



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

# Ergebnis der Anhörung zur Anmeldeliste des Landes Baden-Württemberg für den Bundesverkehrswegeplan 2015

- Straßenbauvorhaben -



Für Menschen, Mobilität und Lebensqualität

## INHALTSVERZEICHNIS

Vorbemerkung.....	8
<b>1 Landeskonzept .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1 Konzepterstellung .....</b>	<b>9</b>
<b>1.2 Transparenz und Beteiligung .....</b>	<b>9</b>
<b>1.3 Konzeptbausteine .....</b>	<b>10</b>
<b>1.4 Verkehrsträgerübergreifende Strategie gefordert, Modal Split .....</b>	<b>10</b>
<b>1.5 Projekte parallel zu Bahn- und Wasserstraßen.....</b>	<b>11</b>
<b>1.6 Datengrundlage DTV 2010 .....</b>	<b>11</b>
<b>1.7 Kriterium für Einzelmaßnahmen .....</b>	<b>12</b>
<b>1.8 Kriterium für Hauptverkehrsachsen .....</b>	<b>12</b>
<b>1.9 Kriterium für Hauptverbindungsachsen.....</b>	<b>12</b>
<b>1.10 Maßstab Entlastungspotenzial .....</b>	<b>13</b>
<b>1.11 Gutachten Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen.....</b>	<b>13</b>
<b>2 Zur Kritik an Maßnahmen aus der Maßnahmenliste vom 19.03.2013 .....</b>	<b>14</b>
<b>2.1 A 5, A 6-Ausbau in den Großräumen Karlsruhe und Mannheim .....</b>	<b>14</b>
<b>2.2 A 5, Ausbau parallel zur Rheintalbahn.....</b>	<b>14</b>
<b>2.4 A 5, Ausbau zwischen Offenburg und Bad Krozingen .....</b>	<b>14</b>
<b>2.5 A 6, Ausbau zwischen AK Weinsberg und Landesgrenze .....</b>	<b>15</b>
<b>2.6 A 6, Ausbau zwischen AS Mannheim/Schwetzingen und AD Hockenheim ...</b>	<b>15</b>
<b>2.7 A 8, Ausbau zwischen Leonberg und Wendlingen .....</b>	<b>15</b>
<b>2.8 A 61 Lgr. RP/BW – AD Hockenheim .....</b>	<b>15</b>
<b>2.9 A 81, Ausbau zwischen Pleidelsheim und Zuffenhausen .....</b>	<b>16</b>
<b>2.10 A 81, Ausbau zwischen AS Ilsfeld – AK Weinsberg.....</b>	<b>16</b>
<b>2.11 A 98, Bgr. – AD Weil am Rhein.....</b>	<b>16</b>
<b>2.12 A 98, Rheinfelden/Karsau - Tiengen .....</b>	<b>16</b>
<b>2.13 A 98, Prüfantrag der Führung durch das Wutachtal.....</b>	<b>16</b>
<b>2.14 A 860, Stadttunnel Freiburg, Begründung für die Aufstufung zur BAB .....</b>	<b>17</b>
<b>2.15 B 10, Neu- und Ausbau bei Geislingen, Aufteilung in zwei Vorhaben.....</b>	<b>17</b>
<b>2.16 B 10, zweibahniger Ausbau zwischen Geislingen-Ost und Amstetten (Geislinger Steige) .....</b>	<b>17</b>
<b>2.17 B 10, OU Amstetten und OU Urspring .....</b>	<b>17</b>
<b>2.18 B 10, Ausbaumaßnahmen zwischen Plochingen und Vaihingen/Enz.....</b>	<b>17</b>
<b>2.19 B 10, OU Berghausen.....</b>	<b>18</b>
<b>2.20 B 14, vierstreifiger Ausbau zwischen Backnang und Nellmersbach .....</b>	<b>18</b>
<b>2.21 B14, OU Oppenweiler .....</b>	<b>18</b>

2.22 B 14, OU Michelfeld .....	18
2.23 B 19, OU Gaildorf, südöstlicher Abschnitt .....	18
2.24 B 19, OU Schwäbisch Hall – Gelbingen .....	18
2.25 B 27, Ausbau zwischen Aichtal und Stuttgart .....	19
2.26 B 27, Ausbau zwischen Mosbach und AS Heilbronn-Neckarsulm .....	20
2.28 B 27, OU Zollhaus und OU Behla .....	20
2.29 B 27, Donaueschingen-Mitte bis Hüfingen/Wasserturm .....	21
2.30 B 28, Rottenburg – Tübingen .....	21
2.31 B 28, Blaubeuren/Gerhausen .....	21
2.32 B 28 Dornstetten – Herrenberg .....	22
2.33 B 28, Tunnel Freudenstadt .....	22
2.34 B 29 / L 1115, Backnang – Mundelsheim .....	22
2.35 B 29, Ausbau zwischen Schwäbisch Gmünd und Landesgrenze .....	22
2.36 B 29a (L 1084) zwischen Unterkochen und Ebnat .....	23
2.37 B 30, OU Enzisreute .....	23
2.38 B 30, Friedrichshafen – Ravensburg/Eschach .....	23
2.40 B 31, OU Falkensteig .....	24
2.41 B 31, Ausbau zwischen Überlingen und Friedrichshafen .....	24
2.42 B 33, Verlegung bei Meersburg .....	25
2.44 B 33, OU Haslach .....	25
2.46 B 35, Bruchsal-Ost .....	26
2.47 B 39, OU Eilhofen .....	26
2.48 B 290 OU Königshofen .....	26
2.49 B 293, OU Berghausen .....	26
2.50 B 293, OU Jöhlingen .....	26
2.51 B 294, OU Bauschlott .....	27
2.52 B 293, 2. Rheinbrücke [B 10] .....	27
2.53 B 294, OU Winden .....	27
2.55 B 311, Querspange Erbach .....	28
2.56 B 311, OU Obermarchtal .....	28
2.57 B 311, OU Deppenhäuser .....	28
2.58 B 311, OU Riedlingen (ortsnahe Lösung) .....	29
2.59 B 311neu, S OU Sigmaringen (L 456) - Mengen und B 313, OU Engelwies und OU Vilsingen .....	29
2.60 B 312 Lichtenstein-Engstingen .....	29
2.61 B 312, OU Engstingen .....	29
2.63 B 462, OU Schramberg .....	30

2.64	B 462, Gaggenau: Rotherma Querspange bis Hördener Knoten .....	30
2.65	B 462, vierstreifiger Ausbau zwischen AS Rastatt-Nord und VKP B3/B36/B462 .....	30
2.66	B 463, Westtangente Pforzheim, 2. BA .....	31
2.67	B 464, Ortsumgehung Reutlingen (Dietwegtrasse) .....	31
2.68	B 465, OU Owen.....	31
2.69	B 466, OU Heidenheim (Tunnel) .....	32
2.70	B 500, A5 bis B 36.....	32
2.71	B 500, B 36 bis Landesgrenze .....	32
2.72	B 523, Villingen-Schwenningen, 2. BA .....	32
2.73	B 535, L 600a – B 3 (südlich Heidelberg).....	32
3	Aufnahme neuer Maßnahmen in den Maßnahmenpool .....	32
3.1	Forderung neuer BAB-Anschlussstellen .....	33
3.2	A 7, sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Altstadt und AK Memmingen ..	33
3.3	A 8, Doppelanschluss bei Ulm .....	33
3.4	A 656, Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg .....	33
3.5	B 3, OU Kippenheim und OU Mahlberg .....	34
3.6	B 3, OU Achern Önsbach – Achern Fautenbach.....	34
3.7	B 3, Lückenschluss zwischen L 80 und K 9608 .....	34
3.8	B 3, OU Hirschberg-Großsachsen .....	34
3.9	B 3, B 535 bis L 594, vierstreifiger Ausbau zwischen Heidelberg und Wiesloch.....	35
3.10	B3, OU Schallstadt und OU Norsingen .....	35
3.11	B 10, Ausbaumaßnahmen zwischen Stuttgart/Zuffenhausen (Friedrichswahl) und Stuttgart/Nord (Pragsattel).....	35
3.12	B 10/B 27, Stadttunnel Zuffenhausen .....	36
3.13	B 10, Illingen – Enzweihingen .....	36
3.14	B 10, Nordtangente Karlsruhe, Ostteil und östlicher Westteil .....	36
3.15	B 14 / L 1066, Beseitigung OD Sulzbach .....	36
3.16	B 19 OU Gaildorf, nördlicher Abschnitt.....	37
3.17	B 19, OU Untermünkheim .....	37
3.18	B 19, Ausbau Gaisbach-Süd bis Kreisgrenze/Schwäbisch Hall .....	37
3.19	B 27, OU Hardheim .....	37
3.20	B 27, Ausbau zwischen Mosbach und AS Heilbronn-Neckarsulm .....	38
3.21	B 27, OU Kirchheim am Neckar.....	38
3.22	B 27, Verlegung im Bereich Ludwigsburg-Eglosheim.....	38
3.24	B 28, OU Blaustein .....	39

<b>3.25 B 29, OU Pflaumloch und OU Trochtelfingen</b> .....	39
<b>3.26 B 29, Ausbau im Bereich der Röttinger Höhe</b> .....	39
<b>3.27 B 29, OU Aufhausen und OU Bopfingen</b> .....	40
<b>3.28 B 30, vierstreifiger Ausbau zwischen Bad Waldsee und Biberach, B 30 bei Bad Waldsee</b> .....	40
<b>3.29 B 30, OU Oberessendorf</b> .....	41
<b>3.30 B 31, dreistreifiger Ausbau zwischen Hinterzarten und Titisee und zwischen Friedenweiler und Löffingen</b> .....	41
<b>3.31 B 31, Ausbau zwischen Friedrichshafen und Landesgrenze</b> .....	41
<b>3.32 B 32, OU Jungingen</b> .....	42
<b>3.33 B 32, OU Burladingen</b> .....	42
<b>3.34 B 32, OU Neufra-Gammertingen</b> .....	42
<b>3.35 B 32, Ausbau zwischen neuer AS Wangen-Süd und B 12 bei Itzlings</b> .....	43
<b>3.36 B 33, BÜ-Beseitigung bei Espasingen</b> .....	43
<b>3.37 B 33, OU Nußbach</b> .....	43
<b>3.38 B 35, vierstreifiger Ausbau zwischen Germersheim und Karlsdorf</b> .....	44
<b>3.39 B 35, Helmsheim</b> .....	44
<b>3.40 B 35/B293, vierstreifiger Ausbau der OU Bretten (Alexanderplatz – Abzweig B 293)</b> .....	44
<b>3.41 B 37, OU Neckarsteinach</b> .....	44
<b>3.42 B 38a, neue Rheinbrücke südlich von Mannheim/Ludwigshafen</b> .....	45
<b>3.43 B 39, OU Kirchhausen</b> .....	45
<b>3.44 B 45, zweite Neckarbrücke in Eberbach</b> .....	45
<b>3.45 B 45, OU Hoffenheim und OU Zuzenhausen</b> .....	45
<b>3.46 B 290, OU Blaufelden</b> .....	46
<b>3.47 B 290, OU Wallhausen</b> .....	46
<b>3.49 B 290, OU Lauda-Königshofen-Gerlachseim, Bahnübergangsbeseitigung</b> ..	47
<b>3.50 B 290, OU Bad Mergentheim – Edelfingen und OU Unterbalbach</b> .....	47
<b>3.52 B 292, OU Sinsheim/Dühren und Angelbachtal/Eschelbach</b> .....	48
<b>3.53 B 292, OU Östringen</b> .....	48
<b>3.54 B 294, OU Elzach-Süd</b> .....	48
<b>3.55 B 296, OU Herrenberg-Oberjesingen</b> .....	49
<b>3.56 B 297, bei Nürtingen</b> .....	49
<b>3.57 B 297, OU Neckarhausen</b> .....	49
<b>3.58 B 297, OU Reudern</b> .....	49
<b>3.59 B 297, Kirchheim</b> .....	50
<b>3.60 B 297, OU Albershausen</b> .....	50

<b>3.61 B 297, Göppingen – Rechberghausen, verkehrliche Verbesserungen in Rechberghausen .....</b>	<b>50</b>
<b>3.62 B 297, OU Lorch .....</b>	<b>50</b>
<b>3.63 B 312, OU Ochsenhausen, OU Edenbachen und OU Ringschnait.....</b>	<b>50</b>
<b>3.64 B 312, OU Pfronstetten, OU Tigerfeld, OU Huldstetten .....</b>	<b>51</b>
<b>3.65 B 312, OU Zwiefalten .....</b>	<b>51</b>
<b>3.66 B 312, OU Ahlen.....</b>	<b>52</b>
<b>3.67 B 312, OU Göffingen und OU Hailtingen .....</b>	<b>52</b>
<b>3.68 B 313, Trochtelfingen – Engstingen.....</b>	<b>52</b>
<b>3.69 B 313, Jungnau-Inneringen und OU Inneringen .....</b>	<b>53</b>
<b>3.70 B 313, Meßkirch-Stockach und OU Krumbach .....</b>	<b>53</b>
<b>3.71 B 415 / L 100, neuer Rheinübergang bei Schanau-Gerstheim.....</b>	<b>53</b>
<b>3.72 B 462, Tunnel Baiersbronn .....</b>	<b>53</b>
<b>3.73 B 462, Tunnel Schwarzenberg .....</b>	<b>54</b>
<b>3.74 B 462, Gaggenau: Rotherma Querspange bis Hördener Knoten .....</b>	<b>54</b>
<b>3.75 B 463, OU Bad Liebenzell .....</b>	<b>54</b>
<b>3.76 B 465, OU Lenningen .....</b>	<b>54</b>
<b>3.77 B 465, Bad-Urach – OU Seeburg .....</b>	<b>55</b>
<b>3.79 B 465, OU Ehingen .....</b>	<b>55</b>
<b>3.80 B 465, OU Warthausen .....</b>	<b>55</b>
<b>3.81 B 465, OU Ingerkingen .....</b>	<b>56</b>
<b>3.82 B 466, OU Böhmenkirch.....</b>	<b>56</b>
<b>3.83 B 466, OU Süßen .....</b>	<b>56</b>
<b>3.84 B 466, OU Söhnstetten.....</b>	<b>56</b>
<b>3.85 B 466, dreistreifiger Ausbau westl. von Heidenheim zw. K 3014 und L 1163</b>	<b>57</b>
<b>3.86 B 492, Ausbau zwischen Brenz und Hermaringen .....</b>	<b>57</b>
<b>3.87 B 500, Tieflage Häusern .....</b>	<b>57</b>
<b>3.88 Nord-Ost-Ring Stuttgart.....</b>	<b>57</b>
<b>3.89 Großräumige vierstreifige Umfahrung von Stuttgart (Kirchheim-Schorndorf-Mundelsheim) .....</b>	<b>57</b>
<b>3.90 Filderauffahrt .....</b>	<b>57</b>
<b>4 Priorisierung.....</b>	<b>58</b>
<b>4.1 Zweck der Landespriorisierung .....</b>	<b>58</b>
<b>4.2 Gewichtung der Priorisierungskriterien .....</b>	<b>58</b>
<b>4.3 Keine Bewertung planfestgestellter Projekte .....</b>	<b>59</b>
<b>4.4 Kriterium Netz- und Verbindungsfunktion .....</b>	<b>59</b>
<b>4.5 Kriterium Wirtschaft .....</b>	<b>59</b>



4.6	<b>Kriterium ÖPNV als Alternativen, Rückbaupotenzial</b> .....	60
4.7	<b>Würdigung des ländlichen Raums</b> .....	60
4.8	<b>Kriterium Tourismus oder Luftkurort</b> .....	60
4.9	<b>Forderung Topographiezuschlag</b> .....	61
4.10	<b>Nutzen-Kosten-Analyse</b> .....	61
4.11	<b>Lärm- und Schadstoffbelastung Kriterium Mensch: tatsächliche Anzahl Betroffener berücksichtigen, Neubelastung betrachten</b> .....	61
4.12	<b>Kriterium Verkehrssicherheit</b> .....	62
4.13	<b>Berücksichtigung von Flaschenhälsen</b> .....	62
4.14	<b>Kriterium Klimaschutzziele</b> .....	62
5	<b>Sonstige Themen</b> .....	63
5.1	<b>Umstufung L1115 zur B 29</b> .....	63
5.2	<b>Positionierung des MVI zur Maut</b> .....	63
5.3	<b>Einstufung in die Dringlichkeitskategorie</b> .....	64
5.4	<b>Mittelverteilung 70/30</b> .....	64
5.5	<b>Dringlichkeitskategorie VB+</b> .....	65
5.6	<b>Finanzmittelausstattung</b> .....	65
5.7	<b>Projekte mit Planfeststellungsbeschlüssen</b> .....	66
5.8	<b>Verkehrsinfrastrukturbericht</b> .....	66
5.9	<b>Geforderte Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Ludwigsburg</b> .....	67
5.10	<b>Forderung nach Bundesratsinitiative zur Nachfolgeregelung des GVFG</b> .....	68
5.11	<b>Kostenschätzung</b> .....	68
5.12	<b>Angesprochener Personalmangel (z. B. beim RP Tübingen)</b> .....	68
5.13	<b>Vorschlag von Alternativvarianten</b> .....	68

## **Vorbemerkung**

Der vorliegende Bericht befasst sich mit den im Rahmen des Anmeldeprozesses zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 beim Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen. Neben den über 350 schriftlichen Stellungnahmen, die beim Ministerium eingegangen sind, wurden auch die Beiträge aus den im April 2013 durchgeführten Regionalkonferenzen berücksichtigt.

Aufgrund der Vielzahl der Stellungnahmen und vorgebrachten Argumente wird auf eine Zuordnung der in diesem Bericht enthaltenen einzelnen genannten Maßnahmen und angesprochenen Themen zu einzelnen eingegangenen Stellungnahmen verzichtet.

