. a. Reduzierung der Wegelängen und des Gesamtverkehrsaufwandes, Verlagerungen von Pkw-Fahrten, Emissionsminderungen, Entlastung des Regionszentrums etc.). Die Stärkung des Radverkehrs geht jedoch auch zu Lasten des ÖV, der Anteile an der Gesamtfahrleistung verliert. Dennoch ist die Maßnahme insgesamt positiv zu beurteilen.

➡ Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs sollten weiterhin regionsweit realisiert werden.

15 Pkw-Fahrt in Stuttgart nur mit bestimmten Kennzeichen (gerade/ungerade Kfz-Kennzeichen)

- Maßnahme zur Luftreinhaltung: Eine Pkw-Fahrt in Stuttgart ist nur mit entsprechendem Kennzeichen (gerade oder ungerade) sowie Elektrofahrzeugen gestattet
- Regelung gilt auch für die Bewohner der Stadt Stuttgart
- Maßnahme ist auf Tage mit hoher Feinstaubbelastung beschränkt, die Wirkungen werden daher nur an einigen Tagen des Jahres erzeugt.

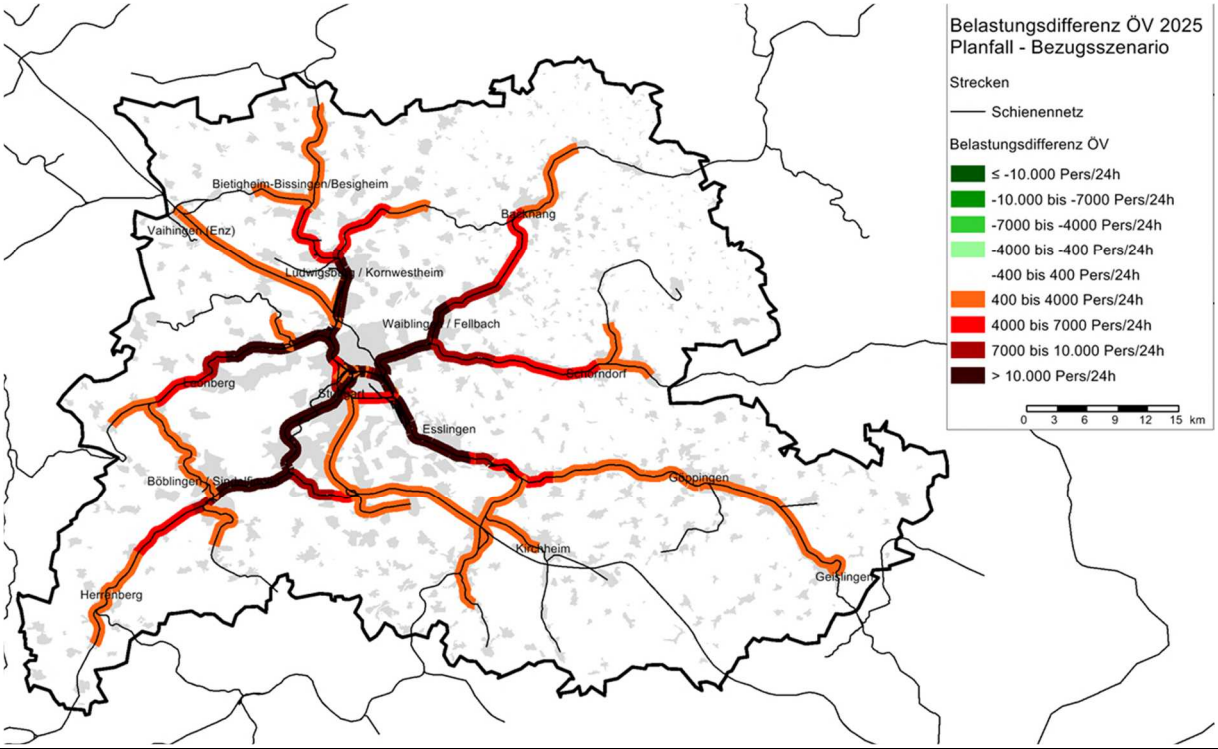
Angenommene Maßnahmenausprägungen für modellgestützte Wirkungsabschätzung:

