

### Beschreibung der Maßnahme Nr. 338

Bezeichnung	B 29 Verbindung Waiblingen/Fellbach - Ludwigsburg/Kornwestheim (3-streifig)
Streckenlänge	14,03 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 3 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

### Verkehr

Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	14.400 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	39.000 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	5,3 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	245.900 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	85 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	73.700 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	9 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+346.000 €/Tag

### Umwelt / Klima

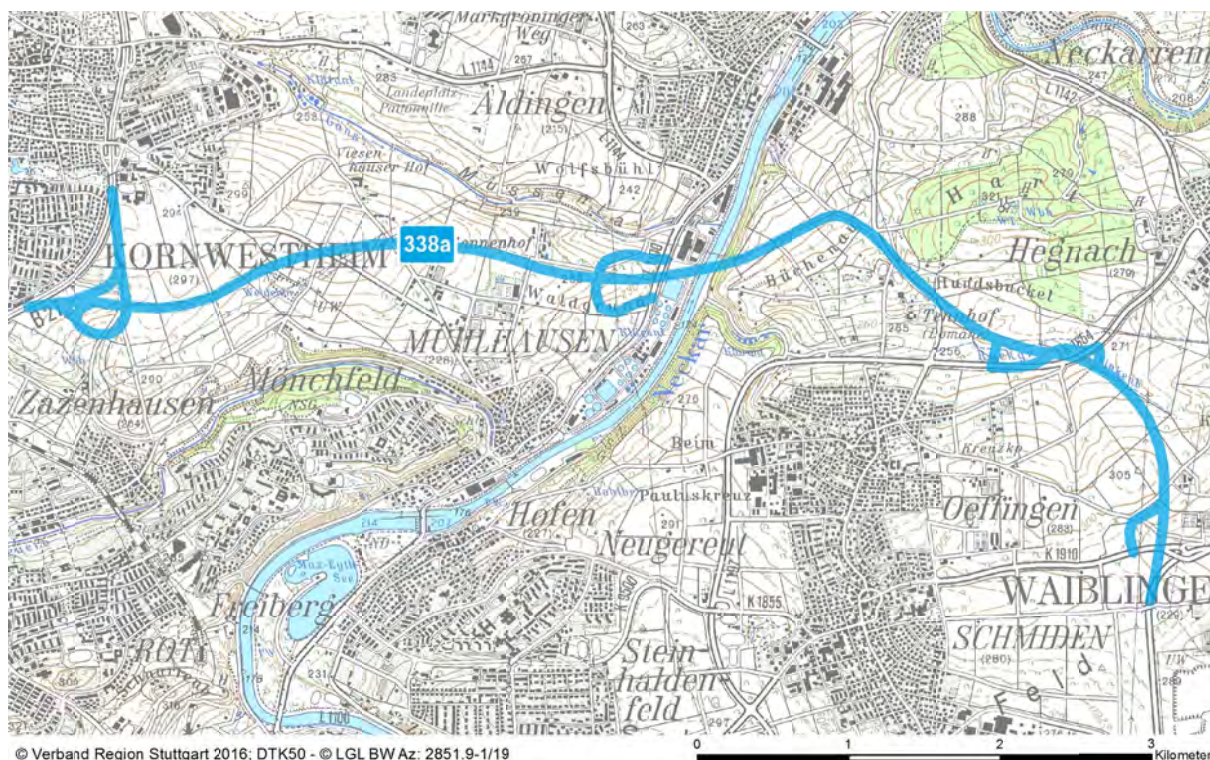
Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	21 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	1,50 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO2-Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+1 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-140.400 €/Tag
Lärmkennziffer	-172 dB * km Innerortsstrecken

Ergebnis der SUP	Voraussichtlich erhebliche Beeinträchtigungen sind für alle untersuchten Schutzgüter auf Grund der Länge der Maßnahme in sehr großem Umfang zu erwarten. Die Maßnahme tangiert das FFH und Vogelschutzgebiet „Unteres Remstal und Backnanger Bucht“. Ehebliche Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden, so dass entweder die Vorprüfung auf der nächsten Planungsebene anhand tatsächlicher Bestandsdaten konkretisiert werden muss oder eine NATURA2000-Verträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Beim weiteren Fortgang der Planung sind bei einer artenschutzrechtlichen Betrachtung die Vorkommen von Rotmilan und Schwarzmilan im Umfeld der Maßnahmen zu berücksichtigen (Daten zu windkraftsensiblen Arten der LUBW). Die Maßnahme quert die LSG "Oeffinger Rain und Weidachtal" und "Hartwald mit Umgebung". Sie quert den Neckar wodurch auch HQ100-Flächen betroffen sind. Den voraussichtlich erheblichen Beeinträchtigungen in sehr großem Umfang stehen erhebliche verkehrliche Wirkungen gegenüber (s. Gesamtbeurteilung).
------------------	---