Kapitel 1 befasst sich mit den zum Landeskonzept gemachten Anmerkungen. In Kapitel 2 wird auf Maßnahmen eingegangen, die im veröffentlichten Maßnahmenplanentwurf vom März 2013 enthalten waren und zu denen kritische Stellungnahmen eingegangen sind. Sofern Maßnahmen im Entwurf und in der endgültigen Liste enthalten sind und nur unterstützende Stellungnahmen eingegangen sind, wurde in der Regel auf textliche Ausführungen zur entsprechenden Maßnahme verzichtet. In Kapitel 3 werden die Maßnahmen behandelt, die nicht im Maßnahmenplanentwurf enthalten waren, deren Aufnahme in die Anmelde-liste aber in Stellungnahmen gefordert wurde. In Kapitel 4 werden Fragen und Anregungen rund um das Thema Priorisierung aufgegriffen. Kapitel 5 behandelt alle sonstigen Themen, beispielsweise die Frage der Mittelverteilung oder der Dringlichkeitseinstufung.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass als Ergebnis des Beteiligungsprozesses mehrere Maßnahmen (A 98 Bgr. F/D-AD Weil am Rhein; Ausbau B 535 südlich Heidelberg, B 29/L 1115; Ausbau Backnang-Mundelsheim, B 19 OU Schwäbisch Hall-Gelblingen, B 297 OU Neckartailfingen) aus dem Maßnahmenpool genommen und mehrere Maßnahmen in den Maßnahmenpool neu aufgenommen wurden (OU Hardheim, B 312 Ringschnait, Ochsenhausen, Edenbachen, B 28 Blaustein, B 29 Pflaumloch, B 29 Trochtelfingen, B 465 Ehingen). Auch bezüglich alternativer Lösungen ergaben sich Änderungen, beispielsweise zur Planung für eine zweite Rheinbrücke bei Karlsruhe. Das Priorisierungskonzept wurde entsprechend eingegangener Anregungen weiterentwickelt. So wird nun auf die Anwendung des Kriteriums Netzfunktion verzichtet; bei der Bewertung von Maßnahmen



spielt es damit keine Rolle mehr, ob diese auf einer Achse liegen oder als Einzelmaßnahme in den Maßnahmenpool aufgenommen wurden. Auch hinsichtlich an den Bund zu richtenden Forderungen beispielsweise zur Mittelbereitstellung für Bundesstraßen hat der Beteiligungsprozess wichtige Anregungen gebracht (siehe Kapitel 5).

## **1 Landeskonzept**

### **1.1 Konzepterstellung**

Das Landeskonzept orientiert sich an den konzeptionellen und finanziellen Vorgaben des Bundes. Leitlinien hierbei sind:

- Sicherung der Abwicklung von transeuropäischen Verkehren
- Bündelung von Verkehren auf verkehrlichen Hauptachsen
- Sicherung der Verbindung zwischen Oberzentren
- Festlegung von verkehrlich besonders dringlichen Einzelmaßnahmen.

Diese Leitlinien werden durch die 3 Konzeptbausteine (Transeuropäische Netze, großräumige Hauptverbindungs- und Hauptverkehrsachsen, Einzelmaßnahmen mit hohem Entlastungspotenzial) umgesetzt. Dem vielfach angesprochenen Ländlichen Raum wird insbesondere mit dem Baustein 2 Rechnung getragen. Dort sind alle raumordnerisch wichtigen Achsen, die Verbindungen zwischen Oberzentren sichern, enthalten.

### **1.2 Transparenz und Beteiligung**

Erstmalig wurde die Aufstellung der Maßnahmenliste des Landes Baden-Württemberg in einem transparenten Verfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Im März 2013 wurde das vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erarbeitete Landeskonzept mit dem hieraus resultierenden Entwurf der Maßnahmenliste für das Land Baden-Württemberg im Internet veröffentlicht. Von März bis Mai fand eine zweimonatige Anhörung statt, die durch vier Regionalkonferenzen in den Regierungsbezirken begleitet wurde. Bei diesen Veranstaltungen wurde das Konzept erläutert, es konnten Fragen und Anregungen geäußert werden und an Stellwänden bestand die Möglichkeit, Stellung zu beziehen. An diesen öffentlichen Veranstaltungen nahmen zwischen 150 und 500 TeilnehmerInnen teil. Ergebnis dieser Anhörung ist das vorliegende Papier, welches die Anregungen und Einwendungen thematisch abhandelt und die hieraus resultierenden Änderungen erläutert.

### **1.3 Konzeptbausteine**

Einige Stellungnahmen beschäftigten sich mit der Frage, ob die Art des Konzeptbausteins für die Projektanmeldung eine Rolle spielt. Es wurde auch befürchtet, dass die durch Baustein 3 in die Maßnahmenliste aufgenommenen Projekte weniger dringlich eingestuft werden als die Projekte aus den Bausteinen 1 oder 2. Dies ist nicht der Fall. Die Festlegung dieser Bausteine diene als Eingangskriterium für die Aufnahme in den Maßnahmenpool und spielt im Weiteren für die Projektanmeldung beim Bund keine Rolle. Bei in die Maßnahmenliste aufgenommenen Projekten ist es deshalb unerheblich, ob sie als auf einer Achse liegend eingestuft werden oder nicht (vgl. Ziffer 5.3).

### **1.4 Verkehrsträgerübergreifende Strategie gefordert, Modal Split**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis aller Bürgerinnen und Bürger. Nur durch eine ressourcenschonende, auf regenerativen Energien fußende Neuausrichtung kann Mobilität für alle dauerhaft gesichert werden. Die Wirtschaft braucht mit dem Schienengüterverkehr wie dem Straßennetz eine effiziente Infrastruktur zur Abwicklung von Transporten. Mobilität und Logistik sind Schlüsselfelder vielfältiger Innovationen. Der ökonomische Wohlstand in Baden-Württemberg hängt wesentlich vom Erfolg bei der Produktion von Fahrzeugen, Fahrzeugtechnik und den damit verbundenen Dienstleistungen ab. Deshalb ist ein wichtiges Ziel der Landesregierung, Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität zu entwickeln.

Kernpunkte nachhaltiger Mobilität sind:

- Die einzelnen motorisierten Verkehrsmittel energieeffizienter und umwelt- und klimaverträglicher zu gestalten
- Den Verkehr jeweils auf ökologisch verträglichere und effizientere Verkehrsträger zu verlagern
- Verkehrsträger intelligent intermodal zu vernetzen
- Teile des motorisierten Verkehrs zu vermeiden.

Verkehrsträgerübergreifende Konzepte im Personenverkehr und im Güterverkehr sind dabei von entscheidender Bedeutung, um dem Ziel einer nachhaltigen Mobili-

tät näher zu kommen. Auf die Ausführungen in der Landtags-Drucksache 15/2240 „Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg voranbringen – für Mensch, Wirtschaft und Umwelt“ wird hingewiesen.

Sowohl in den Regionalkonferenzen als auch in einigen schriftlichen Stellungnahmen wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept vermisst und ein Bundesmobilitätsplan gefordert. Auch das MVI hält eine verkehrsträgerübergreifende Strategie für erforderlich. Die Grundkonzeption für den BVWP 2015 wurde jedoch vom Bund aufgestellt. Herr Minister Winfried Hermann hat deshalb in seiner Stellungnahme zur Grundkonzeption des BVWP Herrn Bundesminister Dr. Peter Ramsauer gegenüber bedauert, dass die Anmeldung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte für den BVWP in jeweils separaten Verfahren vorgenommen und die Verkehrsanbindung von Flughäfen außen vor gelassen wird. Auch die Festlegung eines klaren Modal-Split-Ziels wird vermisst. Die vollständige Stellungnahme ist unter <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/115847/> veröffentlicht.

### **1.5 Projekte parallel zu Bahn- und Wasserstraßen**

Der Entwurf des Landeskonzeptes bezieht sich auf den Verkehrsträger Straße. Eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung ist im Rahmen der Landespriorisierung sowohl methodisch als auch im Hinblick auf verfügbare Ressourcen nicht leistbar. Bei der Meldung gegenüber dem Bund wird das Land aber auf mögliche Wechselwirkungen bei gleichzeitigem Ausbau von parallelen Straßen- und Schienenwegen hinweisen.

### **1.6 Datengrundlage DTV 2010**

Für die Beurteilung der Verkehrsbelastung ist es notwendig, eine verfügbare, einheitliche und damit vergleichbare Datengrundlage heranzuziehen. Diese sollte sich für alle zu beurteilenden Maßnahmen auf dasselbe Jahr beziehen und dieselbe Erfassungsmethodik anwenden. Auf die erhobenen Verkehrsdaten müssen aus Gründen der Vergleichbarkeit dieselbe und im Vergleich die genaueste Hochrechnungsmethode angewendet werden. Alle diese Voraussetzungen erfüllt nur die amtliche Straßenverkehrszählung 2010, deren Werte ausgewiesen werden. Eine Berücksichtigung von anderen Zählungen ist daher nicht möglich. Landesweite Prognosen mit einer notwendigen kleinräumigen Detaillierung liegen ebenfalls

nicht vor.

### **1.7 Kriterium für Einzelmaßnahmen**

Die Festlegung der Eingangsgröße mit einem Wert von 13.500 Kfz/24h oder 1.000 Lz/24h orientiert sich an den Belastungsmittelwerten auf Bundesstraßen in Baden-Württemberg. In diesem Belastungsbereich können schon, ohne eine Einzelfallprüfung durchgeführt zu haben, verkehrliche Defizite in einer Ortsdurchfahrt bestehen (z. B. bei engen Knotenpunktfolgen etc.). Mit dieser Festlegung wird jedoch keine Aussage darüber getroffen, wie groß das Defizit in der jeweiligen Ortsdurchfahrt ist. Zur Höhe des notwendigen Eingangswerts gibt es unterschiedliche Ansichten. Während einzelne Verbände niedrigere Ansätze wünschen (Ländlicher Raum), schlagen andere Gruppen vor, die Werte zu erhöhen. Der gewählte Wert wird daher als Kompromiss beibehalten.

### **1.8 Kriterium für Hauptverkehrsachsen**

Ähnliches gilt für die Definition von Hauptverkehrsachsen. Grundgedanke war, dass eine gewisse Belastung durchgängig vorhanden sein muss. Es ist davon auszugehen, dass sich mindestens überregionale Verkehre mit entsprechenden Fahrtweiten auf diesen Achsen befinden und sich durch eine Stärkung gerade dieser Achsen Bündelungseffekte einstellen. Auch bei diesem Kriterium wurden zunächst keine Einzelfälle geprüft. Zur Definition der zu erreichenden Belastungszahlen gehen die Meinungen auseinander. Die gewählten Grenzen werden als Kompromiss beibehalten.

### **1.9 Kriterium für Hauptverbindungsachsen**

Die Definition der Hauptverbindungsachsen ergibt sich über die Methode der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN). Dabei werden die Straßen identifiziert, die Oberzentren miteinander verbinden und somit eine großräumige Verbindungsfunktion im Netz übernehmen. Im Rahmen der Anhörung wurden zu diesem Netz ergänzende Verbindungsachsen vorgeschlagen. Dies betrifft zum einen die B 312 zwischen Biberach und Memmingen, zum anderen die B 28 von Tübingen bis Offenburg (Straßburg).

Zur Prüfung des Sachverhaltes wurden verschiedene Routen für die B 28 und B 312 zwischen relevanten Oberzentren ausgewertet.

Das Ergebnis bestätigt die Festlegung, dass diese Straßenzüge keine großräumi-

gen Verbindungsfunktionen im Netz übernehmen. Die Fahrtwege sind zwar kürzer, die Fahrzeiten jeweils länger. Somit ist die Zuordnung der großräumigen Verbindungsfunktion zu den Autobahnstrecken, die in ihrer Funktion verschiedene Oberzentrenverbindungen bündeln, korrekt.

### **1.10 Maßstab Entlastungspotenzial**

Die zu betrachtenden Maßnahmen haben sehr unterschiedliche Planungsstände. Für einen größeren Teil der Maßnahmen liegen keine Untersuchungen zum Entlastungspotenzial vor. Die genaue Ermittlung kann jedoch nur im Rahmen der Maßnahmenplanung durchgeführt werden. Eine nur qualitative Abschätzung der Verlagerungswirkung in den teilweise städtischen komplexen Netzen unterliegt einer großen Streuung und ist somit nicht zielführend. Im Rahmen des Anmeldeverfahrens wird davon ausgegangen, dass bei allen Neubaumaßnahmen eine spürbare Entlastungswirkung eintritt.

### **1.11 Gutachten Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen**

Das MVI hat ein Gutachten erstellen lassen, das den Ausbaubedarf an Autobahnen und Bundesstraßen überprüft und die Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen untersucht.

Für die mit den höchsten Investitionsausgaben verbundenen Ausbaumaßnahmen an Bundesautobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen ergab sich für rd. 70 km Ausbaulänge an Autobahnen, die im BVWP 2003 enthalten waren, kein Bedarf für eine Anmeldung bei der Fortschreibung. Rund 9 km Ausbaulänge wurden als neues Vorhaben gegenüber dem angehörten Listenentwurf als bedarfsplanrelevant ermittelt.

Eine noch weiter vertiefend zu untersuchende Machbarkeit einer Zwischenlösung durch eine tageszeitliche beschränkte Seitenstreifenfreigabe kommt auf einer Länge von rd. 60 km im Autobahnnetz in Betracht. Die Maßnahmen sind in der Anmelde-liste entsprechend gekennzeichnet.

Bei der Untersuchung von dreistreifigen Ausbaulösungen für Bundesstraßen gegenüber den vierstreifigen Ausbaumaßnahmen ergaben sich durch das Gutachten nur marginale Änderungen gegenüber dem angehörten Listenentwurf. Da das BMVBS die Möglichkeit der Aufnahmen dreistreifiger Ausbauten entgegen der Vorstellungen des MVI bisher nicht eröffnet hat, werden dreistreifig auszubauende Maßnahmen nicht angemeldet, sondern außerhalb des BVWP verwirklicht.

## **2 Zur Kritik an Maßnahmen aus der Maßnahmenliste vom 19.03.2013**

### **2.1 A 5, A 6-Ausbau in den Großräumen Karlsruhe und Mannheim**

Es wird auf das Landeskonzept für die Anmeldung von Maßnahmen zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 und hier insbesondere auf die Leitlinien und die konkretisierenden Konzeptbausteine hingewiesen. Dementsprechend wurden Abschnitte der A 5 und der A 6 in die Maßnahmenliste des Landes aufgenommen, wobei aufgrund der Verkehrsbelastung zwischen einem sechs- bzw. achtstreifigen Ausbau differenziert wird. Der im Entwurf der Maßnahmenliste vom 19.03.2013 als achtstreifiger Ausbau dargestellte Abschnitt zwischen dem AD Karlsruhe und der AS Karlsruhe/S wurde aufgrund des Gutachtens zur Möglichkeit der temporären Seitenstreifenfreigabe, welches für den bestehenden Querschnitt eine ausreichende Kapazität ausweist, aus der Maßnahmenliste herausgenommen.

### **2.2 A 5, Ausbau parallel zur Rheintalbahn**

Es wird auf das Landeskonzept für die Anmeldung von Maßnahmen zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 und hier insbesondere auf die Leitlinien und die konkretisierenden Konzeptbausteine hingewiesen. Dementsprechend wurde die A 5 in die Maßnahmenliste des Landes aufgenommen. Bei der Meldung gegenüber dem Bund wird das Land auf mögliche Wechselwirkungen zwischen den geplanten Ausbauten von Straße und Schiene hinweisen.

### **2.3 A 5, Ausbau zwischen Bad Krozingen und Bgr. D/CH**

Dieser Abschnitt wurde aus der Maßnahmenliste herausgenommen. Das Gutachten Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen kommt zu dem Ergebnis, dass für die Prognoseverkehrsbelastung im Jahr 2030 eine ausreichende Kapazität vorhanden ist.

### **2.4 A 5, Ausbau zwischen Offenburg und Bad Krozingen**

Es wird auf das Landeskonzept für die Anmeldung von Maßnahmen zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 und hier insbesondere auf die Leitlinien und die konkretisierenden Konzeptbausteine hingewiesen. Dementsprechend wurde die A 5 in die Maßnahmenliste des Landes aufgenommen.

## **2.5 A 6, Ausbau zwischen AK Weinsberg und Landesgrenze**

Das Vorhaben ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswe-  
geplans als Baustein 1 (TEN-Netz) enthalten. Darüber hinaus werden mit dem  
Ausbau Kapazitätsengpässe beseitigt und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit  
angestrebt.

## **2.6 A 6, Ausbau zwischen AS Mannheim/Schwetzingen und AD Hockenheim**

Dieser Abschnitt wurde aus der Maßnahmenliste herausgenommen.  
Das Gutachten Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen kommt zu  
dem Ergebnis, dass für die Prognoseverkehrsbelastung im Jahr 2030 eine ausrei-  
chende Kapazität vorhanden ist.

## **2.7 A 8, Ausbau zwischen Leonberg und Wendlingen**

Der Ausbau zwischen Leonberg und Wendlingen ist untergliedert in folgende  
Maßnahmen:

- AD Leonberg - AK Stuttgart
- AK Stuttgart - AS Stuttgart / Degerloch
- AS Stuttgart/ Degerloch - AS Esslingen
- AS Esslingen - AS Wendlingen.

Das Vorhaben ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswe-  
geplans als Baustein 1 (TEN-Netz) enthalten. Durch den achtstreifigen Ausbau soll  
die Leistungsfähigkeit erhöht werden. Dadurch werden Verkehre gebündelt und  
ein Ausweichen ins nachgeordnete Straßennetz bei häufigen Staus vermieden.  
Entsprechend des Gutachtens zu Zwischenlösungen kommt auf einer Teilstrecke  
eine temporäre Seitenstreifenfreigabe in Betracht.