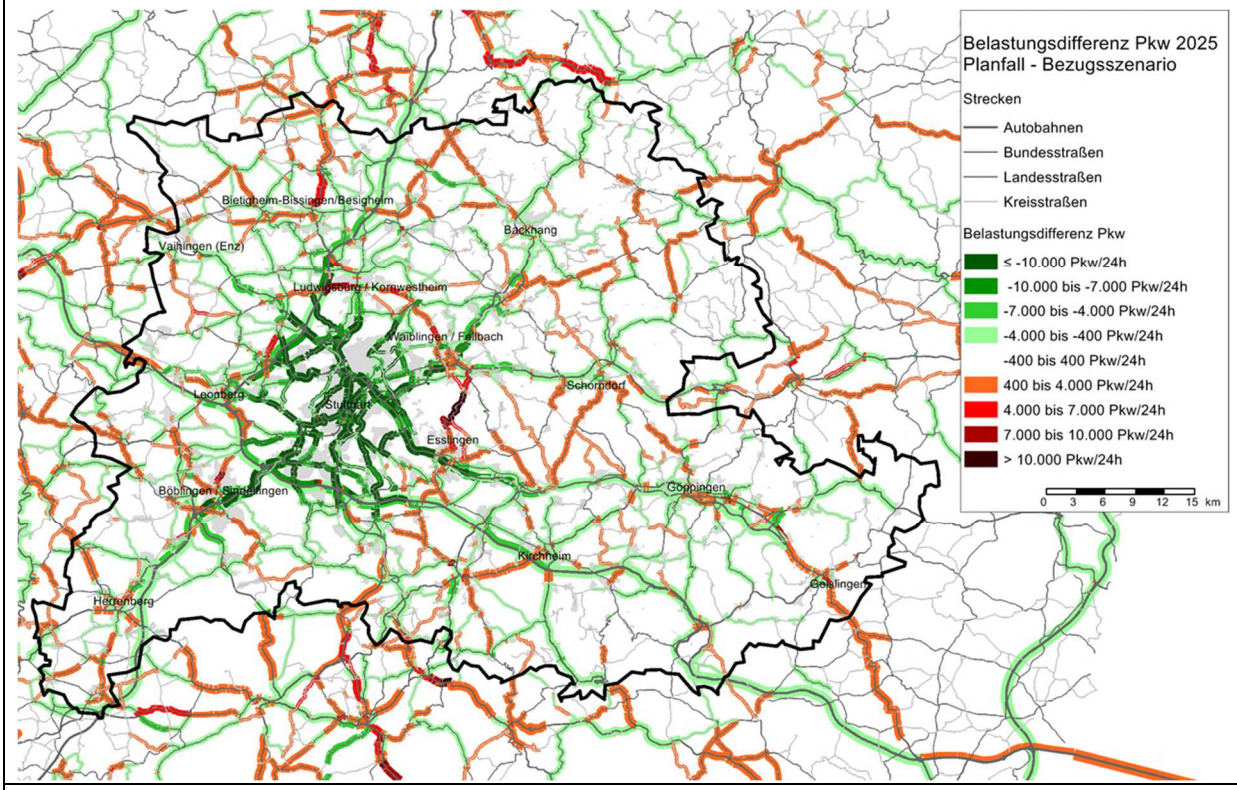
- Ansatz: es gibt einige Optionen für Pkw-Fahrer auch innerhalb des Pkw-Verkehrs auf eine Kennzeichen-Einfahrtsregelung zu reagieren (Mehrfachbesitz, Verlegung von Fahrten auf anderen Tag etc.), so dass nicht von einer 50 %-igen, sondern einer rund 25 bis 30 %-igen Reduktion von Pkw-Fahrten im Gebiet der Landeshauptstadt ausgegangen wird
- Diese Reduktion wird durch einen fiktiven Widerstand bewirkt, der bei jeder Einfahrt in das Luftreinhaltegebiet (bzw. erste Abfahrt mit dem Pkw für Bewohner des Luftreinhaltegebietes) wirksam wird
- Dieser Widerstand wurde in Form einer fiktiven Maut im Modell abgebildet, die mehrfach variiert wurde. Bei einer Höhe von 30 € wurde eine Verringerung der Pkw-Fahrten im Luftreinhaltegebiet um ca. 25 % erreicht.