Raumordnung	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	3 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	50 ha

Weitere Grundlagen (zur Information)	
Investitionskosten	157 Mio. €

Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit	
Gesamtbeurteilung	<p>Im Nordosten von Stuttgart wurden in der Vergangenheit bereits vielfältige Lösungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der Verbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim geprüft. Es kann auf umfangreiche Grundlagen zu Raumwiderständen, Verkehrssteuerungsansätzen, ÖV-Maßnahmen und Straßentrassenvarianten sowie den resultierenden verkehrlichen, umwelt- und umfeldbezogenen Maßnahmenwirkungen zurückgegriffen werden. Mit einem Verkehrsmanagementkonzept ohne größere Ergänzungen der Infrastruktur können nur kleine Verbesserungen bewirkt, die Verkehrsprobleme dieses Raumes (hohe Belastungen, Stauungen, unzureichende Verbindungen) aber nicht gelöst werden. Eine Stadtbahntangentiale Ludwigsburg - Waiblingen (Nr. 54) kann nur langfristig Teilentlastungen bringen und eine „Weststrandbrücke“ bei Remseck (Nr. 283) ruft nur lokal sehr eng begrenzte Verlagerungen hervor. Eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Räume Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim besteht derzeit nicht und ist unzureichend über die B 10 im Norden Stuttgarts oder die bestehende Neckarbrücke bei Neckargröningen gegeben. Eine gute Verbindung kann dem Ziel des Schutzes bewohnter Bereiche folgend nur über einen Neubau erreicht werden. Der Bedarf für eine angemessen leistungsfähige Tangentialverbindung wurde bereits mehrfach nachgewiesen. Er besteht schon aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen von fast 40.000 Kfz / d bei einer 3- und ca. 59.000 Kfz / d bei einer 4-streifigen Verbindung (von denen rund 85 % – 90 % Quelle und / oder Ziel in den beiden genannten Mittelbereichen haben) und hat im aktuellen BVWP zur Aufnahme einer 4-streifigen Variante in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht geführt. Für beide Varianten (3- bzw. 4-streifig) haben die Untersuchungen zum RVP erbracht, dass den erheblichen ökologischen Folgen sehr hohe verkehrliche Wirkungen mit einer starken Entlastung des nordöstlichen Kernraums, umfangreiche Entlastungen von Ortsdurchfahrten, eine erhebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit, große Reduktionen bei Lärm und Schadstoffen sowie wichtige Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeiten und Beseitigung von Engpässen gegenüberstehen. Dabei fallen die meisten Wirkungen bei der 4-streifigen Variante etwas stärker aus. Für beide Varianten wurden mit 5,6 (3-streifig) bzw. 5,3 (4-streifig) hohe Nutzen-Kosten-Indikatoren in der volkswirtschaftlichen Bewertung i.A. des Verbandes Region Stuttgart ermittelt, so dass insgesamt die höchste Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige, durchgehende Tangentialverbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim gegeben ist. Ein neuer Neckarübergang bei Remseck-Aldingen (Nr. 321) kann als ein erster Schritt zu einer solchen durchgehenden Verbindung Lösungsbeiträge für die Leistungsfähigkeitsprobleme auf der bestehenden Neckarquerung liefern und weist daher ebenfalls die höchst Dringlichkeit auf. Er sollte so angelegt werden, dass ein Ausbau zu einer durchgehenden Verbindung ohne Mehraufwand möglich ist.</p>
Dringlichkeit	<b>Maßnahme der höchsten Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Mittelbereiche Ludwigsburg / Kornwestheim - Waiblingen / Fellbach</b>



### Beschreibung der Maßnahme Nr. 338a

Bezeichnung	B 29 Verbindung Waiblingen/Fellbach - Ludwigsburg/Kornwestheim (4-streifig)
Streckenlänge	9,05 km
Ausbaustandard alt / neu	0 Fahrstreifen / 4 Fahrstreifen
Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke	-

### Verkehr

Zusätzliche Bündelung im Korridor der Aus-/ Neubaustrecke	33.800 zus. Kfz/Tag
Max. Belastung der Aus-/Neubaustrecke	59.200 Kfz/Tag
Zusätzliche Bündelung auf den Zufahrten zur Anschlussstelle	-
Gesamtbelastung Anschlussstelle (Auf- u. Abfahrten; Ab- u. Einbieger)	-
Reise-/Transportzeitgewinne auf Hauptrelationen	4,8 Min./Kfz
Beitrag Engpassbeseitigung / Erhöhung Zuverlässigkeit (Art des Beitrags)	positiv
Entlastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	346.500 Kfz * km/Tag
Max. Entlastung Ortsdurchfahrten relativ	90 %
Mehrbelastung Fahrleistung Ortsdurchfahrten absolut	94.300 Kfz * km/Tag
Induzierter Verkehr (zusätzliche Verkehrsnachfrage)	19 %
Veränderung Verkehrssicherheit	+654.000 €/Tag