## **2.8 A 61 Lgr. RP/BW – AD Hockenheim**

Dieser Abschnitt wurde aus der Maßnahmenliste herausgenommen.  
Das Gutachten Machbarkeit und Wirksamkeit von Zwischenlösungen kommt zu  
dem Ergebnis, dass für die Prognoseverkehrsbelastung im Jahr 2030 eine ausrei-  
chende Kapazität vorhanden ist.



## **2.9 A 81, Ausbau zwischen Pleidelsheim und Zuffenhausen**

Das Vorhaben ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans als Baustein 1 (TEN-Netz) enthalten.

Durch den achtstreifigen Ausbau soll die Leistungsfähigkeit erhöht werden. Dadurch werden Verkehre gebündelt und ein Ausweichen ins nachgeordnete Straßennetz bei häufigen Staus vermieden.

## **2.10 A 81, Ausbau zwischen AS Ilfeld – AK Weinsberg**

Der Abschnitt ist nicht im BVWP 2003 enthalten. Das Gutachten zur Machbarkeit von Zwischenlösungen kommt zu dem Ergebnis, dass auf Grund der sehr hohen Belastungen von bis zu 100.000 Kfz/24 h die Leistungsfähigkeit in 2030 nicht mehr ausreichend ist. Der Abschnitt wird daher zur Bedarfsplanfortschreibung angemeldet.

## **2.11 A 98, Bgr. – AD Weil am Rhein**

Eine Notwendigkeit der Maßnahme wird weder von der französischen noch von der schweizerischen Seite gesehen. Die Maßnahme wird daher aus der Maßnahmenliste gestrichen.

## **2.12 A 98, Rheinfeld/Karsau - Tiengen**

Die Achse einer leistungsfähigen Straßenverbindung vom Autobahndreieck Hochrhein bei Rheinfeld bis nach Lauchringen ist vom Bund grundsätzlich anerkannt. Momentan kann allerdings noch keine Aussage zur Anzahl der Fahrstreifen (zwei-, drei- oder vierstreifig), zur Widmung der Straße (A 98, B 34) und zur Lage der Trasse (Berg-, Taltrasse) gemacht werden. Zunächst bleiben die Ergebnisse der großräumigen Verkehrsuntersuchung zur A 98 abzuwarten.

## **2.13 A 98, Prüfantrag der Führung durch das Wutachtal**

Der Bund sieht eine Führung der A 98 durch das Wutachtal (B 314) nicht vor. Allerdings werden im Zuge der großräumigen Verkehrsuntersuchung zur A 98 auch Varianten mit einer Anbindung an die A 81 durch das Wutachtal untersucht. Die Ergebnisse bleiben abzuwarten.

#### **2.14 A 860, Stadttunnel Freiburg, Begründung für die Aufstufung zur BAB**

Durch die Aufstufung von der Bundesstraße zur Bundesautobahn soll die Anschlussstellenproblematik gelöst werden (Ganter-Knoten).

#### **2.15 B 10, Neu- und Ausbau bei Geislingen, Aufteilung in zwei Vorhaben**

Die beiden Vorhaben Gingen-Ost bis Geislingen-Mitte und Geislingen-Mitte bis Geislingen-Ost sind bereits bisher als zwei Vorhaben im noch gültigen Bedarfsplan enthalten. Für beide Vorhaben wird derzeit ein gemeinsamer Vorentwurf erstellt. Auf Grund der Kreuzung mit der B 466 werden die beiden Projekte im Maßnahmenkonzept des Landes als getrennte Projekte betrachtet.

#### **2.16 B 10, zweibahniger Ausbau zwischen Geislingen-Ost und Amstetten (Geislinger Steige)**

Auf Grund des Gutachtens zur Dreistreifigkeit soll dieser Abschnitt statt vierstreifig nur dreistreifig ausgebaut werden.

#### **2.17 B 10, OU Amstetten und OU Urspring**

Die B 10 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverkehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 12.443 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 959 Fz/24h auf. Aufgrund ihrer Lage auf einer Achse erfüllen die Maßnahmen die Kriterien des Landeskonzeptes und wurden in den Maßnahmenpool aufgenommen.

#### **2.18 B 10, Ausbaumaßnahmen zwischen Plochingen und Vaihingen/Enz**

Die folgenden Vorhaben erfüllen die Voraussetzungen des Bausteins 2.2 (Hauptverkehrsachse) und sind deshalb im Maßnahmenpool enthalten:

- B 10 Verlegung in Enzweihingen
- B 10 Enzweihingen – Schwieberdingen
- B 10 Schwieberdingen – Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)
- B 10 Stuttgart/Zuffenhausen – Neuwirtshaus
- B 10 Stuttgart (B 14) – Stuttgart/Hafen
- B 10 Stuttgart/Hafen – Esslingen
- B 10 Esslingen – Plochinger Dreieck.

Im weiteren Verfahren ist nach angepassten Lösungen zu suchen. Es ist auch darauf zu achten, dass der Ausbau von Streckenabschnitten nicht zu Mehrbelastungen für AnwohnerInnen an Bestandsstrecken führt.

### **2.19 B 10, OU Berghausen**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverkehrsachse und wurde deshalb in die Maßnahmenliste des Landes aufgenommen. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

### **2.20 B 14, vierstreifiger Ausbau zwischen Backnang und Nellmersbach**

Das Vorhaben ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswe-geplans als Baustein 2.2 (Hauptverkehrsachse) enthalten. Es soll Kapazitätseng-pässe beseitigen.

### **2.21 B14, OU Oppenweiler**

Das Vorhaben ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswe-geplans als Baustein 3 (Einzelmaßnahme) enthalten. Es dient der Entlastung der Ortsdurchfahrt.

### **2.22 B 14, OU Michelfeld**

Das Vorhaben ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswe-geplans als Baustein 3 (Einzelmaßnahme) enthalten. Für weitere Planungsschritte ist die Einstufung in den VB im neuen Bedarfsplan erforderlich.

### **2.23 B 19, OU Gaildorf, südöstlicher Abschnitt**

Das Vorhaben ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswe-geplans als Baustein 3 (Einzelmaßnahme) enthalten. Die Fertigstellung der Pla-nung für den 1. Teilabschnitt ist noch nicht erfolgt.

### **2.24 B 19, OU Schwäbisch Hall – Gelbingen**

Die B 19 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptver-kehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen

Verkehr (DTV) von 13.210 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 946 Fz/24h auf. Auf Grund ihrer Lage auf einer Achse erfüllt die Maßnahme damit die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde in den Maßnahmenpool aufgenommen. Im Rahmen der Anhörung wurde auch diese Maßnahme überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass in den Jahren nach der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 eine Netzergänzung im Kreisstraßennetz westlich von Gelbingen durchgeführt wurde. Die K 2576 wurde zwischen der B 14 und der B 19 bei Schwäbisch Hall im Rahmen einer GVFG-Förderung verlegt. Hierdurch verlagert sich auch ein Teil des Verkehrs von der Ortsdurchfahrt Gelbingen auf die K 2576. Dies zeigt sich im Verkehrsmonitoring. Demnach verbleiben auf der Ortsdurchfahrt Gelbingen im Zuge der B 19 im Jahr 2011 nur noch 10.033 Kfz/24h bei einer Schwerverkehrsbelastung von 378 Fz/24h. Im Jahr 2012 hat sich die im Rahmen des Verkehrsmonitoring ermittelten Verkehrsstärke weiter reduziert auf 8.683 Kfz/24h bei einer Schwerverkehrsbelastung von 160 Fz/24h. Die Maßnahme wird deshalb aus der Maßnahmenliste gestrichen.

## **2.25 B 27, Ausbau zwischen Aichtal und Stuttgart**

Der sechsstreifige Ausbau der B 27 zwischen der AS Aich und der AS Leinfelden-Echterdingen ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswe-geplans als Baustein 2.1 (Hauptverbindungsstraße) enthalten.

Die B 27 ist im vorliegenden Streckenabschnitt bundesweit die höchstbelastete autobahnähnliche Bundesstraße. Zur punktuellen Verbesserung des Verkehrsablaufs wurden an den Anschlussstellen Leinfelden-Echterdingen Süd (Stetten), Filderstadt West (Plattenhardt) und Filderstadt Ost (Bonlanden) Zuflussregelungsanlagen realisiert (seit August 2012 in Betrieb). Mit diesen Anlagen wird die Behinderung des Verkehrsflusses auf der Hauptfahrbahn durch einfahrende Fahrzeugpulk verringert. Ergänzend werden weitere Alternativen für kurz- und mittelfristige Verbesserungen geprüft. Hierzu gehören neben verkehrslenkenden auch bauliche Maßnahmen. Inwieweit eine temporäre Nutzung von Seitenstreifen oder eine Verlängerung von Einfädelstreifen möglich ist, wird in die Prüfung einbezogen.

Am 19. Juli 2013 wurde eine Verlängerung und Anpassung des Beschleunigungsstreifens an der Zufahrt der B 312 auf die B 27 vorgenommen. Dadurch sollen die Einfädelvorgänge verbessert werden. Ferner wird derzeit von der Landesstelle für Straßentechnik der RE-Entwurf für die Erneuerung der bestehenden Streckenbe-

einflussungsanlage erarbeitet. Durch die Erneuerung kann die Qualität und Zuverlässigkeit der Anlage entsprechend, erhöht werden

Zum Vollanschluss der B 312 an die B 27 bei Aich: Änderungen von Anschlussstellen sind nicht Bestandteil des BVWP.

### **2.26 B 27, Ausbau zwischen Mosbach und AS Heilbronn-Neckarsulm**

Folgende Vorhaben erfüllen die Kriterien für den Baustein 2.2 (Hauptverkehrsachse) und wurden deshalb im Maßnahmenpool aufgenommen:

- B 27 AS Neckarsulm - KP B 27/L 1095
- B 27 OU Offenau
- B 27 OU Jagstfeld

Die Verkehrsbelastung der B 27 in Jagstfeld weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 18.981 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.163 Fz/24h auf. Damit erfüllt die Maßnahme die Kriterien des Landeskonzeptes und wird in den Maßnahmenpool aufgenommen. Ein Leistungsengpass der Ortsdurchfahrt liegt insbesondere an der heute lichtsignalgeregelten Kreuzung der B 27 mit der L 1098 und einer Gemeindestraße vor. Der Knotenpunkt B 27/ L 1098/ Gemeindestraße in Bad-Friedrichshall-Jagstfeld wird umgeplant, um die B 27 in Tieflage kreuzungsfrei unter dem Knoten hindurchzuführen.

### **2.27 B 27, OU Offenau**

Das Vorhaben ist im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans als Baustein 2.2 (Hauptverkehrsachse) enthalten.

### **2.28 B 27, OU Zollhaus und OU Behla**

Die Maßnahmen liegen auf einer Hauptverbindungsachse und sind deshalb in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Die Ortsumfahrung Behla wurde als baureife Maßnahme bereits einer Priorisierung unterzogen und wird daher nicht neu bewertet. Die Bewertung der Ortsumfahrung Zollhaus im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten..

### **2.29 B 27, Donaueschingen-Mitte bis Hüfingen/Wasserturm**

Die Maßnahme mit einer prognostizierten Verkehrsmenge von 30.000 Kfz/24h liegt auf einer Hauptverbindungsachse und ist in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

Ein Planfeststellungsbeschluss für die Maßnahme liegt vor. Fragen der Knotenpunktausführung wurden im Zuge des Verfahrens geprüft und abgewogen; die Bildung von Bauabschnitten mit einem Vorziehen des kreuzungsfreien Umbaus des Zubringers Allmendshofen ist im Rahmen der Ausführungsplanung möglich und vorgesehen.

Die vorgeschlagene Aufstufung der B 27 zu einer Autobahn ist straßenrechtlich nicht bzw. nur sehr schwer umsetzbar. Im Hinblick auf die vom Bund vorgesehene Investitionsmittelverteilung von 70 % (Autobahn) zu 30 % (Bundesstraße) ist sie aber ohnehin nicht notwendig, da dem Anteil für die Autobahnen erstmals auch die autobahnähnlichen Bundesstraßen zugeordnet werden. Der Definition einer autobahnähnlichen Bundesstraße entspricht die B 27 im Abschnitt zwischen Donaueschingen und Hüfingen.

### **2.30 B 28, Rottenburg – Tübingen**

Der zweite Bauabschnitt der neuen B 28a zwischen Rottenburg und Tübingen erfüllt das Konzeptkriterium der Hauptverbindungsachse (Baustein 2).

Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 25.165 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.298 Fz/24h auf dem bereits realisierten Abschnitt im Zuge des Bauabschnitts 1 auf (zwischen L 371 / AS Hirschau und TÜ-Europastraße). Die Verkehrsmengen verteilen sich am Ende des Ausbauabschnittes auf die L 371 mit rd. 15.800 Kfz/24h und die L 370 mit rd. 14.800 Kfz/24h.

Damit erfüllt die Maßnahme die Kriterien des Landeskzeptes und wurde in die Maßnahmenliste aufgenommen. Die Möglichkeit der Tieferlegung im Bereich Kiebingen bleibt zu prüfen. Die Maßnahme wurde bereits im Rahmen der Priorisierung der baureifen Maßnahmen bewertet.

### **2.31 B 28, Blaubeuren/Gerhausen**

Die Ortsdurchfahrt von Blaubeuren/Gerhausen ist mit 13.871 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 767 Fz/Tag (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010) belastet.

Damit erfüllt die B 28, Ortsumgehung Blaubeuren/Gerhausen die Kriterien des

Landeskonzepthes für eine Einzelmaßnahme (Baustein 3) und ist in der Maßnahmenliste enthalten.

### **2.32 B 28 Dornstetten – Herrenberg**

Der Streckenabschnitt B 28n / B 32 von Dornstetten nach Horb a. N. ist in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Voraussetzung für die Finanzierung der Baumaßnahmen durch den Bund im Zuge der B 28 neu ist die Umstufung der Streckenabschnitte der Landesstraße von Dornstetten bis Horb zur B 28. Das Umstufungskonzept geht bereits auf den bestehenden Bundesverkehrswegeplan 2003 zurück.

### **2.33 B 28, Tunnel Freudenstadt**

Sowohl der Tunnel Freudenstadt im Zuge der B 28 wie der Tunnel im Zuge der B 462 werden für den kommenden BVWP angemeldet. Es besteht ein regionaler Konsens, dass die Planungsmittel zunächst auf das Tunnel-Teilprojekt B 462 konzentriert werden sollen.

### **2.34 B 29 / L 1115, Backnang – Mundelsheim**

Das Land plant aktuell den mittleren 1. Bauabschnitt dreistreifig mit einem RQ 15,5. Das Planfeststellungsverfahren hierfür läuft bereits. Derzeit handelt es sich um eine Landesstraße. Die Maßnahme ist als Großprojekt im Entwurf des Maßnahmenplans Landesstraßen zum Generalverkehrsplan nachrichtlich enthalten. Nähere Informationen hierzu sind auf der Homepage des MVI (<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/116088/>) nachlesbar. Da der Bund die Meldung dreistreifiger Maßnahmen zum BVWP derzeit noch nicht zulässt, wird die Maßnahme aus der Maßnahmenliste gestrichen. Die Aufstufung der Maßnahme zur Bundesstraße wird allerdings vom MVI weiter verfolgt.

### **2.35 B 29, Ausbau zwischen Schwäbisch Gmünd und Landesgrenze**

Für die Ortsumfahrung Mögglingen liegt ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Die Kosten für die Maßnahme sind hoch. Mit dem bestehenden Baurecht ist der Rückbau der B 29 alt westlich von Mögglingen unterstellt. Bei einem Verzicht auf diesen Rückbau müssten Planänderungen an den Anschlussstellen vorgenommen werden, für die voraussichtlich ein Planänderungsverfahren erfor-



derlich würde. Hinzu kommt, dass durchgeführte Leistungsfähigkeitsberechnungen für eine einbahnige Strecke lediglich die Qualitätsstufe F ergaben. Der Abschnitt Schwäbisch Gmünd bis Mögglingen wird vorbehaltlich der Verkehrsentwicklung nach Öffnung der Tunnelbaustelle in Schwäbisch Gmünd angemeldet.

### **2.36 B 29a (L 1084) zwischen Unterkochen und Ebnat**

Das Vorhaben bestehend aus den beiden Maßnahmen:

- B 29a OU Ebnat (w Ebnat - A 7): ist in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrsweegeplans als Baustein 3 (Einzelmaßnahme) enthalten.
- B 29a Neubau Teilortsumfahrung Unterkochen: ist mit neuem Projektzuschnitt in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrsweegeplans als Baustein 3 (Einzelmaßnahme) enthalten.

Es ersetzt die Maßnahme

- B 29a Aalen/Unterkochen - westl. Ebnat.

Die beiden Vorhaben stehen in engen räumlichen Zusammenhang.

### **2.37 B 30, OU Enzisreute**

Die B 30 ist im anstehenden Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2.1) ausgewiesen. Zudem liegt die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Enzisreute mit 21.280 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 1.603 Fz/Tag (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010) weit über dem Landesdurchschnitt. Damit erfüllt die B 30 Ortsumfahrung Enzisreute die Kriterien des Landeskonzeptes (Baustein 2) und ist in der Maßnahmenliste enthalten.

### **2.38 B 30, Friedrichshafen – Ravensburg/Eschach**

Die B 30 neu erfüllt im betrachteten Streckenzug das Konzeptkriterium der Hauptverbindungsachse (Baustein 2). Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 17.937 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 501 Fz/24h auf. Auf Grund ihrer Lage auf einer Achse erfüllt die Maßnahme die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde in die Maßnahmenliste aufgenommen.