Hauptwirkungen:

- Zielwahl / Aktivitätenorte: Gesamtverkehrsaufwand [Pkm] nimmt zu (+0,5 %); der Anstieg der Verkehrsbelastungen auf einigen Tangenten um das OZ herum sowie auf vielen radial auf die MZ zulaufenden Straßen belegt Zielwahländerungen („weg vom OZ“)
- Verkehrsmittelwahl / Modal-Split: sehr starke Verlagerung von Pkw-Fahrten (-9,7 %-Punkte) auf ÖV (+6,0 %-Punkte), P+R (+2,9 %-Punkte) und nichtmotorisierte Verkehre (+0,8 %-Punkte)
- Verkehrsmengen Straßennetz: Fahrleistung nimmt erheblich ab (-13,5 %); Minderbelastungen konzentrieren sich in erster Linie auf das Netz in Stuttgart, aber auch auf die (radial auf das OZ zulaufenden) regionalen Hauptachsen; zwischen den Achsen sind Mehrbelastungen erkennbar
- Verkehrsmengen Schienennetz: ÖV-Fahrleistung steigt erheblich (+29,1 %); fast flächendeckend Fahrgastzuwächse im Schienennetz; auch auf Strecken mit nur einer S-Bahnlinie liegen die Nachfragezunahmen z. T. bei über 10.000 Personen / Tag (Prognose nicht kapazitätsabhängig!!!)
- Energieverbrauch / Emissionen: sehr starke Abnahmen je nach Schadstoff -16,0 % bis -21,4 %
- MIV-Durchgangsverkehr Talkessel Stuttgart: Fahrleistung des Durchgangsverkehrs nimmt um ca. 60 % ab

Nachfrageveränderungen im ÖV- und MIV-Netz gegenüber Bezugsszenario:





Zusammenfassende Beurteilung:

Die Maßnahme bewirkt eine erhebliche Reduktion des Straßenverkehrs und der verkehrsbedingten Emissionen. Sie führt jedoch von allen betrachteten organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen zu den weitaus größten Nachfragezuwächsen im ÖV und insbesondere bei der S-Bahn. Obwohl diese durch das Fern- und Regionalverkehrsangebot im Falle von S 21 (Zielkonzept 2025, wie es im Bezugsszenario unterstellt ist), gegenüber heute eine Entlastung erfährt, könnten die durch die betrachtete Maßnahme ausgelösten Mehrbelastungen nur mit einer kapazitativen Ausweitung des S-Bahnangebotes in angemessener Weise befördert werden. Andernfalls wären Überlastungen zu befürchten. Da sich die betrachtete Maßnahme auf Tage mit hoher Feinstaubbelastung beschränkt, müsste entweder an Tagen ohne diese Belastung ein Überangebot vorgehalten werden oder es entsteht ein hoher organisatorischer und betrieblicher Aufwand für den Wechsel zwischen Tagen mit und ohne hohe Feinstabbelastung. In beiden Fällen ist mit hohen Zusatzaufwendungen zu rechnen. Darüber hinaus ruft die Maßnahme Zielwahländerungen hervor und schwächt somit die Position des Oberzentrums Stuttgart als Einkaufs- und Versorgungsstandort. Nachteilig an einer Kennzeichenregelung (gerade / ungerade Kennzeichen) ist zudem, dass diese nicht nach dem Schadstoffausstoß der Fahrzeuge differenziert

→ Die Maßnahme bietet sich unter Würdigung aller Aspekte insgesamt nicht zur Umsetzung an.