### Umwelt / Klima

Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 3-21)	21 Schutzgüter
Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 1,5-82,1)	1,50 Schutzgüter/km
FFH - Vorprüfung nötig	ja
Veränderung CO <sub>2</sub> -Emissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	+18 t/Tag
Veränderung Schadstoffemissionen (nur Maßnahmen an Bundesfernstraßen)	-138.000 €/Tag
Lärmkennziffer	-251 dB * km Innerortsstrecken
Ergebnis der SUP	vgl. Maßnahme 338

<b>Raumordnung</b>	
Lage im Regionalbedeutsamen Netz (Verbindungsfunktionsstufe, Zentralität der Verbindungen)	2
Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Infrastrukturen (Zahl der Ziele, die besser erreicht werden)	3 Ziele
Beitrag / Konkurrenz zu sonstigen Planungen und Maßnahmen	4 Planungen bzw. Maßnahmen
Zerschneidungswirkung	ja
Flächeninanspruchnahme (neue Flächen)	59 ha

<b>Weitere Grundlagen (zur Information)</b>	
Investitionskosten	209 Mio. €

<b>Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit</b>	
Gesamtbeurteilung	<p>Im Nordosten von Stuttgart wurden in der Vergangenheit bereits vielfältige Lösungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verbesserung der Verbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim geprüft. Es kann auf umfangreiche Grundlagen zu Raumwiderständen, Verkehrssteuerungsansätzen, ÖV-Maßnahmen und Straßentrassenvarianten sowie den resultierenden verkehrlichen, umwelt- und umfeldbezogenen Maßnahmenwirkungen zurückgegriffen werden.</p> <p>Mit einem Verkehrsmanagementkonzept ohne größere Ergänzungen der Infrastruktur können nur kleine Verbesserungen bewirkt, die Verkehrsprobleme dieses Raumes (hohe Belastungen, Stauungen, unzureichende Verbindungen) aber nicht gelöst werden. Eine Stadtbahntangentiale Ludwigsburg - Waiblingen (Nr. 54) kann allenfalls auf sehr lange Sicht Teilentlastungen bringen und eine „Weststrandbrücke“ bei Remseck (Nr. 283) ruft nur lokal sehr eng begrenzte Verlagerungen hervor.</p> <p>Eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Räume Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim besteht derzeit nicht und ist allenfalls unzureichend über die B 10 im Norden Stuttgarts oder die bestehende Neckarbrücke bei Neckargröningen gegeben. Eine gute Verbindung kann dem Ziel des Schutzes bewohnter Bereiche folgend nur über einen Neubau erreicht werden. Der Bedarf für eine angemessen leistungsfähige Tangentialverbindung wurde bereits mehrfach nachgewiesen. Er besteht schon aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen von fast 40.000 Kfz / d bei einer 3- und ca. 59.000 Kfz / d bei einer 4-streifigen Verbindung (von denen rund 85 % – 90 % Quelle und / oder Ziel in den beiden genannten Mittelbereichen haben) und hat im aktuellen BVWP zur Aufnahme einer 4-streifigen Variante in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht geführt. Für beide Varianten (3- bzw. 4-streifig) haben die Untersuchungen zum RVP erbracht, dass den erheblichen ökologischen Folgen sehr hohe verkehrliche Wirkungen mit einer starken Entlastung des nordöstlichen Kernraums, umfangreiche Entlastungen von Ortsdurchfahrten, eine erhebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit, große Reduktionen bei Lärm und Schadstoffen sowie wichtige Beiträge zur Verbesserung der Erreichbarkeiten und Beseitigung von Engpässen gegenüberstehen. Dabei fallen die meisten Wirkungen bei der 4-streifigen Variante etwas stärker aus. Für beide Varianten wurden mit 5,6 (3-streifig) bzw. 5,3 (4-streifig) hohe Nutzen-Kosten-Indikatoren in der volkswirtschaftlichen Bewertung i.A. des Verbandes Region Stuttgart ermittelt, so dass insgesamt die höchste Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige, durchgehende Tangentialverbindung der Mittelbereiche Waiblingen / Fellbach und Ludwigsburg / Kornwestheim gegeben ist. Ein neuer Neckarübergang bei Remseck-Aldingen (Nr. 321) kann als ein erster Schritt zu einer solchen durchgehenden Verbindung Lösungsbeiträge für die Leistungsfähigkeitsprobleme auf der bestehenden Neckarquerung liefern und weist daher ebenfalls die höchste Dringlichkeit auf. Er sollte so angelegt werden, dass ein Ausbau zu einer durchgehenden Verbindung ohne Mehraufwand möglich ist.</p>
Dringlichkeit	<b>Maßnahme der höchsten Dringlichkeit für eine angemessen leistungsfähige Verbindung der Mittelbereiche Ludwigsburg / Kornwestheim - Waiblingen / Fellbach</b>