Mit der Einstellung eines Projektes in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen dokumentiert der Bund den grundsätzlichen Bedarf für ein Vorhaben. Die Wahl der endgültigen Trasse unterliegt der Beteiligung, Anhörung und Abwägung im Planfeststellungsverfahren.

### **2.39 B 31 West, 2. Bauabschnitt**

Die Maßnahme ist als Einzelmaßnahme in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie würde hauptsächlich die Verkehre der B 31 zwischen Breisach und der A5 (DTV 2010: 13.594 Kfz/24h) aufnehmen und daneben die Ortsdurchfahrten der L 114 entlasten sowie die in unmittelbarer Nähe liegenden Landes- und Kreisstraßen. Welche Dringlichkeit die Maßnahme nach der Priorisierung erhält, bleibt abzuwarten. Die Projektgruppe Verkehrskonzept südöstlicher Kaiserstuhl hat sich mit der Frage befasst, welche verkehrslenkenden Maßnahmen die Verkehrsabwicklung in der Region verbessern könnten. Zu beachten ist der hohe naturschutzfachliche Wert des Wasenweiler Riedes.

### **2.40 B 31, OU Falkensteig**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverbindungsachse und ist in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Die Bewertung der Maßnahme im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

### **2.41 B 31, Ausbau zwischen Überlingen und Friedrichshafen**

Die B 31 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse ausgewiesen. Die Strecke ist insgesamt mit einem durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 mit bis zu 27.096 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von bis zu 2.131 Fz/24h sehr hoch belastet. Damit erfüllen die Maßnahmen die Kriterien des Landeskonzeptes und wurden in die Maßnahmenliste aufgenommen.

Mit der Einstellung eines Projektes in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen dokumentiert der Bund den grundsätzlichen Bedarf für ein Vorhaben. Der Planfall 7.5 ist die Grundlage für die erfolgte Linienbestimmung des Bundes. Die Wahl der endgültigen Trasse für einen leistungsfähigen Lückenschluss mit Bündelungsfunktion zwischen Überlingen/Ost und Immenstaad unterliegt jedoch der Beteiligung, Anhörung und Abwägung im Planfeststellungsverfahren. Im Rahmen der detaillierten Planung wird auch die Machbarkeit eines dreistreifigen Querschnitts unter-

sucht. Für die zwei Teilabschnitte der B 31 Überlingen/West – Überlingen/Ost und Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen liegen jeweils seit 2010 bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor.

#### **2.42 B 33, Verlegung bei Meersburg**

Die B 33 ist im anstehenden Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse ausgewiesen. Damit erfüllt die B 33, Verlegung bei Meersburg die Kriterien des Landeskonzeptes für eine Einzelmaßnahme (Baustein 2.1) und ist in der Maßnahmenliste enthalten.

#### **2.43 B 33, Allensbach/W – Konstanz Waldsiedlung**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverbindungsachse und ist deshalb in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie wurde als baureife Maßnahme bereits einer Priorisierung unterzogen und wird daher nicht neu bewertet.

#### **2.44 B 33, OU Haslach**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverbindungsachse und ist deshalb in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten. Verkehrliche Verbesserungsmaßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrt sind nicht dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen zugeordnet und können daher nicht für den BVWP angemeldet werden. Planungen für solche Maßnahmen können aber außerhalb des Bedarfsplans und unabhängig von einer Anmeldung der Ortsumfahrung Haslach zum BVWP weiterverfolgt werden.

#### **2.45 B 34, OU Grenzach und OU Wyhlen**

Die Maßnahmen sind als Einzelmaßnahme in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie wurden als baureife Maßnahmen bereits einer Priorisierung unterzogen und werden daher nicht neu bewertet.

#### **2.46 B 35, Bruchsal-Ost**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverkehrsachse und wurde deshalb in den Entwurf Maßnahmenliste des Landes aufgenommen. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten. Verkehrliche Verbesserungsmaßnahmen innerhalb der Ortsdurchfahrt sind nicht dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen zugeordnet und können daher nicht für den BVWP angemeldet werden. Planungen für solche Maßnahmen können aber außerhalb des Bedarfsplans und unabhängig von einer Anmeldung der Ortsumfahrung Bruchsal zum BVWP weiterverfolgt werden.

#### **2.47 B 39, OU Eilhofen**

Das Vorhaben ist in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans als Baustein 3 (Einzelmaßnahme) enthalten. Für weitere Planungsschritte wäre die Einstufung in den VB im neuen Bedarfsplan erforderlich. Auf Grund der bisher nachrangigen Einstufung im Bedarfsplan wurden noch keine Planungen begonnen.

#### **2.48 B 290 OU Königshofen**

Die Ortsumfahrung von Königshofen im Zuge der B 290 wurde in die Maßnahmenliste des Landes Baden-Württemberg zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans als Baustein 2.2 (Hauptverkehrsachse) aufgenommen.

#### **2.49 B 293, OU Berghausen**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverbindungsachse und ist daher in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

#### **2.50 B 293, OU Jöhlingen**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverkehrsachse und ist daher in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten. Erst nach Genehmigung des Vorentwurfes könnte ein Planfeststel-

lungsverfahren eröffnet werden.

### **2.51 B 294, OU Bauschlott**

Die Maßnahme ist als Einzelmaßnahme in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie erfüllt mit einem DTV 2010 von 15.481 Kfz/24 h die Kriterien des Landeskonzepes. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

### **2.52 B 293, 2. Rheinbrücke [B 10]**

Die zweite Rheinbrücke bei Karlsruhe ist als Maßnahme des Bausteins 2.2 in den Entwurf der Maßnahmenliste aufgenommen worden. Das Planfeststellungsverfahren läuft seit März 2011. Ergänzend zur Anmeldung der sich im Planfeststellungsverfahren befindlichen zweiten Rheinbrücke wird als Variante eine sechsstreifige Ersatzbrücke für die bestehende vierstreifige Rheinbrücke angemeldet.

### **2.53 B 294, OU Winden**

Die Maßnahme ist als Einzelmaßnahme in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie wurde als baureife Maßnahme bereits einer Priorisierung unterzogen und wird daher nicht neu bewertet.

### **2.54 B 297, OU Neckartailfingen**

Im Jahr 1995 wurde ein erster Bauabschnitt der Ortsumfahrung Neckartailfingen im Zuge der B 297 fertig gestellt. Der zweite Bauabschnitt der Umgehung ist als zweistreifiger Neubau im noch gültigen Bedarfsplan des Bundes mit einer Länge von 1,5 km und Kosten in Höhe von 4,6 Mio. Euro im Weiteren Bedarf enthalten. Entsprechend dieser Einstufung wurden vom Regierungspräsidium Stuttgart bislang keine Planungen begonnen. Die bisherigen Kosten sind zu aktualisieren. Die Maßnahme wurde in den Entwurf der Maßnahmenliste aufgenommen. Während der erste Bauabschnitt der Ortsumgehung von Neckartailfingen im Zuge der B 297 die eigentliche Umfahrungsstraße darstellt, liegt der zweite Bauabschnitt östlich davon außerhalb der Ortsdurchfahrt. Die Maßnahme wurde im Rahmen der Auswertung der Anhörung geprüft. Eine verkehrliche Notwendigkeit wird nicht gesehen. Die Maßnahme wird daher aus der Maßnahmenliste gestrichen. Die Notwendigkeit und die Dringlichkeit von Maßnahmen zur Verbesserung des Wasser-schutzes in diesem Bereich wird außerhalb des Bedarfsplanes betrachtet.

### **2.55 B 311, Querspange Erbach**

Die B 311, Erbach – Dellmensingen ist im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt in der Ortsdurchfahrt von Erbach 16.948 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.524 Fz/24h. Die Maßnahme erfüllt die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde daher in die Maßnahmenliste aufgenommen.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurden die vielfältigen öffentlichen und privaten Belange gegen- und miteinander abgewogen.

Im Rahmen der Anmeldung zum BVWP 2015 im September 2013 wird auch die Aktualität der Kostenberechnung geprüft.

### **2.56 B 311, OU Obermarchtal**

Die B 311 ist im betrachteten Streckenzug im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Mit einem überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteil von 1.294 Fz/24h nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 erfüllt die Maßnahme die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde daher in die Maßnahmenliste aufgenommen.

### **2.57 B 311, OU Deppenhäuser**

Die B 311 ist im betrachteten Streckenzug im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Mit einem überdurchschnittlichen Schwerverkehrsanteil von 1.217 Fz/24h nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 erfüllt die Maßnahme die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde in die Maßnahmenliste aufgenommen.

Im aktuellen Bedarfsplan ist die Maßnahme als Ausbau von 2 auf 4 Streifen (Bautyp 24KK) angegeben. Dies kann nicht nachvollzogen werden. Auf Grund der Maßnahmenbezeichnung und der Karten-Darstellung (PRINS Dossier 2008) im aktuellen Bedarfsplan ist von einer Ortsumfahrung auszugehen.

Es ist vorgesehen, die Maßnahme als zweistreifige Ortsumfahrung anzumelden (Bautyp 02KK).

### **2.58 B 311, OU Riedlingen (ortsnahe Lösung)**

Die B 311 ist durchgängig als großräumige Hauptverbindungsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt in der Ortsdurchfahrt von Riedlingen 16.333 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.837 Fz/24h. Damit erfüllt die Maßnahme die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde in die Maßnahmenliste aufgenommen. Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme zu sehen.

### **2.59 B 311neu, S OU Sigmaringen (L 456) - Mengen und B 313, OU Engelwies und OU Vilsingen**

Die B 311n, S OU Sigmaringen (L 456) – Mengen und die B 313 zwischen Meßkirch und Sigmaringen mit den Ortsumfahrungen Engelwies und Vilsingen sind Teil einer neuen nördlichen Bündelungstrasse und nach dem Landeskonzept als Hauptverbindungsachse eingestuft. Mit dieser Nordtrasse, die auch eine Umfahrung der Ortsteile Engelwies und Vilsingen vorsieht, wird mit einem reduzierten Anteil von Neubaustrecken sowohl die B 311 zwischen Meßkirch und Mengen als auch die B 32 zwischen Sigmaringen und Scheer vom Verkehr entlastet. Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt im Streckenzug der B 32 in Sigmaringen 17.593 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 610 Fz/24h. Die Maßnahmen erfüllen die Kriterien des Landeskonzeptes und wurden in die Maßnahmenliste aufgenommen.

### **2.60 B 312 Lichtenstein-Engstingen**

Es liegen unterschiedliche Varianten vor. Die Variante 1 kann sich auf den breitesten regionalen Konsens stützen.

### **2.61 B 312, OU Engstingen**

Die B 313, OU Großengstingen geht in der Maßnahme B 312 / B 313 OU Engstingen auf. Bei der der Anmeldung zugrunde liegenden Osttrasse entfällt jedoch – vorbehaltlich der Variantenfestlegung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens - der Anschluss der Ortsumfahrung an die B 313. Die Bezeichnung ändert sich entsprechend in B 312, OU Engstingen.

Die B 312 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptver-



bindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Die Ortsumfahrung Engstingen erfüllt die Kriterien des Landeskonzeptes und wurde daher in die Maßnahmenliste aufgenommen.

Die B313 stellt im betrachteten Streckenzug keine Hauptverbindungs- und keine Hauptverkehrsachse dar. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 7049 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 610 Fz/24h auf. Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste wird nicht in Betracht gezogen.

#### **2.62 B 314, OU Grimmelshofen**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverbindungsachse und ist in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Die Bewertung der Maßnahme im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

#### **2.63 B 462, OU Schramberg**

Die Maßnahme ist als Einzelmaßnahme in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie erfüllt mit einem DTV 2010 von 14.279 Kfz/24 h die Kriterien des Landeskonzeptes. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten. Die Wirtschaftlichkeit einer zweistreifigen bzw. dreistreifigen Ausführung wird derzeit geprüft.

#### **2.64 B 462, Gaggenau: Rotherma Querspange bis Hördener Knoten**

Die Gesamtmaßnahme Rotenfels - Gaggenau/Mitte wird geteilt. Der Abschnitt Bad Rotenfels - Rotherma Querspange (4-spuriger Ausbau) mit einer Verkehrsbelastung von 31.700 Kfz/24h ist in der Landesliste enthalten.

#### **2.65 B 462, vierstreifiger Ausbau zwischen AS Rastatt-Nord und VKP B3/B36/B462**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverkehrsachse und ist in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie erfüllt mit einem DTV 2010 von 23.051 Kfz/24 h die Kriterien des Landeskonzeptes. Welche Dringlichkeit die Maßnahme nach der Priorisierung erhält, bleibt abzuwarten.

### **2.66 B 463, Westtangente Pforzheim, 2. BA**

Der 2. Bauabschnitt der B 463, Westtangente Pforzheim ist Bestandteil des Gesamtprojektes Westtangente Pforzheim und soll eine Hauptverkehrsachse entlasten. Damit erfüllt dieses Teilprojekt die Kriterien des Landeskonzeptes und ist in der Maßnahmenliste enthalten.

Der 1. BA der Westtangente Pforzheim ist bereits als eine der 20 baureifen Bundesfernstraßen im Jahr 2012 priorisiert worden.

### **2.67 B 464, Ortsumgehung Reutlingen (Dietwegtrasse)**

Die B 464 ist im betrachteten Streckenzug als Hauptverkehrsachse ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von rd. 19.250 Kfz/24 auf. Damit erfüllt die Dietwegtrasse die Kriterien des Landeskonzeptes.

Abhängig von der Festlegung der Grenzen der Ortsdurchfahrt ist die Stadt Reutlingen ggf. Baulastträger des Vorhabens. Da sich die Stadt Reutlingen für die Beibehaltung der Trasse ausgesprochen hat, wird das Vorhaben weiterhin in der Maßnahmenliste des Landes geführt und einer Bewertung unterzogen.

### **2.68 B 465, OU Owen**

Auf Grund der unterschiedlichen Verkehrsbedeutung erfolgte die Trennung der Maßnahme des Bedarfsplans 2003 OU „Owen und Lenningen“ in zwei Abschnitte (OU Owen und OU Lenningen).

Die Maßnahme B 465, OU Owen ist in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans als Baustein 3 (Einzelmaßnahme) enthalten.

Für den nordwestlichen Teil der Ortsumfahrung Owen hat die Gemeinde Planungen erstellt und für diese Teilumfahrung im August 2012 beim Regierungspräsidium Stuttgart eine GVFG-Förderanfrage zur Programmaufnahme gestellt. Die Teilumfahrung würde die Ortsumfahrung Owen im Zuge der B 465 im nordwestlichen Teilabschnitt ersetzen. Eine stärkere Verkehrsentlastung ergäbe sich bei Realisierung der gesamten Umfahrung.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hält die Förderung der Teilumfahrung nach GVFG für grundsätzlich denkbar, sofern die verkehrliche Notwendigkeit und der verkehrliche Nutzen gegeben sind. Mit Schreiben vom 09.10.2012 wurde dies der Stadt mitgeteilt.

### **2.69 B 466, OU Heidenheim (Tunnel)**

Die geänderte Variante wird im weiteren BVWP-Verfahren berücksichtigt. Aktuelle Kosten werden hierbei ermittelt.

### **2.70 B 500, A5 bis B 36**

Die Maßnahme liegt auf einer Hauptverbindungsachse und erfüllt die Kriterien des Landeskonzeptes. Sie ist in der Maßnahmenliste des Landes enthalten.

Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten. Der Abschnitt westlich der B 36 wird aus der Anmelde-Liste gestrichen, da in diesem Abschnitt kein verkehrlicher Bedarf für einen Ausbau besteht.

### **2.71 B 500, B 36 bis Landesgrenze**

Die B 500 stellt zwischen der A 5 und der Landesgrenze zwar keine Hauptverkehrsachse dar, ist aber ein hochbelasteter Streckenabschnitt.

Im Abschnitt von der B 36 bis zur Landesgrenze ist aufgrund der aktuellen Verkehrszahlen mit 11.765 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 18,4 % (2.166 Fz/24h) ein vierstreifiger Ausbau während der Laufzeit des neuen BVWP nicht erforderlich.

### **2.72 B 523, Villingen-Schwenningen, 2. BA**

Die Maßnahme ist als Einzelmaßnahme in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Sie erfüllt mit einem DTV 2010 von 21.175 Kfz/24 h die Kriterien des Landeskonzeptes. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

### **2.73 B 535, L 600a – B 3 (südlich Heidelberg)**

Der 4-streifige Ausbau der B 535 von der L 600a bis zur B 3 südl. Heidelberg war im Entwurf der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Die Stadt Heidelberg hat sich gegen die Aufnahme der Maßnahme in den Maßnahmenpool ausgesprochen und sieht keinen Ausbaubedarf. Die Maßnahme wird deshalb aus der Maßnahmenliste gestrichen.

## **3 Aufnahme neuer Maßnahmen in den Maßnahmenpool**

Aufgrund der Diskrepanz zwischen dem Mittelbedarf für die schon im BVWP 2003 enthaltenen Maßnahmen und den während der Laufzeit des jetzt geltenden und

des nächsten BVWP voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mitteln wurde entschieden, keine über die bereits im BVWP 2003 enthaltenen Maßnahmen hinausgehenden Neubaumaßnahmen anzumelden. Dies entspricht der Zielsetzung, ein realistisches Programm aufzustellen. Dem im Rahmen der Stellungnahmen vorgebragtem Wunsch nach Aufnahme weiterer Neubaumaßnahmen konnte daher aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen nicht entsprochen werden.

### **3.1 Forderung neuer BAB-Anschlussstellen**

In zahlreichen Stellungnahmen wurden neue BAB-Anschlussstellen gefordert. Diese sind jedoch nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung, so dass an dieser Stelle nicht auf diese einzelnen Forderungen eingegangen wird.