A 6 Kartenteil

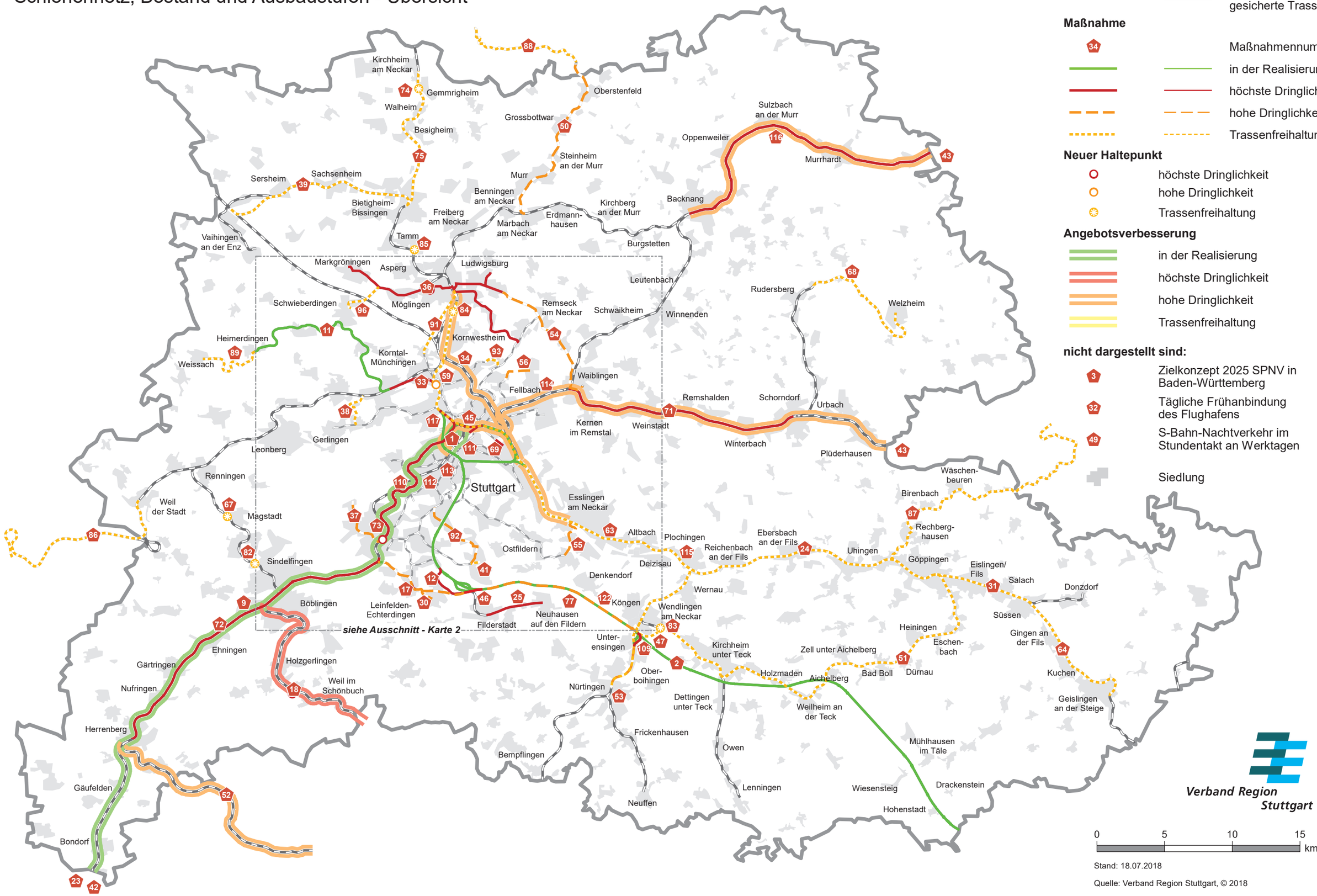
Verzeichnis der Karten

Karte	Nr.
Schienennetz, Bestand und Ausbaustufen - Übersicht	1
Schienennetz, Bestand und Ausbaustufen - Ausschnitt Regionskern	2
Straßennetz, Bestand und Ausbaustufen	3
Regionalbedeutsames Radverkehrsnetz, Bestand und Ausbaustufen	4

Regionalverkehrsplan

Schienennetz, Bestand und Ausbaustufen - Übersicht

Karte 1



Schienennetz

Stadtbahn

Bestand/ gesicherte Trasse

Maßnahme

Maßnahmennummer

in der Realisierung

höchste Dringlichkeit

hohe Dringlichkeit

Trassenfreihaltung

Neuer Haltepunkt

höchste Dringlichkeit

hohe Dringlichkeit

Trassenfreihaltung

Angebotsverbesserung

in der Realisierung

höchste Dringlichkeit

hohe Dringlichkeit

Trassenfreihaltung

nicht dargestellt sind:

Zielkonzept 2025 SPNV in Baden-Württemberg

Tägliche Frühanbindung des Flughafens

S-Bahn-Nachtverkehr im Stundentakt an Werktagen

Siedlung

Verband Region Stuttgart

0 5 10 15 km

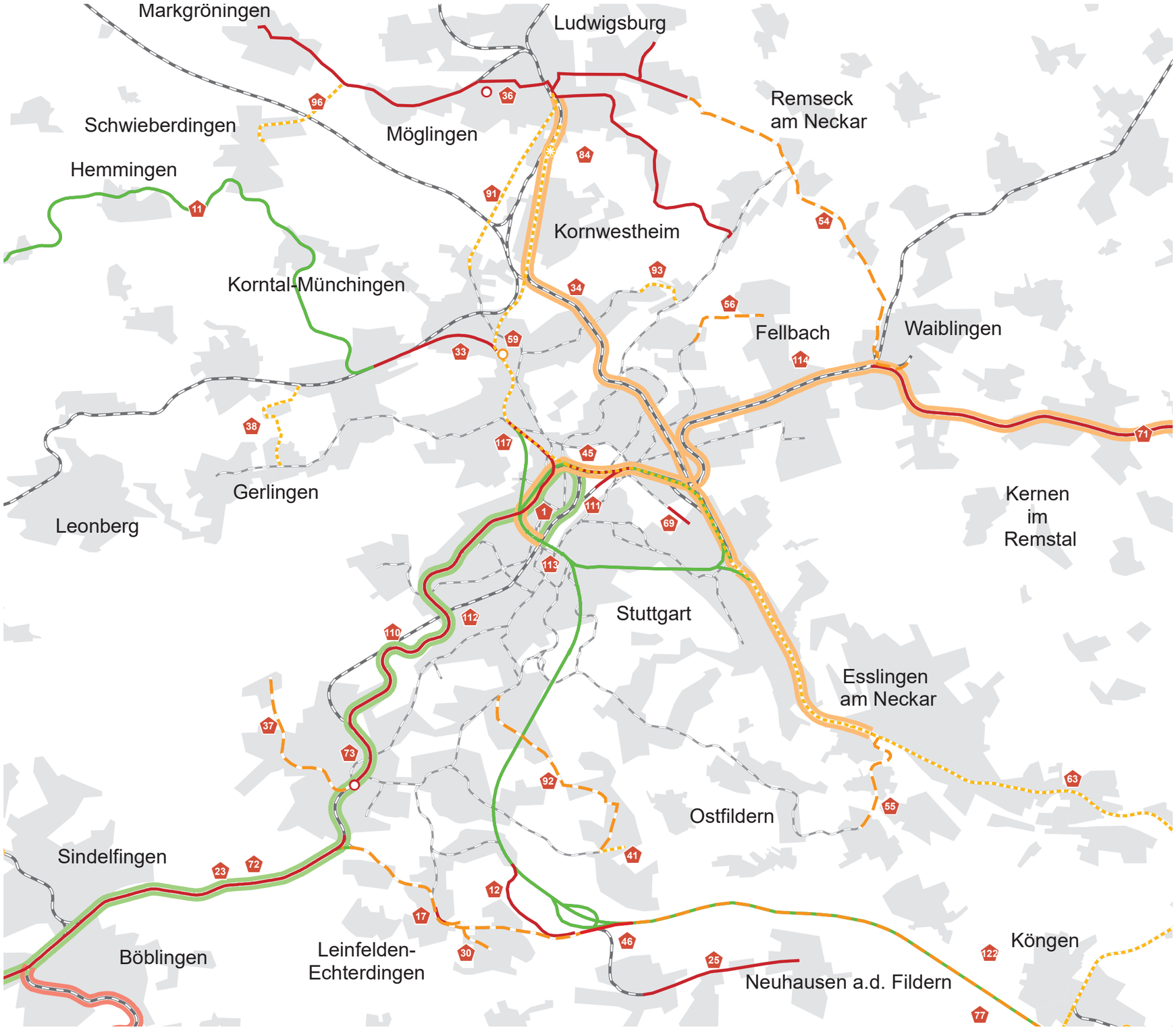
Stand: 18.07.2018

Quelle: Verband Region Stuttgart, © 2018

Regionalverkehrsplan

Schienennetz, Bestand und Ausbaustufen - Ausschnitt Regionskern

Karte 2



Schienennetz

Stadtbahn

Bestand/ gesicherte Trasse

Maßnahme

34 Maßnahmennummer

in der Realisierung

höchste Dringlichkeit

hohe Dringlichkeit

Trassenfreihaltung

Neuer Haltepunkt

höchste Dringlichkeit

hohe Dringlichkeit

Trassenfreihaltung

Angebotsverbesserung

in der Realisierung

höchste Dringlichkeit

hohe Dringlichkeit

Trassenfreihaltung

nicht dargestellt sind:

3 Zielkonzept 2025 SPNV in Baden-Württemberg

32 Tägliche Frühanbindung des Flughafens

49 S-Bahn-Nachtverkehr im Stundentakt an Werktagen

Siedlung

Verband Region Stuttgart

0 2,5 5 7,5 km

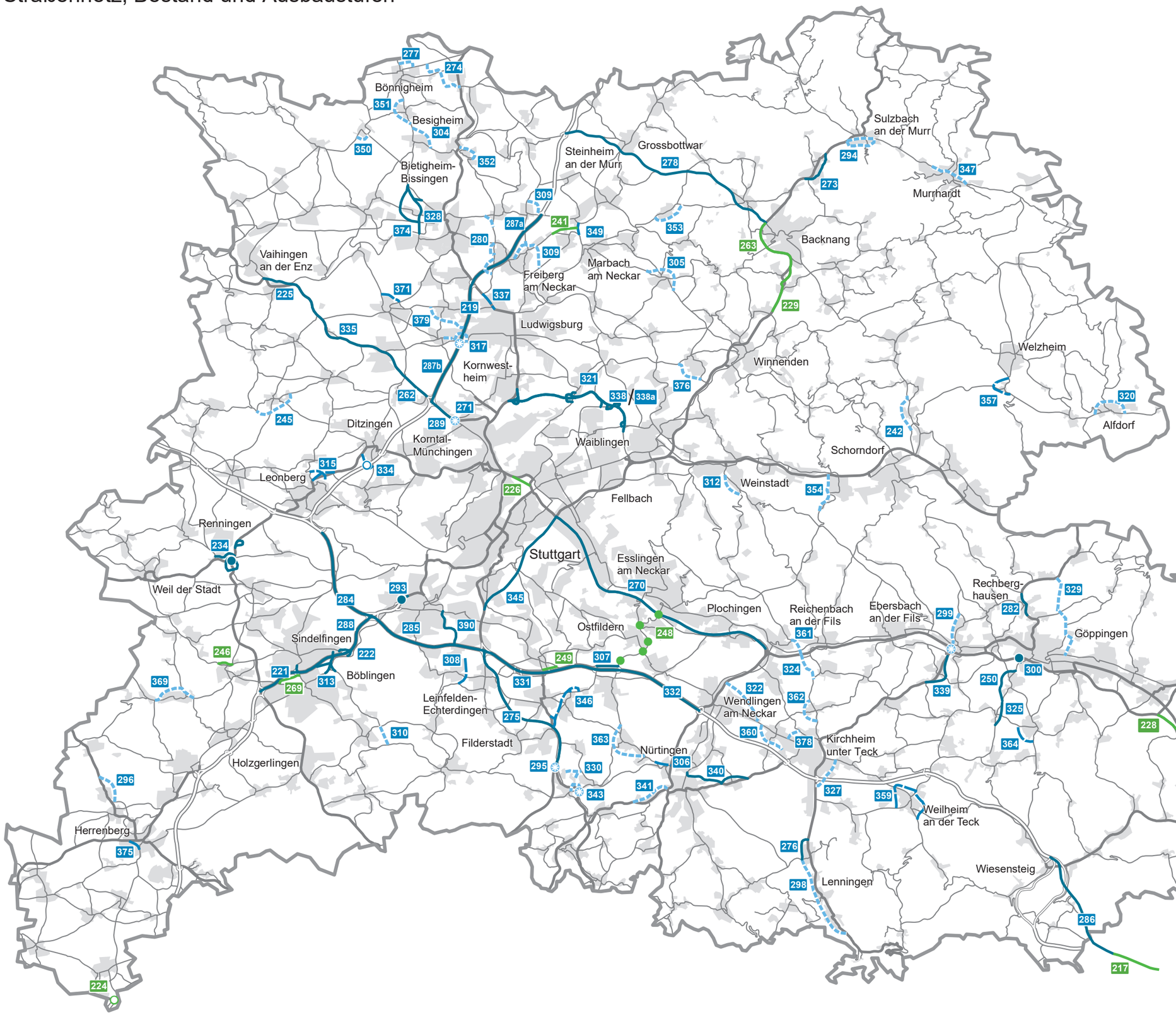
Stand: 18.07.2018

Quelle: Verband Region Stuttgart, © 2018

Regionalverkehrsplan

Straßennetz, Bestand und Ausbaustufen

Karte 3



Bestand

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landes- oder Kreisstraße

Maßnahme

- 242 Maßnahme
- 214 Maßnahme, in der Realisierung oder mit Baurecht
- Knotenpunktsertüchtigung
- Anschlußstelle mit Baurecht
- Anschlußstelle höchste Dringlichkeitsstufe
- Anschlußstelle hohe Dringlichkeitsstufe
- Anschlußstelle Trassenfreihaltung
- in der Realisierung oder Baurecht
- höchste Dringlichkeitsstufe
- hohe Dringlichkeitsstufe
- Trassenfreihaltung
- Siedlung

Nicht dargestellt sind wichtige lokale Projekte

Verband Region Stuttgart

0 5 10 15 km

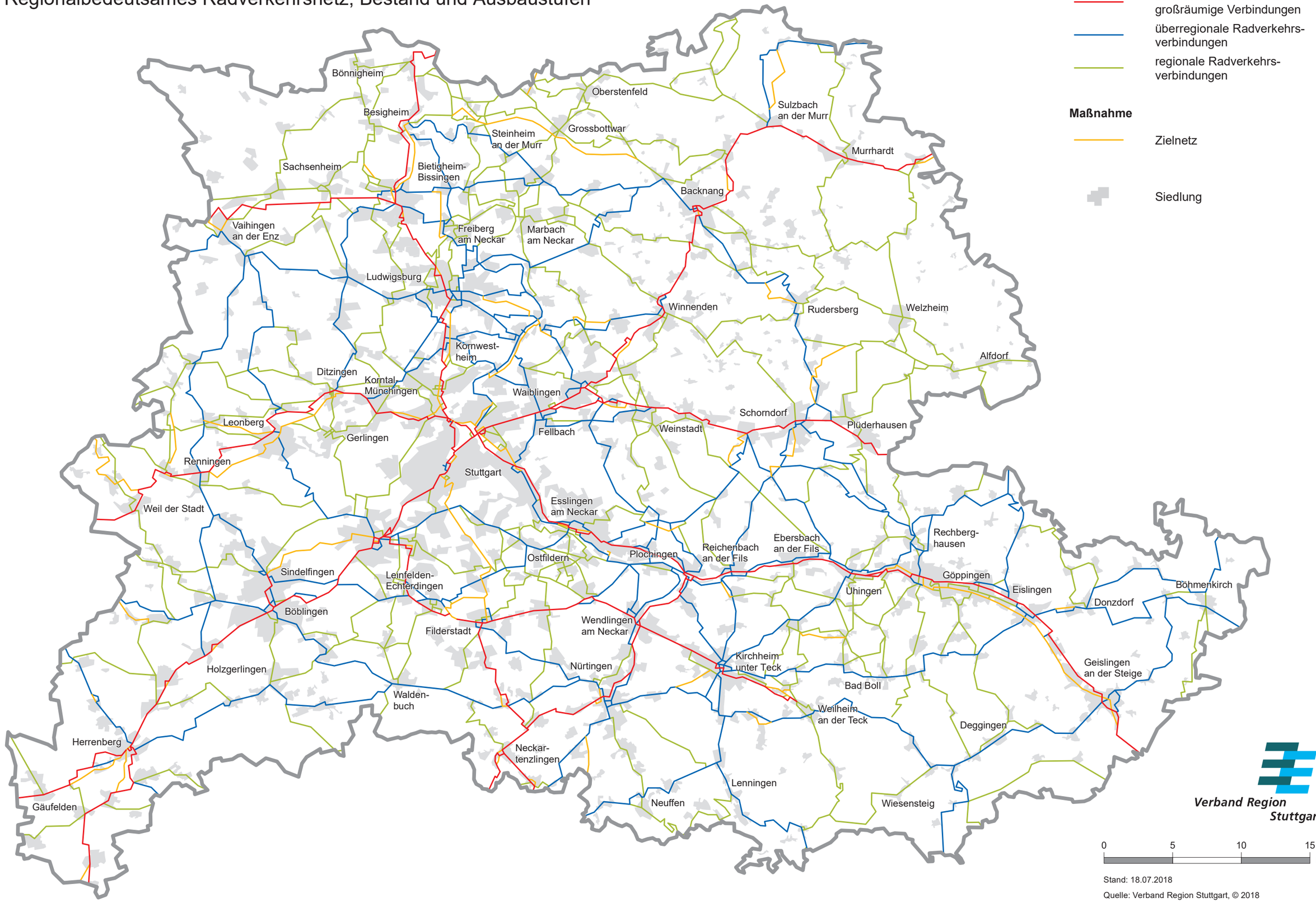
Stand: 18.07.2018

Quelle: Verband Region Stuttgart, © 2018

Regionalverkehrsplan

Regionalbedeutsames Radverkehrsnetz, Bestand und Ausbaustufen

Karte 4



Bestand

- Landesradverkehrsnetz großräumige Verbindungen
- überregionale Radverkehrs-verbindungen
- regionale Radverkehrs-verbindungen

Maßnahme

- Zielnetz

- Siedlung

Stand: 18.07.2018

Quelle: Verband Region Stuttgart, © 2018