### **3.2 A 7, sechsstreifiger Ausbau zwischen AS Altenstadt und AK Memmingen**

Auf der Grundlage vertraglicher Vereinbarungen wurde der Betriebsdienst und die Unterhaltung im entsprechenden Abschnitt auf den Freistaat Bayern übertragen. Der sechsstreifige Ausbau zwischen der AS Altenstadt und dem AK Memmingen wird von Bayern angemeldet. Eine Prüfung des verkehrlichen Bedarfs und der Möglichkeit von Zwischenlösungen ist seitens Baden-Württemberg nicht erfolgt.

### **3.3 A 8, Doppelanschluss bei Ulm**

Nach der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans können lediglich Knotenpunkte auf Bundesautobahnen (Autobahnkreuze und –dreiecke) als Einzelprojekte angemeldet werden. Da im vorliegenden Fall eine kommunale Straße mit einer Bundesautobahn verknüpft wird, ist eine Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan 2015 nicht möglich. Das Vorhaben ist außerhalb des Bundesverkehrswegeplans weiterzuverfolgen.

### **3.4 A 656, Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg**

Die A 656 zwischen Mannheim und Heidelberg stellt eine großräumige Verbindung dar. Der sechsstreifige Ausbau dieses Streckenzuges wird aufgrund der ausreichenden Streckenkapazität zunächst zurückgestellt und evtl. erst bei künftigen Fortschreibungen des BVWP berücksichtigt. Mittelfristig wird zunächst die durchgehende Anlage von Standstreifen auf diesem Streckenabschnitt verfolgt.

### **3.5 B 3, OU Kippenheim und OU Mahlberg**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste des Landes daher nicht enthalten. Zudem stellt die B 3 in den Ortsdurchfahrten von Kippenheim und Mahlberg keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Auch erfüllt sie mit einer Verkehrsstärke von 13.091 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 501 Fz/24h die Konzeptkriterien für eine Einzelmaßnahme nicht.

### **3.6 B 3, OU Achern Önsbach – Achern Fautenbach**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden auch nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Mit einer Verkehrsstärke von 15.521 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 5,0 % (773 Fz/24h) erfüllt die B 3 in der Ortsdurchfahrt von Achern-Önsbach und Achern-Fautenbach zwar die Konzeptkriterien für eine Einzelmaßnahme. Sie stellt jedoch keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die B 3 im genannten Streckenabschnitt soll nach Vorliegen weiterer Untersuchungen abgestuft werden

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste des Landes daher nicht enthalten.

### **3.7 B 3, Lückenschluss zwischen L 80 und K 9608**

Die Maßnahme ist bereits im Haushalts- und Finanzierungsprogramm der Bundesfernstraßen unter den geplanten Um-/Ausbaumaßnahmen > 3 Mio. € enthalten und wird somit nicht in die Maßnahmenliste des Landes für die Anmeldung aufgenommen.

### **3.8 B 3, OU Hirschberg-Großsachsen**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Zudem stellt die B 3 in der Ortsdurchfahrt von Großsachsen keine Hauptverkehrsachse dar. Auch erfüllt sie mit einer Verkehrsstärke von 13.280 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 1,8 % (237 Fz/24h) die Konzeptkriterien für eine Einzelmaß-

nahme nicht.

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste des Landes daher nicht enthalten.

### **3.9 B 3, B 535 bis L 594, vierstreifiger Ausbau zwischen Heidelberg und Wiesloch**

Der vierstreifige Ausbau der B 3 von Heidelberg bis Wiesloch-Nord ist zwar keine Hauptverkehrsachse, aber ein hochbelasteter Streckenabschnitt und daher in der Maßnahmenliste des Landes enthalten. Im Streckenabschnitt zwischen der B 535 und der L 723 wird eine Verkehrsstärke von bis zu 31.042 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 2,9 % (905 Fz) erreicht. Aufgrund der deutlichen Abnahme der Verkehrsstärke zwischen der L 594 (AS Wiesloch-Nord) und der L 723 (AS Wiesloch-Süd) mit 12.617 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 5,6 % (710 Fz/24h) ist der in der Stellungnahme geforderte Ausbau für diesen Abschnitt derzeit nicht vorgesehen.

### **3.10 B3, OU Schallstadt und OU Norsingen**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde-Liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Zudem stellt die B 3 in den Ortsdurchfahrten von Schallstadt und Norsingen keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Auch erfüllt sie mit einer Verkehrsstärke von 9.093 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 4,3 % (393 Fz/24h) die Konzeptkriterien für eine Einzelmaßnahme nicht.

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste des Landes daher nicht enthalten.

### **3.11 B 10, Ausbaumaßnahmen zwischen Stuttgart/Zuffenhausen (Friedrichswahl) und Stuttgart/Nord (Pragsattel)**

Die B 10 ist im anstehenden Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverkehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Das Vorhaben B 10, Stuttgart/Zuffenhausen (Friedrichswahl) - Stuttgart/N (Pragsattel), welches in der Baulast der Stadt Stuttgart liegt, wurde nicht in die Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Nach dem im Jahre 2012 erfolgten Ausbau der Bestandsstrecke besteht keine verkehrliche Notwendigkeit für einen Ausbau mehr.

### **3.12 B 10/B 27, Stadttunnel Zuffenhausen**

Die B 10/B 27 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverkehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 50.999 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 2.511 Fz/24h auf. Es wurden Lärmschutzmaßnahmen (Erhöhungen der Lärmschutzwände) durchgeführt. Die Luftmessstation Stuttgart-Zuffenhausen, die bis 2010 betrieben wurde, zeigte aufgrund ihrer Lage in der Nähe der B 10/B 27 erhöhte Werte gegenüber dem sonstigen städtischen Hintergrund beispielsweise an der Luftmessstation Stuttgart-Bad Cannstatt. Die Überdeckung/Untertunnelung der B 10/B 27 in Zuffenhausen ist im Flächennutzungsplan 2012 zwar als längerfristiges Entwicklungsziel vermerkt, wird jedoch im Entwurf des Verkehrsentwicklungsconzeptes der Stadt Stuttgart (VEK 2030) nicht mehr erwähnt. Bei Ausbaumaßnahmen auf anderen Abschnitten der B 10 ist darauf zu achten, dass es dadurch zu keinen Mehrbelastungen für den betroffenen Streckenabschnitt kommt.

### **3.13 B 10, Illingen – Enzweihingen**

Die B 10 stellt zwischen Illingen und Enzweihingen keine Hauptverkehrsachse, dafür aber einen hochbelasteten Streckenabschnitt dar. Die Verkehrsbelastung liegt bei 15.604 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 14,4 % (2.247 Fz/24h). Aus Kapazitätsgründen wird ein vierstreifiger Ausbau nicht für erforderlich erachtet. Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste des Landes daher nicht enthalten.

### **3.14 B 10, Nordtangente Karlsruhe, Ostteil und östlicher Westteil**

Im Ostteil ist der Abschnitt von der A 5 bis Elfmorgenbruchstraße bereits gebaut. Der restliche Teil wurde nicht in die Maßnahmenliste aufgenommen, da die Stadt Karlsruhe den Bau einer durchgängigen Nordtangente (Lückenschluss) als städtische Maßnahme nicht weiter verfolgt. Auch der Bundesrechnungshof hat sich kritisch zu dieser Maßnahme geäußert.

### **3.15 B 14 / L 1066, Beseitigung OD Sulzbach**

Die B 14 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 18.116 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil



von 1.229 Fz/24h auf. Allerdings werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren, nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.16 B 19 OU Gaildorf, nördlicher Abschnitt**

Die B 19 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 9.164 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 527 Fz/24h auf. Die Planung ruht aufgrund der bislang nachrangigen Einstufung. Das Vorhaben erfüllt die Konzeptkriterien nicht und ist in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans deshalb nicht enthalten. (Der südöstliche Abschnitt der Ortsumfahrung Gaildorf ist jedoch in der Maßnahmenliste enthalten (vgl. Ziffer 2.24).)

### **3.17 B 19, OU Untermünkheim**

Die B 19 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverkehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 14.186 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.155 Fz/24h auf. Allerdings werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren, auch nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.18 B 19, Ausbau Gaisbach-Süd bis Kreisgrenze/Schwäbisch Hall**

Die B 19 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Es sind keine Ortsdurchfahrten betroffen. Das Vorhaben ist in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten, da es nicht den Kriterien entspricht. Bis Gaisbach Süd ist der Ausbau bereits erfolgt. Daneben sind Überlegungen für einen dreistreifigen Ausbau vorhanden, die ggf. zu prüfen sind.

### **3.19 B 27, OU Hardheim**

Die Maßnahme ist im noch gültigen Bundesverkehrswegeplan 2003 enthalten. Die festgelegten Konzeptkriterien werden mit einem DTV-Wert 2010 von

13.010 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 6,6 % (862 Fz/24h) unterschritten. Die B 27 stellt in der Ortsdurchfahrt von Hardheim keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt.

Allerdings lässt sich im Verkehrsmonitoring 2011 und 2012 aufgrund der städtischen und gewerblichen Entwicklung eine deutliche Steigerung der Verkehrszahlen (DTV > 13.500 Kfz/24h, SV > 1.000 Fz/24h) erkennen.

Auf Grund der stark ansteigenden Tendenz bei den Verkehrszahlen wird die Maßnahme als Einzelmaßnahme in die Maßnahmenliste aufgenommen. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

### **3.20 B 27, Ausbau zwischen Mosbach und AS Heilbronn-Neckarsulm**

Die B 27 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverkehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von bis zu 28.375 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.587 Fz/24h auf. Der Abschnitt B 27, KP B 27/L 1095 - Bad Friedrichshall ist auf Grund der Trennung der ursprünglichen Bedarfsplanmaßnahme in zwei Abschnitte mit einem nur dreistreifigen Ausbau in diesem Abschnitt nicht im Maßnahmenpool zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans enthalten.

### **3.21 B 27, OU Kirchheim am Neckar**

Die B 27 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 17.496 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 850 Fz/24h auf. Allerdings werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.22 B 27, Verlegung im Bereich Ludwigsburg-Eglosheim**

Die B 27 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverkehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Allerdings werden nicht im bisherigen Bedarfsplan enthaltene Neubaumaßnahmen auch nicht in die Anmelde-Liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.23 B 27, Bad Friedrichshall bis A 6**

Im Rahmen der Anhörung wurde gefordert, ergänzend zum im Maßnahmenplan enthaltenen Abschnitt, den Abschnitt ab KP B 27/L 1095 bis Bad Friedrichshall-Mitte auszubauen. Auf Grund der Trennung der ursprünglichen Bedarfsplanmaßnahme in zwei Abschnitte mit einem nur dreistreifigen Ausbau in diesem Abschnitt ist das Vorhaben in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten.

### **3.24 B 28, OU Blaustein**

Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 liegt in der Ortsdurchfahrt von Blaustein bei 17.001 Kfz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 994Fz./Tag. Die B 28, Ortsumfahrung Blaustein erfüllt damit die Kriterien des Landeskonzeptes für eine Einzelmaßnahme (Blaustein 3).

Die sog. große Tunnellösung ist durch einen Bürgerentscheid im Jahre 1995 entstanden. Das Vorhaben sollte zunächst als Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahme außerhalb des Bedarfsplans weiterverfolgt werden und war daher nicht im Entwurf der Maßnahmenliste enthalten. Die Maßnahme wird als Ergebnis der Anhörung in die Maßnahmenliste aufgenommen. Die Bewertung im Rahmen der Priorisierung bleibt abzuwarten.

### **3.25 B 29, OU Pflaumloch und OU Trochtelfingen**

Die beiden Vorhaben waren irrtümlich nicht in der Maßnahmenliste enthalten. Das Kriterium für Einzelmaßnahmen ( $SV > 1.000$  Kfz/24h, Straßenverkehrszählung 2010) ist jedoch erfüllt. Bei der Regionalkonferenz am 25.04.2013 wurde mitgeteilt, dass die Vorhaben in die Maßnahmenliste des Landes aufgenommen werden. Die beiden Maßnahmen werden getrennt als einzelne Projekte in der Maßnahmenliste geführt.

### **3.26 B 29, Ausbau im Bereich der Röttinger Höhe**

Die B 29 soll im Bereich der Röttinger Höhe aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit ausgebaut werden. Der Bau soll aus Pauschalmitteln für Um- und Ausbau finanziert werden. Um- und Ausbauprojekte können nicht für den BVWP angemeldet werden.

### **3.27 B 29, OU Aufhausen und OU Bopfingen**

Die B 29 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Die Kriterien für Einzelmaßnahmen wären jedoch erfüllt. Allerdings werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten sind, nicht in die Anmelde-Liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.28 B 30, vierstreifiger Ausbau zwischen Bad Waldsee und Biberach, B 30 bei Bad Waldsee**

Die B 30 ist im anstehenden Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt auf dem Streckenzug Biberach – Bad-Waldsee zwischen rd. 11.200 Kfz/d und rd. 21.200 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil liegt dabei zwischen 8 % und 12 %.

Die aus den drei Bausteinen des Landeskonzeptes resultierende Maßnahmenliste wurde dahingehend überprüft, ob weiterhin ein verkehrlicher Bedarf vorhanden ist und ob durch eine Zwischenlösung (z. B. einen dreistreifigen Ausbau) im Gültigkeitszeitraum des BVWP 2015 auf einen zweibahnigen Ausbau verzichtet werden kann. Für die Gültigkeitsdauer des BVWP 2015 wird dabei für einen zweibahnigen Ausbau der B 30 nur zwischen Biberach (Jordanbad) und Hochdorf verkehrlicher Bedarf gesehen. Dieser Abschnitt soll deshalb vierstreifig ausgebaut werden. Für die übrigen Abschnitte ist vorgesehen, das bereits verfolgte Konzept mit einem abschnittswisen dreistreifigen Ausbau nördlich von Bad Waldsee bis Hochdorf fortzuführen. Dreistreifige Ausbauprojekte können nach derzeitigem Stand nicht für den BVWP 2015 angemeldet werden und sind daher nicht Bestandteil der Maßnahmenliste.

Die B 30 ist im anstehenden Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt auf der Ortsumgehung Bad-Waldsee 11.272 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 1.237 Kfz/24h.

Für die Gültigkeitsdauer des BVWP 2015 wurde für einen 2-bahnigen Ausbau der Ortsumgehung Bad-Waldsee im Zuge der B 30 aufgrund der ausreichenden Streckenkapazität kein verkehrlicher Bedarf gesehen. Auch bei einer möglichen Verknüpfung der B 30 mit der L 300 und der L 316 wird die vorhandene Streckenkapazität für die Gültigkeitsdauer des BVWP als ausreichend erachtet.

Die Ortsumfahrungen von Gaisbeuren und Enzisreute sind in der Maßnahmenliste des Landes enthalten (vgl. Ziffer 2.38).

### **3.29 B 30, OU Oberessendorf**

Der Durchschnittliche Täglicher Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt auf der B 30 im Bereich Oberessendorf 13.600 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 1.366 Fz/24h.

Die B 30 verläuft bisher schon in Ortsrandlage von Oberessendorf. Westlich der B 30 befindet sich ein Gewerbegebiet. Die Knotenpunkte sind ausreichend leistungsfähig.

Der aus den drei Bausteinen resultierende Maßnahmenpool wurde dahingehend überprüft, ob weiterhin ein verkehrlicher Bedarf vorhanden ist und ob durch eine Zwischenlösung (z. B. einen dreistreifigen Ausbau) im Gültigkeitszeitraum des BVWP 2015 auf einen zweibahnigen Ausbau verzichtet werden kann. Für die Gültigkeitsdauer des BVWP 2015 wurde aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung, der vorhandenen Streckenkapazität und der Ortsrandlage für eine zwei- oder einbahnige Ortsumfahrung von Oberessendorf kein verkehrlicher Bedarf gesehen. Es ist deshalb vorgesehen, das zwischen Oberessendorf und Hochdorf bereits verfolgte Konzept mit einem abschnittswisen dreistreifigen Ausbau nördlich von Bad Waldsee bis Oberessendorf fortzuführen. Dreistreifige Ausbauvorhaben können nach derzeitigem Stand nicht für den BVWP 2015 angemeldet werden und sind daher nicht Bestandteil der Maßnahmenliste.

### **3.30 B 31, dreistreifiger Ausbau zwischen Hinterzarten und Titisee und zwischen Friedenweiler und Löffingen**

Entsprechend der Vorgaben des Bundes kann ein dreistreifiger Ausbau (Ausbau im Bestand) nicht für den BVWP angemeldet werden. Die Maßnahme ist daher nicht in der Maßnahmenliste des Landes enthalten.

Außerhalb des Bedarfsplans ist ein Konzept für den dreistreifigen Ausbau der B 31 von Freiburg nach Donaueschingen vorhanden.

### **3.31 B 31, Ausbau zwischen Friedrichshafen und Landesgrenze**

Die B 31 zwischen Friedrichshafen und der Landesgrenze zu Bayern ist im Landeskonzept als hochbelastete Verkehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Das Landeskonzept wurde dahingehend überprüft, ob ein verkehrlicher Bedarf vorhan-

den ist und ob durch eine Zwischenlösung (z. B. einen dreistreifigen Ausbau) im Gültigkeitszeitraum des BVWP 2015 auf einen zweibahnigen Ausbau verzichtet werden kann. Das Land legt dabei besonderen Wert auf die Alternativen- und die Variantenprüfung, damit für das konkrete Verkehrsproblem angemessene, ressourcenschonende und nach Möglichkeit zeitlich absehbare Lösungen gefunden werden. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse war auf Fachebene zwischen Bayern und Baden-Württemberg der Bau von einzelnen dreistreifigen Abschnitten geplant. Dieses mit Bayern abgestimmte Verkehrskonzept ist für das Land Grundlage für die Entwicklung von Lösungen. Entsprechend der Vorgaben des Bundes kann ein dreistreifiger Ausbau nicht für den BVWP angemeldet werden.

### **3.32 B 32, OU Jungingen**

Der betrachtete Streckenzug stellt keine Hauptverbindungs- und keine Hauptverkehrsachse dar. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 12.436 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 777 Fz/24h auf.

Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgte nicht.

### **3.33 B 32, OU Burladingen**

Der betrachtete Streckenzug stellt keine Hauptverbindungs- und keine Hauptverkehrsachse dar. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 8.071 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 497 Fz/24h auf.

Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgte nicht.

### **3.34 B 32, OU Neufra-Gammertingen**

Der betrachtete Streckenzug stellt keine Hauptverbindungs- und keine Hauptverkehrsachse dar. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 8.815 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 549 Fz/24h auf.

Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgte nicht.

### **3.35 B 32, Ausbau zwischen neuer AS Wangen-Süd und B 12 bei Itzlings**

Nach der Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplans können Knotenpunkte auf Bundesautobahnen (Autobahnkreuze und –dreiecke) als Einzelprojekte angemeldet werden. Da dies im vorliegenden Fall nicht zutrifft, ist eine Anmeldung des AS Wangen-Süd für den Bundesverkehrswegeplan 2015 nicht vorgesehen.

Ein Ausbau der bestehenden Landes- und Kreisstraßen zwischen der A 96 und der B 12 im Zuge der B 32 in der Baulast des Bundes würde die Funktion einer Ortsumgehung übernehmen. Die B 32 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 18.628 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 659 Fz/24h auf. Allerdings werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen. Zudem verläuft die geforderte Trasse teilweise auf dem Gebiet des Freistaats Bayern. In der „Vorauswahl erwogener Projekte“ des Freistaats Bayern zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ist kein diesbezügliches Vorhaben enthalten.

### **3.36 B 33, BÜ-Beseitigung bei Espasingen**

Die Beseitigung des Bahnübergangs bei Espasingen ist eine Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und keine bedarfsplanrelevante Maßnahme. Sie ist in der Landesliste daher nicht enthalten.

### **3.37 B 33, OU Nußbach**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde-liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Die Verkehrsstärke der B 33 in der Ortsdurchfahrt von Nußbach beträgt 4.432 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 11,2 % (498 Fz/24h) und ist damit sehr schwach belastet.

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste des Landes daher nicht enthalten.

### **3.38 B 35, vierstreifiger Ausbau zwischen Germersheim und Karlsdorf**

Der Streckenabschnitt liegt nicht auf einer Hauptverkehrsachse und stellt keine großräumige Verbindung dar. Zwischen Karlsdorf (AS Bruchsal) und dem Knotenpunkt B 35/B 36/K 3531 ist die B 35 ein hochbelasteter Streckenabschnitt. Hier liegt die Verkehrsbelastung bei max. 26.046 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 12,2 % (3.178 Fz/24h). Die Verkehrsbelastung auf der B 35 zwischen dem Knotenpunkt B 35/B 36/K 3531 und Germersheim liegt bei max. 18.903 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 12,5 % (2.354 Fz/24h). Bezüglich der vorhandenen Kapazität wird für die Gültigkeitsdauer des BVWP 2015 kein verkehrlicher Bedarf für einen Ausbau des Streckenabschnittes gesehen.

### **3.39 B 35, Helmsheim**

Die B 35 stellt im Streckenabschnitt bei Helmsheim keine Hauptverkehrsachse dar, ist aber ein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Verkehrsbelastung liegt bei max. 17.502 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 14,0 % (2.452 Fz/24h). Bezüglich der vorhandenen Kapazität und der Verkehrssicherheit war die Bestandsstrecke in den letzten 10 Jahren unauffällig. Für die Gültigkeitsdauer des BVWP 2015 wird für diesen Streckenabschnitt daher kein verkehrlicher Bedarf für einen Neubau gesehen.

### **3.40 B 35/B293, vierstreifiger Ausbau der OU Bretten (Alexanderplatz – Abzweig B 293)**

Die Verkehrsbelastung auf der B 35 bei Bretten liegt gemäß der Straßenverkehrszählung 2010 bei 21.784 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 12,8 % (2.786 Fz/24h). Sie liegt jedoch nicht auf einer Hauptverkehrsachse. Aus Kapazitätsgründen wird daher ein vierstreifiger Ausbau derzeit nicht für erforderlich erachtet. Der Ausbau des Gölshausener Dreiecks (Doppelknoten B 35/ B 293/ B 294) wird derzeit geplant. Für die Umsetzung ist eine Finanzierung außerhalb des Bedarfsplans im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel vorgesehen.

### **3.41 B 37, OU Neckarsteinach**

Über die Aufnahme einer Ortsumfahrung der hessischen Stadt Neckarsteinach im Zuge der B 37 in den BVWP 2015 entscheidet das Land Hessen.



### **3.42 B 38a, neue Rheinbrücke südlich von Mannheim/Ludwigshafen**

Bereits in den Bedarfsplan 2003 wurde die Maßnahme nicht mehr aufgenommen, da der Bund dieser Verbindung wegen Ihrer Bedeutung als Lückenschluss im regionalen Straßennetz die Qualität einer Bundesfernstraße absprach. Inzwischen ist diese Rheinquerung wegen der betroffenen Naturschutzgebiete und der nahen Wohnbebauung von Altrip nicht mehr durchsetzbar.

### **3.43 B 39, OU Kirchhausen**

Die B 39 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 11.047 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 603 Fz/24h auf. Zudem werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten sind, auch nicht in die Anmelde-Liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen. Die B 39 soll nach Ausbau der A 6 abgestuft werden, die Maßnahme kann auch deshalb nicht in die Maßnahmenliste aufgenommen werden.

### **3.44 B 45, zweite Neckarbrücke in Eberbach**

Die B 45 bei Eberbach stellt keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Verkehrsbelastung beträgt 4.848 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 6,3 % (305 Fz/24h). Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgt nicht.

### **3.45 B 45, OU Hoffenheim und OU Zuzenhausen**

Die B 45 stellt in dem Ortsdurchfahrten von Hoffenheim und Zuzenhausen keine Hauptverkehrsachse dar, sie ist allerdings ein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Verkehrsbelastung liegt bei 14.149 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 3,0 % (426 Fz/24h). Bezüglich der vorhandenen Kapazität und der Verkehrssicherheit war die Bestandsstrecke aber in den letzten Jahren unauffällig. Da Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, nicht in die Anmelde-Liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen werden, sind die Maßnahmen in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.46 B 290, OU Blaufelden**

Das Vorhaben ist in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten, da es nicht den Kriterien entspricht.

Aufgrund von genannten abweichenden Verkehrszahlen wurden die Ergebnisse der SVZ nochmals überprüft: gemäß SVZ 2010 liegt der DTV im Zuge der B 290 im Jahresmittel nordwestlich von Blaufelden bei 3.283 Kfz/24h (Schwerverkehr (SV) 496 SV/24h) und südöstlich von Blaufelden bei 5.865 Kfz/24h (720 SV/24h). Die Kriterien des Landeskonzepts für Einzelmaßnahmen sind damit für Blaufelden weder beim DTV noch beim SV erfüllt.

Die Verkehrsuntersuchung des Regierungspräsidiums Stuttgart aus dem Jahr 2006 enthält zwar eine Verkehrsmenge von 25.730 Kfz/24h, dabei handelt es sich jedoch um keine gezählte Verkehrsmenge im Zuge der B 290, sondern um den aufsummierten Gesamtverkehr aller Straßen im Ort.

Im Zuge der B 290 wurde bei der Verkehrszählung zur o.g. Verkehrsuntersuchung am südöstlichen Ortsausgang am Donnerstag, den 28.09.2006 ein DTV von 8.009 Kfz/24h sowie ein SV von 1.218 SV/24h gezählt. Hierbei handelt es sich jedoch um Werte eines Werktages im September. Eine statistische Umrechnung auf das Wochenmittel und das Jahresmittel wurde in der Verkehrsuntersuchung nicht vorgenommen und würde deutlich niedrigere Werte ergeben. Im Sinne der Gleichbehandlung und eines fairen Verfahrens können nur die deutlich niedrigeren Werte der SVZ 2010 für die Beurteilung der Verkehrsstärke herangezogen werden.

### **3.47 B 290, OU Wallhausen**

Das Vorhaben ist in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten, da es nicht den Kriterien entspricht.

Aufgrund von genannten abweichenden Verkehrszahlen wurden die Ergebnisse der SVZ nochmals überprüft. Gemäß SVZ 2010 beträgt der DTV im Zuge der B 290 nördlich von Wallhausen 9.307 Kfz/24 h und der Schwerverkehr (SV) 801 Fz/24 h. In 2010 fanden keine Baumaßnahmen der Straßenbauverwaltung statt, die die Zählwerte der SVZ 2010 beeinflusst haben könnten.

Auch der Abgleich mit den Verkehrsmengen der SVZ 2005 (DTV 8.616 Kfz/24 h, SV 740 Fz/24 h) sowie der noch nicht amtlichen Zählung 2012 (DTV 9.620 Kfz/24h, SV 824 Fz/24 h) lässt keine Rückschlüsse auf Verkehrsmengen zu, die die Kriterien des Landeskonzepts für Einzelmaßnahmen von 13.500 Kfz/24h oder 1.000 Fz/24 h SV erreichen.

Die Verkehrszahlen nördlich von Wallhausen sind repräsentativ für die Ortsdurch-

fahrt. Eine Zählstelle südlich von Wallhausen Richtung A 6 existiert zwar nicht, ein Abgleich mit dem Verkehrsmonitoring aus 2010 der umliegenden klassifizierten Straßen lässt diesen Rückschluss aber zu. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat die Unfallzahlen der Jahre 2003 bis 2013 (bis 30.06.2013) ausgewertet. Demnach haben sich in diesem Zeitraum innerhalb der Ortsdurchfahrt Wallhausen 56 gemeldete Unfälle ereignet. Davon wurden 15 Unfälle dem Unfalltyp „Unfall im Längsverkehr“ zugeordnet. Insgesamt wurden 21 Personen verletzt, davon 5 Personen schwer. Der Unfall mit einem Getöteten hat sich vor dem Jahr 2003 ereignet. Einen Hinweis auf eine Unfallhäufungsstelle oder -linie gab die Polizeidirektion Schwäbisch Hall nicht.

### **3.48 B 290, OU Rot am See**

Die B 290 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 12.534 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 938 Fz/24h auf. Das Vorhaben ist in der Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten, da es nicht den Kriterien entspricht.

### **3.49 B 290, OU Lauda-Königshofen-Gerlachseim, Bahnübergangsbeseitigung**

Bahnübergangsbeseitigungen sind nicht Bestandteil des BVWP.

### **3.50 B 290, OU Bad Mergentheim – Edelfingen und OU Unterbalbach**

Die Maßnahmen sind bisher als B 290 Königshofen - Bad Mergentheim im Bedarfsplan enthalten. Sie wurden in den Entwurf zur Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans nicht aufgenommen, da sie im Hinblick auf die erforderlichen massiven Eingriffe in Natur- und Landschaft sowie die aktuelle Gesetzeslage zum Natur- und Landschaftsschutz nicht mehr durchsetzbar sind. Hieran ändert auch der Umstand nichts, dass die Verkehrsbelastung im betrachteten Streckenabschnitt der B 290 gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von bis zu 14.353 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 896 Fz/24h aufweist und somit die Kriterien des Landeskonzepts als Einzelmaßnahme erfüllt wären.

### **3.51 B 292, OU Oberschefflenz**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Zudem stellt die B 292 in der Ortsdurchfahrt von Oberschefflenz keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Verkehrsbelastung liegt bei 4.571 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 4,3 % (198 Fz/24h).

Die Maßnahme ist in der Landesliste daher nicht enthalten.

### **3.52 B 292, OU Sinsheim/Dühren und Angelbachtal/Eschelbach**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Zudem stellt die B 292 bei Sinsheim/Dühren und Angelbachtal/Eschelbach keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Verkehrsbelastung liegt bei 9.251 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 5,3 % (492 Fz/24h).

Die Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.53 B 292, OU Östringen**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Zudem stellt die B 292 bei Östringen keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Verkehrsbelastung liegt bei 13.437 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 4,8 % (641 Fz/24h).

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.54 B 294, OU Elzach-Süd**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Die B 294 stellt in der Ortsdurchfahrt Elzach keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Verkehrsbelastung liegt zwar bei 13.598 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 5,0 % (679 Fz/24h) und erfüllt zumindest

ein Kriterium für eine Einzelmaßnahme.

Die Verkehrssituation hat sich nach der Verkehrsfreigabe der Ortsumfahrung Elzach im Zuge der B 294 allerdings deutlich entspannt. Eine weitere Umfahrung von Elzach-Süd wird als nicht mehr notwendig erachtet.

### **3.55 B 296, OU Herrenberg-Oberjesingen**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen. Zudem stellt die B 296 bei Herrenberg - Oberjesingen keine Hauptverbindungsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Verkehrsbelastung im betrachteten Streckenabschnitt weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrs­zählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 4.935 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 232 Fz/24h auf. Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.56 B 297, bei Nürtingen**

In diesem Bereich sind nur Planungen bekannt, die als Maßnahmen nach dem Entflechtungsgesetz gebaut werden sollen, die jedoch nicht Bestandteil des BVWP sind.

### **3.57 B 297, OU Neckarhausen**

Die B 297 ist im betrachteten Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverkehrsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrs­zählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 20.543 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.450 Fz/24h auf. Allerdings werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren, nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.58 B 297, OU Reudern**

Das Vorhaben ist im aktuellen Bedarfsplan nicht enthalten.

Darüber hinaus liegt diese an keiner definierten Hauptachse gemäß dem Anmeldekonzept des Landes. Auch die erforderlichen Kriterien für Einzelmaßnahmen von mindestens 13.500 Kfz/24 h oder einem Lkw-Anteil von mindestens 1.000 Lkw/24 h sind nicht erfüllt. Nach der Straßenverkehrs­zählung 2010 liegt die Ver-

kehrbelastung in Reudern mit rund 13.400 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von 408 Lkw/24 h unter diesen Werten.

### **3.59 B 297, Kirchheim**

Die Verkehrsbelastung im betrachteten Streckenabschnitt der B 297 weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von bis zu 24.845 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.229 Fz/24h auf. Allerdings werden Ortsumfahrungen die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren, auch nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.60 B 297, OU Albershausen**

Die Verkehrsbelastung im betrachteten Streckenabschnitt der B 297 weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 13.507 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 611 Fz/24h auf. Allerdings werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten sind, auch nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.61 B 297, Göppingen – Rechberghausen, verkehrliche Verbesserungen in Rechberghausen**

Die Verkehrsbelastung im betrachteten Streckenabschnitt der B 297 weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 15.045 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 840 Fz/24h auf. Allerdings werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten sind, auch nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.62 B 297, OU Lorch**

Die Ortsumfahrung Lorch ist fertiggestellt.

### **3.63 B 312, OU Ochsenhausen, OU Edenbachen und OU Ringschnait**

Die Ortsdurchfahrt von Ochsenhausen ist mit 12.861 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 1.023 Fz/Tag (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) nach

der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010) belastet.

Damit erfüllt die B 312, Ortsumfahrung Ochsenhausen die Kriterien des Landeskonzeptes für eine Einzelmaßnahme (Baustein 3) und wurde in die Maßnahmenliste aufgenommen.

Die Ortsumfahrung Edenbachen ist in einer der Planungsvarianten der aktuell vorliegenden Planung Teil einer gemeinsamen Ortsumfahrung von Ochsenhausen und Edenbachen. Solange die Linie durch den Bund nicht bestimmt ist, wird das Land diese Variante nicht über die Maßnahmenliste zum BVWP ausschließen.

Die Ortsdurchfahrt von Ringschnait wäre somit die letzte und einzige im gesamten Abschnitt der B 312 zwischen Biberach-Jordanbad und der BAB A 7. Eine leistungsfähige Querverbindung, die durch den Wegfall des letzten Engpasses auf der Strecke zwischen den Achsen wesentlich gestärkt würde, stärkt auch die Bündlungsfunktion der großräumigen Achsen. Zudem steht sie in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der benachbarten Ortsumfahrung Ochsenhausen.

Die schon bisher im VB des geltenden BVWP enthaltenen Maßnahmen werden deshalb als Gesamtmaßnahme angemeldet.

### **3.64 B 312, OU Pfronstetten, OU Tigerfeld, OU Huldstetten**

Die B 312 ist im anstehenden Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt im betrachteten Streckenzug 4.069 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 455 Fz/24h. Die Verkehrsbelastungen sind vergleichsweise gering und liegen weit unter dem Landesdurchschnitt. Hinsichtlich vorhandener Kapazität und Verkehrssicherheit wird für die Gültigkeitsdauer des BVWP 2015 daher kein verkehrlicher Bedarf für die genannten drei Maßnahmen gesehen.

### **3.65 B 312, OU Zwiefalten**

Die B 312 ist im anstehenden Streckenabschnitt im Landeskonzept als Hauptverbindungsachse (Baustein 2) ausgewiesen. Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 beträgt im Bereich Zwiefalten 6.143 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 481 Fz/24h. Die Verkehrsbelastungen sind vergleichsweise gering und liegen weit unter dem Landesdurchschnitt. Hinsichtlich vorhandener Kapazität und Verkehrssicherheit wird für die Gültigkeitsdauer des BVWP 2015 daher kein verkehrlicher Bedarf für

einen Neubau gesehen.

### **3.66 B 312, OU Ahlen**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Zudem wären die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt, da die B 312 zwischen Riedlingen und Biberach keine Hauptverkehrsachse und kein hochbelasteter Streckenabschnitt ist. Die Ortsdurchfahrt von Ahlen ist mit 10.234 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 527 Fz./24h (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010) im landesweiten Vergleich unterdurchschnittlich belastet. Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.67 B 312, OU Göffingen und OU Hailtingen**

Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten waren, werden nicht in die Anmelde­liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Zudem wären die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt, da die B 312 zwischen Riedlingen und Biberach keine Hauptverkehrsachse und kein hochbelasteter Streckenabschnitt ist. Die B 312 ist in Göffingen und Hailtingen mit 5.537 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 556 Fz./24h (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010) im landesweiten Vergleich unterdurchschnittlich belastet. Die Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.68 B 313, Trochtelfingen – Engstingen**

Der betrachtete Streckenzug stellt keine Hauptverbindungs- und keine Hauptverkehrsachse dar. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 5.907 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 546 Fz/24h auf.

Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgt nicht.



### **3.69 B 313, Jungnau-Inneringen und OU Inneringen**

Die B 313 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Mit einem Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 von 3.749 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 355 Fz/24h ist die Verkehrsbelastung weit unter dem Durchschnitt in Baden-Württemberg.

Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgt nicht.

### **3.70 B 313, Meßkirch-Stockach und OU Krumbach**

Der betrachtete Streckenzug stellt keine Hauptverbindungs- und keine Hauptverkehrsachse dar. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 4.367 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 709 Fz/24h auf.

Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgt nicht.

### **3.71 B 415 / L 100, neuer Rheinübergang bei Schanau-Gerstheim**

Bislang liegen keine verkehrlichen Daten bzw. Untersuchungen vor, die den Bau eines neuen Rheinüberganges im Zuge der B 415/L 100 rechtfertigen würden.

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.72 B 462, Tunnel Baiersbronn**

Die Strecke liegt nicht auf einer Hauptverkehrsachse. Mit einer Verkehrsbelastung nach der Straßenverkehrszählung 2010 mit 12.115 Kfz/24h und 470 Lkw/Tag wird das Kriterium für eine Einzelmaßnahme nicht erfüllt.

Die Maßnahme ist in der Landesliste daher nicht enthalten.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Baiersbronn wird zunächst die Beseitigung des Bahnübergangs „Am Bahnhof“ als vordringlich angesehen. Diese Maßnahme wird außerhalb des Bundesverkehrswegeplans weiterverfolgt.

### **3.73 B 462, Tunnel Schwarzenberg**

Die Maßnahme liegt nicht auf einer Hauptverbindungs-/Hauptverkehrsachse. Mit einer Verkehrsbelastung (DTV 2010) von 4.740 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 595 Fz/24h wird das Kriterium für eine Einzelmaßnahme nicht erfüllt. Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste des Landes daher nicht enthalten.

### **3.74 B 462, Gaggenau: Rotherma Querspange bis Hördener Knoten**

Die Gesamtmaßnahme Rotenfels - Gaggenau/Mitte wird geteilt. Der Abschnitt Bad Rotenfels - Rotherma Querspange (4-spuriger Ausbau) mit einer Verkehrsbelastung von 31.700 Kfz/24h ist in der Landesliste enthalten.

Ab der Rotherma-Querspange gibt es eine deutliche Reduzierung in der Verkehrsbelastung, so dass von der Meldung eines 4-streifigen Ausbaus in diesem Bereich abgesehen wird.

Dieser Abschnitt ist in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.75 B 463, OU Bad Liebenzell**

Die Maßnahme liegt nicht auf einer Hauptverkehrsachse und erfüllt mit einer Verkehrsstärke von 10.921 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 3,8 % (410 Fz/24h) die Konzeptkriterien für eine Einzelmaßnahme nicht.

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.76 B 465, OU Lenningen**

Aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsbedeutung erfolgte in der aktuellen Bearbeitung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans eine Trennung der Maßnahme des Bedarfsplans 2003 OU „Owen und Lenningen“ in zwei Abschnitte (OU Owen und OU Lenningen).

Die B 465 ist im betrachteten Streckenzug weder als Hauptverbindungs- noch als Hauptverkehrsachse im Landeskonzept ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 10.570 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 749 Fz/24h auf. Da die Ortsumfahrung Lenningen nicht den Kriterien entspricht ist sie in der Maßnahmenliste zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans nicht enthalten.

### **3.77 B 465, Bad-Urach – OU Seeburg**

Der betrachtete Streckenzug stellt keine Hauptverbindungs- und keine Hauptverkehrsachse dar. Die Verkehrsbelastung weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 6.138 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 584 Fz/24h auf.

Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgt nicht.

### **3.78 B 465, OU Münsingen**

Der betrachtete Streckenzug stellt keine Hauptverbindungs- oder Hauptverkehrsachse im Sinne des Landeskonzeptes dar. Die Verkehrsbelastung in Münsingen weist gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 11.944 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 764 Fz/24h auf.

Damit werden die Kriterien des Landeskonzeptes nicht erfüllt und eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgt nicht.

### **3.79 B 465, OU Ehingen**

B 465, Ortsumfahrung Ehingen, erfüllt mit einer durchschnittlichen täglichen Schwerverkehrsbelastung von 1.114 Fz./24h ein Kriterium für Einzelmaßnahmen des Landeskonzeptes. Sie wurde daher in die Maßnahmenliste aufgenommen.

### **3.80 B 465, OU Warthausen**

Die Ortsdurchfahrt Warthausen weist gemäß der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 des Bundes eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 7.270 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von 305 Fz/24h auf. Zur Ermittlung wurde ein Schätzverfahren angewandt. Der DTV der nächstgelegenen Zählstelle nördlich von Warthausen beträgt gemäß der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 8.604 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsaufkommen von 475 Fz/24h. Die Kriterien des Landeskonzeptes werden nicht erfüllt. Eine Aufnahme in die Maßnahmenliste erfolgte daher nicht.

### **3.81 B 465, OU Ingerkingen**

Die erneute Prüfung der Verkehrszahlen hat bestätigt, dass die Ortsdurchfahrt von Ingerkingen mit 7.061 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von 556 Fz/Tag (Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) nach der Bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010) belastet ist. Der betrachtete Streckenzug stellt keine Hauptverbindungs- und keine Hauptverkehrsachse dar.

Damit erfüllt die Ortsumfahrung Ingerkingen nicht die Kriterien des Landeskonzeptes und ist in der Maßnahmenliste nicht erhalten.

### **3.82 B 466, OU Böhmenkirch**

Die Ortsumfahrung von Böhmenkirch liegt an keiner definierten Hauptachse gemäß dem Anmeldekonzept des Landes. Auch die erforderlichen Kriterien für Einzelmaßnahmen von mindestens 13.500 Kfz/24 h oder einem Lkw-Anteil von mindestens 1.000 Lkw/24 h sind nicht erfüllt. Nach der Straßenverkehrszählung 2010 liegt die Verkehrsbelastung je nach Abschnitt mit rund 5.000 bis 8.900 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von 492 bis 876 Lkw/24 h unter diesen Werten. Damit erfüllt die Ortsumfahrung Böhmenkirch die Kriterien des Landeskonzeptes nicht und ist in der Maßnahmenliste nicht erhalten.

### **3.83 B 466, OU Süßen**

Die Maßnahme ist in bereits Bau.

### **3.84 B 466, OU Söhnstetten**

Die Verkehrsbelastung im betrachteten Streckenabschnitt der B 466 weist gemäß der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2010 einen Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) von 4.951 Kfz/24 mit einem Schwerverkehrsanteil von 492 Fz/24h auf. Zudem werden Ortsumfahrungen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren, auch nicht in die Anmelde-Liste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

Auch stellt die B 466 bei Söhnstetten keine Hauptverkehrsachse dar und ist kein hochbelasteter Streckenabschnitt. Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.85 B 466, dreistreifiger Ausbau westl. von Heidenheim zw. K 3014 und L 1163**

Vorhaben mit einem dreistreifigen Ausbau kommen gemäß den Vorgaben des BMVBS für eine Anmeldung zum BVWP nicht in Betracht.

### **3.86 B 492, Ausbau zwischen Brenz und Hermaringen**

Die Maßnahme ist nicht in der Maßnahmenliste enthalten, da eine Realisierung als Um- und Ausbaumaßnahme vorgesehen ist.

### **3.87 B 500, Tieflage Häusern**

Die Maßnahme liegt nicht auf einer Hauptverkehrsachse und erfüllt mit einer Verkehrsstärke von 5.864 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 6,6 % (388 Fz/24h) die Konzeptkriterien für eine Einzelmaßnahme nicht.

Die Maßnahme ist in der Maßnahmenliste daher nicht enthalten.

### **3.88 Nord-Ost-Ring Stuttgart**

Der Bau eines Nordoststrings als Bedarfsplanmaßnahme des Bundes in Form einer großräumigen Umfahrung Stuttgarts ist aus rechtlichen, ökologischen und politischen Gründen nicht realistisch und daher in der Maßnahmenliste nicht enthalten.

### **3.89 Großräumige vierstreifige Umfahrung von Stuttgart (Kirchheim-Schorndorf-Mundelsheim)**

Ortsumfahrungen und andere neue Neubaumaßnahmen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren, werden nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

### **3.90 Filderauffahrt**

Neubaumaßnahmen, die bislang nicht im Bedarfsplan enthalten waren, werden nicht in die Maßnahmenliste des Landes zur Fortschreibung des BVWP neu aufgenommen.

## 4 Priorisierung

### 4.1 Zweck der Landespriorisierung

Vor dem Hintergrund der erheblichen Unterfinanzierung des Bedarfsplans will das Land durch die Bewertung der Maßnahmen eigene Schwerpunktsetzungen festlegen und nachvollziehbar belegen. Angesichts knapper Ressourcen ist eine Priorisierung zwingend. Eine solche Priorisierung wurde bereits bei der Bedarfsplanerstellung 2003 vom Bund gefordert, aber vom Land damals nicht angegangen. Zudem dient die Priorisierung der Festlegung, an welchen Maßnahmen bis zur endgültigen Verabschiedung des kommenden BVWP vorrangig weiter geplant werden soll.

### 4.2 Gewichtung der Priorisierungskriterien

Die Gewichtung ist an den planerischen Zielen und Wirkungen der Maßnahmen getrennt nach den unterschiedlichen Priorisierungsgruppen ausgerichtet.

Ziele von **Ausbaumaßnahmen** sind:

die Kapazität zu erhöhen. Das bestehende Kapazitätsproblem wird über das Kriterium **Verkehrsfluss** abgebildet und beurteilt.

die **Verkehrssicherheit** zu erhöhen.

Eine Verbesserung der Situation für die AnwohnerInnen wird mittelbar erreicht, weil nach der baulichen Erweiterung eines Streckenabschnitts vorgeschriebene Lärmgrenzwerte einzuhalten sind.

Wichtige Gründe für den Bau von **Ortsumfahrungen** sind:

**Entlastung der AnwohnerInnen** (Entlastung bzgl. Lärm und Abgasen, Entlastung der Ortsdurchfahrt hat auch städtebauliche Relevanz)

Steigerung der **Verkehrssicherheit** (innerörtliche Verkehrssicherheitsprobleme entschärfen)

Ggf. spielen auch Kapazitätsprobleme (Verkehrsfluss) eine Rolle (z.B. sofern Engstellen vorhanden sind oder an Kreuzungen Kapazitätsprobleme existieren)

Im Vergleich zu einer Ausbaumaßnahme ergibt sich ein wesentlich größerer Eingriff mit einer entsprechenden Neuzerschneidung. Dies ist bei der Gewichtung besonders zu beachten.

Für alle Vorhaben sind die Gesamtkosten der Maßnahme gleichermaßen ein wesentliches Beurteilungskriterium. Weitere Informationen zur geplanten Priori-

sierung finden sie auf der Homepage des MVI (<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/118800/>).

#### **4.3 Keine Bewertung planfestgestellter Projekte**

Es ist vorgesehen, die bereits planfestgestellten Maßnahmen an Bundesfernstraßen dem Bund mit Hinweis auf die bereits 2012 durchgeführte Priorisierung der baureifen Bundesfernstraßenprojekte zu melden. Eine erneute Priorisierung ist nicht vorgesehen.

#### **4.4 Kriterium Netz- und Verbindungsfunktion**

Die Netzfunktion von Streckenabschnitten bildet das Grundgerüst des Landeskonzepts und bildet sich in den Bausteinen 1 und 2 ab. Damit kommt der Netzfunktion eine grundsätzliche Bedeutung als wesentliche Eingangsgröße für die Aufnahme in den Maßnahmenpool zu; sie ist damit ausreichend berücksichtigt. Eine nochmalige und damit doppelte Verwendung ist fachlich nicht angezeigt. Durch Verzicht auf das Kriterium Netzfunktion bei der Priorisierung ist es für die in der Anmeldeliste enthaltenen Projekte im weiteren Verfahren nicht relevant, ob diese einer Achse zugerechnet werden oder nicht (vgl. Ziffer 1.2).

#### **4.5 Kriterium Wirtschaft**

Mögliche Definitionen eines Kriteriums Wirtschaft wären:

1. Maßnahmen in Regionen als dringlich einzustufen, um wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.
2. Maßnahmen in Regionen als dringlich einzustufen, um wirtschaftlich starke Regionen zu erhalten.

Beide Definitionen wären denkbar, widersprechen sich jedoch und führen nicht zu einer Differenzierung von Projekten im Vergleich.

Zudem sind für die Bewertung der Steigerung der Wirtschaftskraft von Regionen innerhalb Baden-Württembergs durch den Neubau von einzelnen Straßenprojekten entsprechende Daten nicht verfügbar. Die Standortwahl von Wirtschaftsunternehmen hängt von vielen Faktoren ab. Um zu Beurteilungen in diesem Themenfeld zu kommen, wären wesentlich großräumigere Betrachtungsebenen sowie die Analyse von komplexen Wirkzusammenhängen (z.B. multimodale Erreichbarkeit) erforderlich.

#### **4.6 Kriterium ÖPNV als Alternativen, Rückbaupotenzial**

Im Rahmen der durchzuführenden Priorisierung ist es nicht leistbar, die Qualität des ÖPNV-Angebots einzelner Kommunen zu erheben und zu bewerten. Eine Umfahrungslösung nimmt zudem den Durchgangsverkehr auf, während der ÖPNV zumindest auch die Binnenverkehre verteilt. Eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung ist im Rahmen der Priorisierung sowohl methodisch als auch im Hinblick auf verfügbare Ressourcen vom Land nicht durchführbar. Bei der Meldung gegenüber dem Bund wird das Land aber auf zu erwartende Wechselwirkungen bei gleichzeitigem Ausbau von parallelen Straßen- und Schienenwegen hinweisen. Verlagerungspotentiale gilt es zu prüfen und ggf. Konsequenzen zu ziehen. Eine mögliche Rückbauplanung einer entlasteten Ortsdurchfahrt liegt in der hoheitlichen Zuständigkeit der jeweiligen Gemeinde und wird meist dann begonnen, wenn die Umsetzung einer Neubaumaßnahme absehbar ist. Dies im Rahmen der Priorisierung zu fordern, ist für die Priorisierung nicht zielführend.

#### **4.7 Würdigung des ländlichen Raums**

Die Anwendung des Bausteinekonzepts auf die Maßnahmen des Bedarfsplan 2003 ergibt, dass sich ca. ein Drittel der Maßnahmen im Ländlichen Raum und ländlichen Verdichtungsraum (Definition nach dem Landesentwicklungsplan 2002) befinden. Dies entspricht in etwa auch der Verteilung der Bevölkerung. Damit ist der Ländliche Raum bezogen auf die Einwohnerverteilung nicht unterrepräsentiert. Ähnliche Ergebnisse werden auch im Rahmen der Priorisierung erwartet. Im Übrigen erschließen die z.T. autobahnähnlichen Bundesstraßen den Ländlichen Raum. Sie werden bei der Mittelverteilung vom Bund wie Autobahnen behandelt.

#### **4.8 Kriterium Tourismus oder Luftkurort**

Ein Kriterium Tourismus oder Luftkurort ist nicht zielführend, da ein Vielzahl von Faktoren für einen funktionierenden Tourismusbetrieb bzw. einen Luftkurort verantwortlich sind. Der Ausbau oder Neubau einer Straße ist dabei nur ein Faktor unter vielen.



#### **4.9 Forderung Topographiezuschlag**

Die Gesamtkosten einer Maßnahme hängen auch noch von anderen Faktoren ab, z. B. in welchen Naturraum sich die Planung befindet, Baugrundverhältnisse, Wasserschutzgebiete etc. Insofern ist die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit die zielführende Betrachtungsweise. Gegenüber dem BMVBS weist das MVI im Zuge der anstehenden Mittelverteilungen zwischen den Bundesländern auf die topographischen Besonderheiten hin.

#### **4.10 Nutzen-Kosten-Analyse**

Die Nutzen-Kosten-Analyse des Bundes wird voraussichtlich erst im Ende 2014 vorliegen. Eine Berücksichtigung im Rahmen der Landespriorisierung ist somit nicht möglich, weshalb in die vom Land vorgenommene Priorisierung nur die Kosten einfließen; der Nutzen der Vorhaben wird über die anderen Kriterien abgedeckt.

#### **4.11 Lärm- und Schadstoffbelastung Kriterium Mensch: tatsächliche Anzahl Betroffener berücksichtigen, Neubelastung betrachten**

Für die Beurteilung der Maßnahmen in ihrer Wirkung auf den Menschen wird die LärmKennZiffer (LKZ) bezogen auf  $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$  je Kilometer Bestandstrecke herangezogen. Die LKZ beschreibt die Lärmbetroffenheit, indem sie die Anzahl der betroffenen Personen mit dem Maß der für diese Betroffenen errechneten Richtwertüberschreitung multipliziert. Ziel ist es, durch die Maßnahme eine möglichst hohe Zahl an Lärmbetroffenen mit entsprechenden Richtwertüberschreitungen im Bestandsnetz je Kilometer zu entlasten.

Die Neuverlärmung durch die Maßnahmen kann im Rahmen der Priorisierung nicht beurteilt werden, da entsprechende Datengrundlagen fehlen und eine quantitative Abschätzung der Verlagerungswirkung in den teilweise komplexen städtischen Netzen zu ungenau ist. Zudem sind bei Neu- und Ausbaumaßnahmen Lärmvorsorgewerte zu beachten.

Bei den Luftschadstoffen wird bei der Gruppe der Neubaumaßnahmen geprüft, ob in Kommunen, in denen ein Vorhaben erwogen wird, Grenzwertüberschreitungen von Luftschadstoffen gemessen wurden (nur amtliche Messungen), und in der Folge ein Luftreinhalteplan erstellt worden ist. In diesem Fall wird ein Zusatzpunkt beim Kriterium Wirkung Mensch vergeben. In Baden-Württemberg sind derzeit für

26 Kommunen Luftreinhaltepläne erarbeitet worden. Die maximal erreichbare Punktzahl für das Kriterium „Mensch“ ist auf 5 Punkte beschränkt.

#### **4.12 Kriterium Verkehrssicherheit**

Das zugrunde zulegende Sicherheitspotenzial ist als Bewertungskriterium geeignet, um Maßnahmen unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit in einer ausreichend genauen Detaillierung miteinander zu vergleichen. Weitergehende Unfallanalysen (regionale Besonderheiten, Zusammensetzung des Fahrerkollektivs auf einzelnen Streckenabschnitten) sind auf dieser Bewertungsebene unter Berücksichtigung des Aufwandes der Untersuchung und im Hinblick auf den zu erwartenden Nutzen nicht zielführend. Die vorgeschlagenen alternativen Maßnahmen werden im Einzelfall zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit bereits umgesetzt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Bewertung der Sicherheit eines von fünf Kriterien und die Verbesserung derselben eine von mehreren beabsichtigten Wirkungen einer Maßnahme ist.

#### **4.13 Berücksichtigung von Flaschenhälsen**

Es werden jeweils verkehrswirksame Abschnitte zum Bau vorgesehen. Weiterhin bestehende Verkehrsprobleme konkurrieren als Maßnahmen mit anderen erwogenen Maßnahmen.

#### **4.14 Kriterium Klimaschutzziele**

Im Rahmen der Anhörung wurde die Berücksichtigung eines Kriteriums Klimaschutzziele gefordert. Dies ist jedoch im Rahmen der Priorisierung schwer abbildbar. Mit der Verlagerung des Schwerpunktes von Aus- und Neubau in Richtung Erhalt des Straßennetzes wird dem Ziel des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit Rechnung getragen. Gleichwohl muss der Bund verkehrsträgerübergreifend die Maßnahmen prüfen und Verlagerungspotentiale ausschöpfen.

## **5 Sonstige Themen**

### **5.1 Umstufung L1115 zur B 29**

Bisher wurden Gespräche auf Arbeitsebene zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Straßenbauverwaltung des Landes geführt. Die Gespräche sind noch nicht abgeschlossen, einen konkreten Zeitplan für eine mögliche Umstufung gibt es daher noch nicht. Auf die Ziffer 2.35 wird verwiesen.

### **5.2 Positionierung des MVI zur Maut**

Angesichts der permanenten Unterfinanzierung Straße, Schiene, Wasserstraße in Höhe von jährlich mind. 7,2 Mrd. € (allein beim Erhalt inkl. nachholender Sanierung), davon allein 4,7 Mrd. € bei der Straße (Stand 2012) bei den Baulastträgern Bund, Länder und Kommunen bedarf es einer politischen und gesamtgesellschaftlichen Diskussion zur auskömmlichen Finanzierung vorrangig des Erhalts und Betriebs der Bestandsnetze in Deutschland. Um weitere volkswirtschaftliche Schäden zu vermeiden und den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht zu gefährden, muss es Aufgabe einer verantwortungsbewussten Verkehrs- und Gesellschaftspolitik sein, die Unterfinanzierung auszugleichen.

Die zukünftige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung erfordert weiter eine eindeutige Verantwortung der öffentlichen Hand für diesen Bereich der Daseinsvorsorge. Der Bericht der Daehre-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastruktur“ ruft daher die zunächst naheliegenden Änderungsmöglichkeiten auf, wie die Hebung von Einsparpotentialen im gegenwärtigen System, eine Erhöhung des Anteils für den Verkehrssektor aus den Einnahmen der Mineralölsteuer sowie eine bedarfsgerechte Erhöhung der Haushaltsansätze für den Verkehr.

Der Bericht wertet auch ausländische Finanzierungs- und Steuerungsformen aus und untersucht in diesem Zusammenhang vertieft Fonds-Modelle sowie Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. Modelle der Nutzerfinanzierung werden im Bericht in Anlehnung an einschlägige Vorgaben der EU erörtert und mit ihren rechtlichen, finanziellen und gesellschaftlichen, darunter auch sozialen Auswirkungen dargestellt. Voraussetzung jeglicher Nutzerfinanzierung muss eine strikte Zweckbindung der Mittel sein. Damit verbunden ist die Forderung, den steuerfinanzierten Anteil an den Kosten für Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur mindestens

konstant zu halten und zusätzliche Nutzerfinanzierungsquellen zu heben.

### **5.3 Einstufung in die Dringlichkeitskategorie**

In zahlreichen Schreiben wurde gefordert, verschiedene Projekte in die Dringlichkeitskategorien Vordringlicher Bedarf Plus oder Vordringlicher Bedarf einzustufen. Diese Einstufung liegt nicht im Einflussbereich des Landes, sondern erfolgt durch den Bund nach seiner Bewertung der von den Ländern angemeldeten Projekte. Auf die Internetseite des Bundes wird verwiesen:

<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan-2015-konsultationsverfahren-grundkonzeption.htm>.

### **5.4 Mittelverteilung 70/30**

Das BMVBS hat die Investitionsmittelverteilung bereits im aktuell gültigen Investitionsrahmenplan (IRP) 2011-2015 ganz deutlich mit 67% zugunsten der Autobahnen ausgelegt. In der Gruppe dieser Autobahnen sind die autobahnähnlichen Bundesstraßen, wie im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 2003 auch, nicht enthalten. Im Entwurf der Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde der Anteil geringfügig auf 70% erhöht. Allerdings werden dabei die autobahnähnlichen Bundesstraßen erstmals den Autobahnen zugeordnet. Damit werden die klassischen Bundesstraßen, also i.d.R. Ortsumfahrungen mit insgesamt 2 Fahrstreifen, im Ergebnis gegenüber der Mittelverteilung im IRP gestärkt.

Im Hinblick auf das Verhältnis der Verteilung der Investitionsmittel von 70 % zu 30 % wurde in den Regionalkonferenzen und in mehreren Stellungnahmen der Wunsch nach einer Mittelverteilung im Verhältnis 50/50 geäußert und auf die große Bedeutung der Bundesstraßen für die Erschließung des Ländlichen Raums in Baden-Württemberg hingewiesen.

Zu berücksichtigen ist allerdings, dass der Neu- und Ausbau von Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen bundesweit im Mittel gut doppelt so hohe Kilometerkosten verursacht wie der Bau von 2-streifigen Bundesstraßen (i.d.R. Ortsumfahrungen). Daher bedeutet eine Aufteilung des Finanzvolumens 70 % zu 30 %, dass etwa gleich viel Streckenlänge an Ortsumfahrungen wie an Autobahnen finanziert werden kann. Weiter zu berücksichtigen ist, dass ein sehr großer Teil der Verkehrsprobleme und der Stautunden auf den Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen zu finden ist und dass Wirtschaft und Verbände

sowie BerufspendlerInnen diese Verkehrsprobleme bemängeln. Der Ausbau staubelasteter Strecken vermindert Verkehrsprobleme auf Ausweichstrecken im Ländlichen Raum.

Das Land wird sich wie auf den Regionalkonferenzen zugesagt für eine bedarfsge- rechte Mittelbereitstellung für klassische Bundesstraßen einsetzen. Die Entschei- dung über die Mittelverteilung trifft letztlich jedoch der Bund.

## **5.5 Dringlichkeitskategorie VB+**

Es wurde im Rahmen der Anhörung die Frage gestellt, welche Projekte für die Dringlichkeitskategorie VB+ in Frage kommen.

Nach dem Entwurf der Grundkonzeption des Bundes kommen hierfür Vorhaben an Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen in Frage, die einer Auflö- sung/starken Minderung von Engpässen dienen, keine hohe Umweltbetroffenheit und ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Autobahnähnlich sind gemäß der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen des Bundes alle Straßen, die mehr- streifige Fahrbahnen je Richtung, höhenungleiche Anschlussstellen und eine bau- liche Mitteltrennung der Fahrtrichtungen aufweisen und nur für den schnellen Kfz- Verkehr vorgesehen sind. Mit der Anmeldung von Straßenbaumaßnahmen sollen alle Länder insoweit angeben, wie die neue Maßnahme künftig gestaltet sein könnte. Anhand dieses Vorschlages erfolgt die Zuordnung zu den Gruppen „Auto- bahnen“ bzw. „autobahnähnliche Bundesstraßen“, nicht anhand der Gestaltung der bestehenden Strecke.

## **5.6 Finanzmittelausstattung**

Der Bericht der Daehre-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastruktur“ hat das enorme Finanzierungsdefizit zur Unterhaltung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße in Höhe von 7,2 Mrd. Euro jährlich belegt. Ein fortschreitender Substanzverlust der Verkehrsinfrastruktur stellt eine ernsthafte Gefährdung für den Wirtschaftsstandort Deutschlands bzw. auch Baden-Württembergs dar. Es wird daher als erforderlich erachtet, eine ergebnisoffene Debatte über eine bedarfsge- rechte Finanzierung anzustoßen. Ausgehend von den bereits bestehenden Ele- menten der Nutzerfinanzierung (bspw. Maut für schwere LKWs, Einführung emis- sionsabhängiger Trassengebühren auf Schienenwegen) soll die bei der Verkehrs- ministerkonferenz (VMK) am 11. April 2013 eingesetzte Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ die Umsetzungschancen der von der Daehre-

Kommission untersuchten Instrumente bzw. Instrumentenkombinationen unter Einbeziehung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Verträglichkeit erörtern. Baden-Württemberg ist in dieser Kommission durch Minister Hermann vertreten.

Rad- und Fußwege sind nicht Gegenstand des Bundesverkehrswegeplanes. Die Finanzierung von Radwegen an Bundesfern- und Bundeswasserstraßen wird lediglich nachrichtlich im Bundesverkehrswegeplan erwähnt, aber mit der Planung der Bundesverkehrswege nicht formal oder tatsächlich verknüpft. Gleiches gilt für die Zuschüsse des Bundes für Verkehrsinvestitionen in den Kommunen (GVFG), Schieneninvestitionen aus Regionalisierungsmitteln sowie Zuschüsse für den Ausbau des Kombinierten Verkehrs.

Das Land Baden-Württemberg erhöht die Finanzmittel, die für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Dies betrifft sowohl die Eigenmittel als auch den Anteil der Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen die aus Mitteln finanziert werden, die dem Land vom Bund im Rahmen des Entflechtungsgesetzes bereitgestellt werden.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass auch der Bund und die Kommunen die Finanzmittelausstattung im Bereich Fuß- und Radverkehr verbessern.

## **5.7 Projekte mit Planfeststellungsbeschlüssen**

Einige Beiträge bezogen sich die Frage, wie vorhandene Planungsfeststellungsbeschlüsse gewürdigt werden. Das MVI hat hierzu bereits in den Regionalkonferenzen bekannt, dass alle Projekte mit Planfeststellungsbeschlüssen vom Land als gesetzt gelten und für den BVWP 2015 angemeldet werden.

## **5.8 Verkehrsinfrastrukturbericht**

Basis jeder weiteren (Investitions-) Entscheidung des Landes muss eine verlässliche Analyse der bestehenden und Prognose der zukünftigen Verkehrsmengen und -anforderungen sein, um zielgerichtet in bestehende und - wo erforderlich - zukünftige Infrastrukturen zu investieren. Vertiefende Kenntnisse über den künftigen Umfang des Güter- und Personenverkehrsaufkommens sollen geeignete Möglichkeiten zur Steuerung eröffnen.

Eine dauerhafte Akzeptanz des Finanzbedarfs der Verkehrsinfrastruktur wird daher über periodisch anzufertigende Infrastrukturzustands- und -leistungsberichte angestrebt.

## **Lärmschutz bei temporärer Seitenstreifenfreigabe**

Am Beispiel der temporären Seitenstreifenfreigabe an der A 81 bei Ludwigsburg wurde sowohl bei der Regionalkonferenz als auch in den Stellungnahmen zur Maßnahmenliste die Frage angesprochen, ob bei temporären Seitenstreifenfreigaben ein Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Die Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe im Zuge der BAB A 81 zwischen den Anschlussstellen Stuttgart-Zuffenhausen und Ludwigsburg-Nord wurde vom BMVBS als „erheblicher baulicher Eingriff“ eingestuft. Die Lärmzunahme infolge der prognostizierten Verkehrszunahme fällt geringer als 3 dB (A) aus. Im vorliegenden Fall besteht daher Anspruch auf Lärmvorsorge nach 16. BImSchV für Gebäude, an denen der Beurteilungspegel 70 dB (A) tagsüber oder 60 dB (A) überschreitet bzw. diese Werte schon überschritten sind. Zugleich werden die maßgebenden Auslösewerte für eine Lärmsanierung an zahlreichen Immissionsorten überschritten, so dass diese in die Planung der Lärmschutzmaßnahmen mit einbezogen werden.

Derzeit ist die lärmtechnische Behandlung einer temporären Seitenstreifenfreigabe mit dem BMVBS im Einzelfall abzustimmen. Es bestehen jedoch Bestrebungen, eine bundesweite Vereinheitlichung herbeizuführen. Das an der BAB A 81 verfolgte Lärmschutzkonzept erfüllt die voraussichtlich künftig geltenden Anforderungen.

### **5.9 Geforderte Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Ludwigsburg**

Für den am stärksten belasteten Streckenabschnitt der A 81 zwischen den Anschlussstellen Stuttgart-Zuffenhausen und Ludwigsburg-Nord ist als betriebliche Maßnahme die temporäre Freigabe der Seitenstreifen zu den Hauptverkehrszeiten geplant. Diese dient in erster Linie der Verstärkung und Harmonisierung des heutigen Autobahnverkehrs.

Nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung besteht bei einem achtstreifigen Ausbau der A 81 ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Im Falle der temporären Seitenstreifenfreigabe besteht zwar grundsätzlich kein Anspruch auf Lärmvorsorge, allerdings sind in Asperg und in Eglosheim ergänzende Lärmschutzmaßnahmen möglich. Die vorhandenen Lärmschutzwände sollen auf ca. 6 - 8 m erhöht werden. Darüber hinaus ist auf der gesamten Betriebsstrecke der Einbau eines lärmoptimierten Splittmastixasphaltes vorgesehen. Dadurch werden die Lärmpegel auch in Ludwigsburg-Pflugfelden und in Möglingen wirksam reduziert.

## **5.10 Forderung nach Bundesratsinitiative zur Nachfolgeregelung des GVFG**

Mit dem Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Aufbauhilfe“ und Änderung weiterer Gesetze (Ausbauhilfegesetz) erfolgt eine Änderung des Entflechtungsgesetzes dahingehend, dass die Finanzhilfen des Bundes für „Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ ab dem 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2019 jährlich weiterhin einen Betrag von 1 335 500 000 Euro aus dem Haushalt des Bundes zur Verfügung gestellt wird.

Darüber hinaus hat der Bundesrat auf Initiative von Baden-Württemberg im Jahr 2013 die Verlängerung des GVFG bis 2039 beschlossen. Der Bundestag hat diesen Beschluss nicht mehr bearbeitet, so dass der neue Bundestag erneut vom Bundesrat zur Beschlussfassung aufgefordert werden muss.

## **5.11 Kostenschätzung**

Sowohl in den Regionalkonferenzen als auch in einigen Stellungnahmen wurde angemahnt, dass die in der am 19.03.2013 auf der Internetseite des MVI veröffentlichten Liste teilweise veraltete Kostenschätzungen enthält. Dies ist zutreffend. Die in dieser Liste enthaltenen Kosten wurden teilweise aus dem BVWP 2003 übernommen und dort, wo bereits neuere Schätzungen vorliegen angepasst. Vor der Projektanmeldung beim BMVBS und vor der Priorisierung durch das Land werden diese Kosten jedoch durch die Regierungspräsidien neu ermittelt.

## **5.12 Angesprochener Personalmangel (z. B. beim RP Tübingen)**

Lösungen für den Abbau der durch die Stellenabbauprogramme der Vorgängerregierung verursachten Personalengpässe werden geprüft. Erste Stellenzuweisungen an die Regierungspräsidien sind bereits erfolgt.

## **5.13 Vorschlag von Alternativvarianten**

Als Ergebnis der Anhörung werden einige Maßnahmen in verschiedenen Varianten angemeldet. Dies betrifft etwa die A 98 und die B 10 – Rheinbrücke bei Karlsruhe. Parallel werden bei einigen gemeldeten Maßnahmen Verbesserungen im Bestand geprüft, so bei der B 35 in Bruchsal. In Stellungnahmen wurden eine Reihe von Alternativvarianten vorgeschlagen. Diese Hinweise wurden an die für die Planung zuständigen Regierungspräsidien weitergeleitet. Zu beachten ist dabei, dass die Diskussion einzelner Planungsdetails grundsätzlich nicht Gegenstand der Bedarfsplanung, in welcher lediglich die Notwendigkeit eines Projektes festgestellt



wird, sondern Gegenstand der nach der Bedarfsfeststellung folgenden Planung ist. Gleiches gilt für die Darstellung der Bedarfsplanlinie. Diese Darstellung erfolgt vorbehaltlich der nach der Bedarfsfeststellung folgenden Variantenuntersuchung. Die endgültige Variantenwahl wird erst mit dem Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig.